



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 28 czerwca 2024 r.

WOO.420.19.2022.DK.49

DECYZJA nr 7/2024

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 i 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e) 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 30 listopada 2022 r., znak: IRETS2.452.44.2021.MB.3 IRKK2/1/1 (wpływ: 9 grudnia 2022 r.), uzupełnionego pismami z dnia 27 grudnia 2022 r., znak: IRETS2.452.44.2021.MB.4 IRRK2/1/1 (wpływ: 28 grudnia 2022 r.) oraz z dnia 31 stycznia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MR.5 IRRK2/1/1 (wpływ: 31 stycznia 2023 r.), wraz z pismem przedkładającym raport o oddziaływaniu na środowisko, z dnia 21 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.7 (wpływ: 21 sierpnia 2023 r.), uzupełnionym pismem z dnia 31 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.8 (wpływ: 1 września 2023 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników: Pana Andrzeja Osipów – Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji, Pana Wieńczysława Szwindowskiego – Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji oraz Pana Jarosława Wałaszewskiego – Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji – Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego, Centrum Realizacji Inwestycji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia dla wariantu W4 przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa – Kcynia wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią linii kolejowej nr 281”, realizowanego w obszarze określonym w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.
- II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Projektowane przedsięwzięcie polega na rewitalizacji linii kolejowej nr 356 (zwanej dalej w skrócie LK356) na odcinku granica województwa – Kcynia oraz linii kolejowej nr 281 (zwanej dalej w skrócie LK281), wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią, wraz z budową i przebudową części układu drogowego, koniecznym wylesieniem oraz przebudową kolidujących sieci.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, LK356 i LK281 nie wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Planowane prace obejmują m.in:

- a) budowę nowych, zmianę lokalizacji oraz przebudowę istniejących obiektów obsługi podróży,
- b) dostosowanie do istniejących skupisk ludności,
- c) przebudowę i likwidację skrzyżowań w poziomie szyn,
- d) wykonanie nowych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- e) prace w branży elektroenergetyki, teletechniki, obiektów inżynierskich i innych, wynikające z charakteru i zakresu prac branży torowej,
- f) zapewnienie uzyskania prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz towarowych.

Zamierzenie zlokalizowane będzie w granicach gminy Nakło nad Notecią (obręby: 0011 Paterek, 0014 Rozwarzyn) oraz gminy Kcynia (obręby: 0030 Studzienki, 0033 Szczepice, 0025 Rozstrzębowo, 0034 Tupadły, 0036 Ujazd, 0001 Kcynia, 0017 Malice, 0038 Żurawia, 0022 Palmierowo, 0006 Głogowiniec, 0007 Grocholin), powiat nakielski, województwo kujawsko-pomorskie. Teren realizacji przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do niniejszej decyzji, tożsamy z załącznikami do wniosku.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 - 2) Zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn, zorganizować na szczelnym, utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną oraz jednocześnie:
 - a) w odległości co najmniej 100 m od terenów chronionych akustycznie,
 - b) poza użytkami leśnymi znajdującymi się poza wyznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia,
 - c) w odległości minimum 50 m od: rzek, cieków, rowów melioracyjnych, zbiorników wodnych, obszarów podmokłych, ujęć wód oraz ich stref ochronnych, a także mostów,
 - d) poza zasięgiem rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia.
 - 3) Zraszać teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 - 4) 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 godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 5) Prace rozbiórkowe, budowlane i montażowe planować w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć ich uciążliwość dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i środowiska.
- 6) Na etapie eksploatacji zastosować odpowiednie zabezpieczenia mające na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania przedmiotowych linii kolejowych na środowisko gruntowo-wodne (m.in. poprzez wyposażenie stanowisk narażonych na zanieczyszczenie w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz podjęcie natychmiastowych działań mających na celu usunięcie awarii/skażonego gruntu w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa lub płynów eksploatacyjnych).
- 7) Przed realizacją inwestycji ustalić, czy znajduje się ona w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, a w przypadku występowania ww. kolizji, uzgodnić ich przebudowę lub usunięcie z właściwą gminną spółką wodną lub z właścicielami.
- 8) Prace rozbiórkowe i budowlane prowadzić w sposób wykluczający ryzyko zasypania, zmącenia wody, zanieczyszczenia lub innego rodzaju naruszenia naturalnego stanu cieków powierzchniowych.
- 9) Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich, zabezpieczyć wody na cieku przed zanieczyszczeniem (np. stosować ekrany zabezpieczające, maty przechwytyjące, siatki); systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
- 10) Nie wprowadzać ciężkiego sprzętu w koryto cieków.
- 11) Na etapie realizacji zamierzenia, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Wykopy zabezpieczyć grodzicami i odwadniać stosując punktowe odpompowanie wód przy użyciu pompy do niżej położonych odcinków czynnego cieku, rowu melioracyjnego lub, w przypadku ich braku, do rowów przydrożnych. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych, zapewnić odwodnienie poprzez wykonanie drenażu ze spadkiem lub zastosowanie instalacji igłofiltrowej. Przed odprowadzeniem wód, podczyszczać je w odstojniku zawiesziny i po opadnięciu zmaćni odprowadzać do cieków/rowów nie powodując zamulenia.
Ograniczyć czas odwadniania wykopów do minimum.

- 12) Wodę na cele budowlane dowozić na plac budowy beczkowozami bądź w odpowiednich pojemnikach lub pobierać z gminnej sieci wodociągowej. Nie pobierać wody z cieków.
- 13) W razie potrzeby tankowania pojazdów i maszyn budowlanych podczas realizacji przedsięwzięcia poza stacjami paliw lub stałymi bazami wykonawcy, czynności te prowadzić na szczelnym, utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną, poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w odległości minimum 50 m od linii brzegowej cieków naturalnych oraz co najmniej 20 m od zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych i mostów. Tankowanie przeprowadzać ze szczelnych zbiorników z systemem dystrybucyjnym, dostarczanych przez wyspecjalizowanych dostawców.
- 14) Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zawartych, na podłożu utwardzonym płytami betonowymi i uszczelnionym za pomocą geomembrany. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe (np. podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy) zabezpieczyć folią lub plandeką przed dostępem opadów atmosferycznych.
- 15) Rozbiórkę budynków kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia oraz obiektów mostowych i przepustów poprzedzić kontrolą ornitologiczną oraz 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.
- 16) Wycinkę zadrzewień kolidujących z realizacją inwestycji prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

17) W ramach kompensacji za utracone w wyniku wycinki drzew potencjalne siedliska gatunków chronionych, wywiesić:

- a) minimum 30 skrzynek lęgowych typu A na odcinku około km 78+384 – 79+000 LK356,
- b) minimum 70 skrzynek lęgowych typu A, minimum 70 skrzynek lęgowych typu D oraz minimum 80 schronów dla nietoperzy typu Issel/Stratmann na odcinku około km 220+600 – 226+400 LK281.

Skrzynki lęgowe i schrony wywiesić w możliwie najbliższym sąsiedztwie usuwanych drzew, na drzewach nieprzeznaczonych do wycinki.

18) Skrzynki lęgowe dla ptaków oraz schrony dla nietoperzy wykonać, zawiesić i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:

- 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 i schrony dla nietoperzy wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków i nietoperzy, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
- e) zaleca się 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 D przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna: 17 x 17 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz: 27 cm, średnica otworu wlotowego: 85 mm,

- h) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Issel) przyjąć jako: około 35 cm wysokości, 26 cm szerokości i 18 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 22 cm szerokości x 1,8 cm wysokości,
 - i) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Stratmann) przyjąć jako: około 41 cm wysokości, 25 cm szerokości i 9 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 21 cm szerokości x 1,5 cm wysokości,
 - j) zapewnić chropowatą powierzchnię wewnętrzną schronów dla nietoperzy,
 - k) szczegółową lokalizację ww. skrzynek dla ptaków i nietoperzy ustalić z nadzorem przyrodniczym oraz Nadleśnictwem Szubin, uwzględniając ekologię gatunków ptaków i nietoperzy.
- 19) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek i schronów, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata, w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki i nietoperze.
- 20) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
- a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygradzenie 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.
- 21) Na etapie realizacji inwestycji, oznakować tabliczkami i wygradzić trwałym oraz widocznym oznakowaniem (wzdłuż granic siedliska/stanowiska):

- a) płyty siedlisk przyrodniczych znajdujących się w strefie oddziaływania zamierzenia, zgodnie z poniższym zestawieniem:

siedlisko	lokalizacja
9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	LK356 w km około 78+550, strona prawa
	LK356 w km około 78+550, strona lewa
91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	LK356 w km około 78+453, strona prawa
	LK356 w km około 78+508, strona prawa
	LK281 w km około 222+289, strona prawa

- b) stanowiska chronionych gatunków zwierząt (np. mrówek) i roślin stwierdzonych przez nadzór przyrodniczy podczas kontroli terenu, w obrębie którego planowane jest rozpoczęcie prac związanych z realizacją inwestycji, celem zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem.
- 22) Wycinkę zadrzewień w obrębie siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy siedliskowej ograniczyć do niezbędnego minimum, tj.:
- a) w przypadku siedliska 9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) do maksymalnie 0,576 ha,
- b) w przypadku siedliska 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) do maksymalnie 0,125 ha.
- 23) Pnie drzew będące siedliskiem chronionych porostów (np. pawężnica pergaminowa) pozostawić w pobliżu miejsca wycinki do naturalnego rozkładu.
- 24) Prace w sąsiedztwie pomników przyrody, zlokalizowanych w strefie oddziaływania inwestycji, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający naruszenie lub zniszczenie pomnika przyrody, w szczególności poprzez:
- a) wygrodenie 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,

- 25) Odhumusowanie terenu zamierzenia 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.
- 26) Masy ziemi pochodzące ze zdjęcia wierzchniej warstwy gruntu zdeponować, a następnie wykorzystać przy niwelowaniu wierzchniej warstwy wykopów, celem szybszego odtworzenia zniszczonej szaty roślinnej.
- 27) Zdjętą warstwę roślinności i humusu, zawierającą gatunki obce i inwazyjne (np. nawłoc 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.
- 28) Przed rozpoczęciem robót, na terenie, w obrębie którego planuje się rozpoczęcie prac związanych ze zniszczeniem roślinności i zdjęciem wierzchniej warstwy gruntu, przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych (np. winniczka, herpetofauny). Powyższe kontrole prowadzić w miarę możliwości bezpośrednio przed rozpoczęciem ww. robót, przez nadzór przyrodniczy. Stwierdzone osobniki odłowić i przenieść poza obszar prowadzonych robót.
- 29) 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.
- 30) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
 - a) płotki wykonane z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,

- b) wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,
 - c) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
 - d) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
 - e) 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,
 - f) na końcach wygradzeń wykonać tzw. zawrotki, uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
 - g) wygradzenie wykonać wzdłuż granic przedsięwzięcia od strony siedlisk płazów zinwentaryzowanych w wyniku kontroli terenowych, w szczególności na odcinkach: km około 219+600 – 219+900 LK281 po obu stronach, km około 220+450 – 220+700 LK281 po obu stronach, km około 227+800 – 228+500 LK281 po obu stronach oraz km około 229+400 – 229+600 LK281 po lewej stronie,
 - h) wszelkie prace w obrębie siedlisk płazów prowadzić pod nadzorem herpetologicznym i w razie konieczności wygradzić dodatkowe odcinki zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów,
 - i) po zrealizowaniu przedsięwzięcia, wygradzenia zdemontować,
 - j) dokładną lokalizację wygradzenia i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem.
- 31) Istniejące mrowiska mrówek z grupy *F. rufa* zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zniszczeniem, np. poprzez zastosowanie wygradzeń z żerdzi drewnianych.
- 32) W przypadku wystąpienia na etapie realizacji inwestycji zagrożenia zniszczenia lub naruszenia mrowiska 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:
- a) 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 powinno być przeprowadzone

- w godzinach porannych, kiedy większość mrówek znajduje się w obrębie mrowiska,
- b) przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowisk, wybrać miejsce spełniające wymagania ekologiczne gatunku,
 - c) powyższe mrowiska (wraz z osobnikami mrówek) przemieszczać w miejsce niepowodujące kolizji z planowaną inwestycją, a szczegółową lokalizację ustalić ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem),
 - d) 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, a 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 zostaną umieszczone 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 zaleca się 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 poprzez specjalistę przyrodnika – entomologa lub pod jego bezpośrednim nadzorem.
- 33) Prace w obrębie cieków (w tym rzek) prowadzić w sposób zapewniający:
- a) zabezpieczenie cieków (w tym rzek) oraz rowów melioracyjnych przed zanieczyszczeniem lub zamięszeniem wody, 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 przemieszczanie się zwierząt wodnych.
- 34) Prace w sąsiedztwie strefy ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania bielika, zlokalizowanej w km około 78+650 – 78+825 LK356, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający możliwość jej naruszenia. Prace w sąsiedztwie ww. strefy prowadzić w miarę możliwości poza okresem lęgowym gatunku i funkcjonowania strefy okresowej, który trwa od 1 stycznia do 31 lipca.
- 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).

- 36) Prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym (specjaliści z zakresu: botaniki, entomologii, herpetologii, ornitologii, териologii oraz chiropterologii), którego zadaniem będzie 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 oraz 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 bieliaka,
 - 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,
 - 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 oraz 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 oraz kolein w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt, ich wychwytywanie i przemieszczanie na bezpieczny teren.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29:
- 1) Na odcinkach szlakowych oraz na obszarze stacji wykonać odwodnienie powierzchniowe podtorza kolejowego poprzez wykonanie rowów otwartych trapezowych. Umocnienia dna rowu i skarp rowu wykonać poprzez darniowanie bądź humusowanie z obsianiem mieszanką traw.
W przypadku braku odpowiedniej szerokości terenu, wykonać drenaż. Wodę odprowadzać do projektowanych odbiorników lub istniejących cieków. Na ciągach drenarskich wykonać studzienki rewizyjne/odpływowe.
 - 2) Projektowane odwodnienie powierzchniowe wykonać w postaci rowów trapezowych o szerokości dna minimum 50 cm, głębokości minimum 50 cm i nachyleniu skarp minimum 1:1,5.
 - 3) Plac ładunkowy wykonać jako szczelny, z utwardzoną nawierzchnią.
 - 4) Wody opadowe z placu ładunkowego odprowadzać poprzez zamknięty system kanalizacyjny do szczelnego zbiornika retencyjnego, a następnie do gminnej kanalizacji deszczowej. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika podczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
 - 5) Wody opadowe i roztopowe z przejścia podziemnego odprowadzać poprzez odwodnienie liniowe oraz przepompownię do planowanej kanalizacji deszczowej w rejonie peronu kolejowego. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika podczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
 - 6) Wody opadowe i roztopowe z peronów kolejowych odprowadzać za pomocą odwodnienia liniowego do projektowanych rowów kolejowych.

- 7) Wody opadowe i roztopowe z dróg poprzecznych, przejazdów kolejowych i dojazdów do obiektów odprowadzać powierzchniowo za pomocą rowów lub ująć w zamknięty system kanalizacji deszczowej i odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej.
- 8) Wody opadowe i roztopowe z mostów i wiaduktu odprowadzać spływem po izolacji płyt górnych do przyległego nasypu, w celu rozsączenia w przyległym podłożu lub w przypadku wykonania drenaży – do projektowanych rowów kolejowych.
- 9) Zapewnić minimum 5-centymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a podsypką, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt.
- 10) Wymienione niżej obiekty inżynierskie dostosować do funkcji przejść dla zwierząt małych, zgodnie z poniższymi wymogami:

obiekt	parametry obiektu
most kolejowy w km około 78+645 LK356	światło pionowe: około 2 m, światło poziome: 8,5 m, w tym obustronne półki gruntowe dla zwierząt o parametrach: 1 m x 1 m (szerokość x wysokość); w przypadku zastosowania półek betonowych, ich powierzchnię szczelnie pokryć niezagęszczonym gruntem (glebą)
most kolejowy w km około 81+072 LK356	światło pionowe: około 2,7 m, światło poziome: około 3,6 m, w tym jednostronna półka gruntowa dla zwierząt o szerokości 0,5 m); w przypadku zastosowania półki betonowej, jej powierzchnię szczelnie pokryć niezagęszczonym gruntem (glebą)

- 11) Pozostałe obiekty inżynierskie wykonać zgodnie z poniższymi wymogami:

obiekt	parametry obiektu
przepust kolejowy w km około 79+295 LK356	światło pionowe: około 1 m światło poziome: około 1 m
przepust kolejowy w km około 80+763 LK356	światło pionowe: około 1,5 m światło poziome: około 1,5 m
przepust kolejowy w km około 82+111 LK356	światło pionowe: około 1 m światło poziome: około 1 m
przepust kolejowy w km około 82+410 LK356	światło pionowe: około 1 m światło poziome: około 1 m
przepust kolejowy w km około 82+733 LK 356	światło pionowe: około 1 m światło poziome: około 1 m
przepust kolejowy w km około 83+370 LK 356	światło pionowe: około 1,9 m światło poziome: około 3 m

- 12) Na wszystkich przebudowywanych i budowanych torach oraz rozjazdach, pod układem torowym, ułożyć warstwę ochronną z kruszywa o grubości minimum 35 cm oraz geowłókninę separacyjno-filtracyjną.
 - 13) Konstrukcja obiektów inżynierskich oraz umocnień koryta rzek nie może powodować ograniczenia czynnego przekroju poprzecznego koryta rzek.
 - 14) Prace w obrębie rzeki Kcynka związane z umocnieniem dna, wykonać z wykorzystaniem narzutu kamiennego o grubości 10-15 cm, o miąższości 30 cm. ustabilizowanego poprzez wypełnienie kłińcem o grubości 2-5 cm. Skarpy Kcynki wykonać z materacy kamiennych o grubości 10-15 cm i miąższości 20-25 cm na podsypce piaskowo-żwirowej o miąższości 15 cm. Narzut kamienny ustabilizować poprzez wypełnienie przestrzeni kłińcem o grubości 2-5 cm.
 - 15) Koryta pozostałych cieków (w tym rowów melioracyjnych) umocnić z wykorzystaniem płyt ażurowych typu „MEBA” o wymiarach 60 x 40 x 8 cm. Przestrzenie płyt wypełnić żwirem o grubości 8-16 mm.
 - 16) Studzienki, kolektory, syfony itp. na ciągach drenarskich zabezpieczyć przed dostawaniem się do nich płazów i gadów, np. przez zastosowanie szczelnych pokryw.
4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie i modernizacji linii kolejowej oraz układu drogowego, a także wylesieniu 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 t.j.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.
 5. Nie określam wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie 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. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

- IV. Nie nakładam obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- V. Nie nakładam obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VII. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 uouioś.
- VIII. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej:
 - 1. Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, 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 raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowego układu komunikacyjnego 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 2024 r., poz. 54 t.j.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, znajduje się jeden budynek mieszkalny położony na terenie zamkniętym, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tego budynku. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 30 listopada 2022 r., znak: IRETS2.452.44.2021.MB.3 IRKK2/1/1 (wpływ: 9 grudnia 2022 r.), uzupełnionym pismami z dnia 27 grudnia 2022 r., znak: IRETS2.452.44.2021.MB.4 IRKK2/1/1 (wpływ: 28 grudnia 2022 r.) oraz z dnia 31 stycznia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MR.5 IRKK2/1/1 (wpływ: 31 stycznia 2023 r.), wraz z pismem przedkładającym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, z dnia 21 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.7 (wpływ: 21 sierpnia 2023 r.), uzupełnionym pismem z dnia 31 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.8 (wpływ: 1 września 2023 r.), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowane przez Pełnomocników: Pana Andrzeja Osipów – Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji, Pana Wieńczysława Szwindowskiego – Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji oraz Pana Jarosława Wałaszewskiego – Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji, wystąpiły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa – Kcynia wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią linii kolejowej nr 281”.

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.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę fakt, iż dla części zakresu omawianego przedsięwzięcia (§ 3 ust. 1 pkt 62 oraz pkt 88 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest właściwy miejscowo burmistrz, zastosowanie w niniejszym postępowaniu ma również art. 75 ust. 1a uouioś, zgodnie z którym w przypadku gdy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje co najmniej dwa przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego zamierzenia inwestycyjnego, dla których właściwe rzeczowo są co najmniej dwa organy, w tym regionalny dyrektor ochrony środowiska, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją, ustalono,

że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 2: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, w związku z:
 - § 3 ust. 1 pkt 60: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”,
 - § 3 ust 1 pkt 62: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”,
 - § 3 ust 1 pkt 88 lit. e): „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, o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w lit. a-d”.

Uzasadnieniem powyższego jest fakt, iż omawiane zadanie obejmuje przebudowę istniejących linii kolejowych oraz części układu drogowego (przejazdów kolejowo-drogowych oraz dróg równoległych do linii kolejowych) o długości przekraczającej 1 km. Ponadto, jak wynika z uzupełnień do raportu, w ramach inwestycji może zajść konieczność wylesienia powierzchni około 1,47 ha w celu trwałej zmiany sposobu użytkowania terenu.

Zgodnie z uzupełnieniami do raportu, zastosowania nie ma kwalifikacja wynikająca

z § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32, 58, 71 oraz 81 ww. rozporządzenia, ponieważ zakres prac dotyczących m.in. usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami oraz powierzchnia parkingów nie osiągnęła progów określonych w tym rozporządzeniu.

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

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

Do wniosku dołączona była m.in. Karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej w skrócie Kip) wraz z zapisem w formie elektronicznej, kopia mapy ewidencyjnej, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, wraz z zapisem w formie elektronicznej, pełnomocnictwo oraz dowody wniesienia opłaty skarbowej zarówno za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i za udzielenie pełnomocnictw.

Ze względu na brak określenia, który z opisanych wariantów przedsięwzięcia stanowi wariant proponowany do realizacji, a także brak drugiego pełnomocnictwa, o którym mowa w przedłożonej dokumentacji, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków, pismem z dnia 14 grudnia 2022 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.

Częściowe uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 28 grudnia 2022 r., pismem z dnia 27 grudnia 2022 r., znak: IRETS2.452.44.2021.MB.4 IRRK2/1/1, którym jednocześnie zwrócono się z prośbą o przedłużenie terminu na kompletne uzupełnienie wniosku do dnia 31 stycznia 2023 r. W odpowiedzi na powyższy wniosek, tutejszy Organ, pismem z dnia 3 stycznia 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.2, poinformował Pełnomocnika Inwestora o wydłużeniu terminu na uzupełnienie dokumentacji, zgodnie z ww. prośbą.

Ciąg dalszy uzupełnienia wniosku wpłynął w dniu 31 stycznia 2023 r., pismem z dnia 31 stycznia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MR.5 IRRK2/1/1, w związku z czym wniosek został uzupełniony w pełni.

Informacja o wniosku oraz treść Kip, zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 31/2023.

W dniu 2 lutego 2023 r., pismami znak: WOO.420.19.2022.DK.5 i WOO.420.19.2022.DK.6, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wystąpił kolejno do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z wnioskiem o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Obwieszczenie z dnia 2 lutego 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.3, informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz (niewielka część gminy Gołańcz stanowi obszar oddziaływania przedsięwzięcia).

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 15 lutego 2023 r., znak: NNZ.9022.4.11.2023 (wpływ: 15 lutego 2023 r.), wyraził opinię, że dla omawianego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając warunki jego realizacji i eksploatacji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 17 lutego 2023 r., znak: BD.RZŚ.4901.11.2023.SG (wpływ: 17 lutego 2023 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki jego realizacji i eksploatacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip i powyższymi opiniami, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 2 marca 2023 r., wydał postanowienie, znak: WOO.420.19.2022.DK.7, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, wraz z określeniem jego zakresu, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.19.2022.DK.8.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy

Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz.

Informacje o postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 115/2023.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne dnia 30 marca 2023 r., dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 12 kwietnia 2023 r., postanowieniem znak: WOO.420.19.2022.DK.10, tutejszy Organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.19.2022.DK.11 o wydaniu ww. postanowienia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz.

Inwestor, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 21 sierpnia 2023 r., pismem z dnia 21 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.7, przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie informując o zwiększeniu zakresu inwestycji względem koncepcji uprzednio przedstawionej w Kip, m.in. z powodu rozszerzenia planowanych prac dotyczących branży sterowania ruchem kolejowym, teletechnicznej oraz elektroenergetycznej na LK281.

Ze względu na brak odpowiedniej liczby egzemplarzy raportu w formie pisemnej oraz w wersji elektronicznej, a także brak części tabelarycznej raportu w formacie określonym w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 17 marca 2022 r. w sprawie formatu dokumentu zawierającego wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz formatu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 652 t.j.), Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków, pismem z dnia 25 sierpnia 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.13.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 1 września 2023 r., pismem z dnia 31 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.4.2021.MZ.8 i było kompletne.

Raport został sporządzony w sierpniu 2023 r. przez zespół autorów z firmy Databout sp. z o.o. pod kierownictwem _____ i uzupełniony w dniach: 25 października, 15 listopada 2023 r., 4 marca i 6 maja 2024 r.

Dane o raporcie oraz jego treść zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie

danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 561/2023.

Organ prowadzący postępowanie, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 4 września 2023 r., postanowieniem znak: WOO.420.19.2022.DK.14, podjął zawieszone postępowanie, a także pismami z tego samego dnia, znak: WOO.420.19.2022.DK.15, WOO.420.19.2022.DK.16 oraz WOO.420.19.2022.DK.17, zwrócił się kolejno do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z wnioskiem o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 4, a także art. 75 ust. 5 uouioś.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś, nie zaszła potrzeba wystąpienia z wnioskiem o opinię oraz określenie uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ponieważ organy te wyraziły wcześniej opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednak biorąc pod uwagę fakt zwiększenia zakresu zamierzenia względem koncepcji przedstawionej poprzednio w Kip, w tym zamiar prowadzenia prac na terenie województwa wielkopolskiego, tutejszy Organ uznał za zasadne wystąpienie z ww. wnioskami.

Zakres planowanych prac przedstawiony na etapie Kip obejmował wyłącznie część gminy Kcynia oraz Nakło nad Notecią, powiat nakielski, województwo kujawsko-pomorskie, jednak zaktualizowane załączniki mapowe z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, które przedłożono wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko, wskazywały, że zamierzenie będzie realizowane także w granicach części gminy Gołańcz, powiat wągrowiecki, województwo wielkopolskie.

Zgodnie z art. 75 ust. 5 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w związku z czym ww. pismem wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, w tym o podjęciu postępowania, zwiększeniu zakresu inwestycji oraz wystąpieniu do powyższych organów opiniujących, poprzez obwieszczenia z dnia 4 września 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.18 oraz WOO.420.19.2022.DK.20, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem z dnia 19 września 2023 r., znak: WOO-II.4221.15.2023.JC.1 (wpływ: 19 września 2023 r.), wyraził opinię, iż wymagane jest uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie zakresu prac planowanych na terenie województwa wielkopolskiego.

Wezwanie to zostało przez tutejszy Organ przekazane Pełnomocnikowi Inwestora, pismem z dnia 21 września 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.23, wraz z prośbą o uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanym zakresie.

Następnie, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 25 października 2023 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.1.2023.IRE-02394-I (wpływ: 25 października 2023 r.), przedłożył uzupełnienie raportu, z którego wynika, iż odstąpiono od zamiaru prowadzenia jakichkolwiek prac na terenie województwa wielkopolskiego, a także załączono zaktualizowane załączniki mapowe z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia. Tym samym, prace będą prowadzone (tak jak wskazywano w Kip) wyłącznie w granicach gminy Kcynia oraz Nakło nad Notecią, powiat nakielski, województwo kujawsko-pomorskie, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu utracił właściwość do wydania opinii w toku niniejszego postępowania.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 4 października 2023 r., znak: BD.RZŚ.4900.47.2023.KZ (wpływ: 4 października 2023 r.), wezwał do uzupełnienia raportu w zakresie m.in. informacji o: ujęciach wód podziemnych i ich strefach ochronnych w pobliżu inwestycji, zakresie prac na stacji Kcynia, w tym planowanego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, projektowanym placu ładunkowym oraz jego odwodnieniu, zakresie prac dotyczących obiektów mostowych, w tym zabezpieczenia cieków przed zanieczyszczeniem, odwadnianiu wykopów, metodzie dostarczania wody oraz postępowania ze ściekami bytowymi podczas budowy, organizacji i lokalizacji zaplecza budowy oraz zabezpieczeniu powstających odpadów niebezpiecznych przed emisją

do środowiska wodno-gruntowego.

Tutejszy Organ przekazał powyższe wezwanie Pełnomocnikowi Inwestora pismem z dnia 5 października 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.24, wraz z prośbą o uzupełnienie raportu w tym zakresie.

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 15 listopada 2023 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.2.2023.IRE-02394-I (wpływ: 15 listopada 2023 r.), przedłożył wnioskowane uzupełnienie raportu, które tutejszy Organ przekazał Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, wraz z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, pismem z dnia 16 listopada 2023 r., znak: WOO.420.19.202.DK.31.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 18 grudnia 2023 r., znak: BD.RZŚ.4900.47.2023.KZ (wpływ: 18 grudnia 2023 r.), uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Przed realizacją inwestycji ustalić, czy znajduje się ona w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, a w przypadku występowania ww. kolizji uzgodnić ich przebudowę lub usunięcie z właściwą gminną spółką wodną lub z zainteresowanymi właścicielami.
2. Prace budowlane prowadzić w sposób, wykluczający ryzyko zasypania, zmącenia, zanieczyszczenia lub innego rodzaju naruszenia naturalnego stanu cieków powierzchniowych.
3. Na wszystkich przebudowywanych i budowanych torach oraz rozjazdach, pod układem torowym, ułożyć warstwę ochronną z kruszywa o grubości minimum 35 cm oraz geowłókninę separacyjno-filtracyjną.
4. Plac ładunkowy wykonać jako szczelny z odprowadzeniem wód odciekowych do kanalizacji sanitarnej po podczyszczeniu ich w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.
5. Zaplecza budowy zlokalizować na terenach już zagospodarowanych, przekształconych, w odległości nie mniejszej niż 50 m od obszaru zagrożonego ryzykiem podtopień oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od cieków naturalnych, rowów, zbiorników wodnych rowów melioracyjnych oraz mostów.
6. Konstrukcja obiektów inżynierskich oraz umocnień koryta rzeki nie może powodować ograniczenia czynnego przekroju poprzecznego koryta rzeki.

7. Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody na cieku przed zanieczyszczeniem (np. stosować ekrany zabezpieczające, maty przechwytyjące, siatki); systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
8. Nie wprowadzać ciężkiego sprzętu w koryto cieków.
9. Na etapie realizacji, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Wykopy zabezpieczyć grodzicami i odwadniać stosując punktowe odpompowanie wód przy użyciu pompy do niżej położonych odcinków czynnego cieku, rowu melioracyjnego lub w przypadku ich braku do rowów przydrożnych. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych zapewnić odwodnienie poprzez wykonanie drenażu ze spadkiem lub zastosowanie instalacji igłofiltrowej. Przed odprowadzeniem wód, podczyszczać je w odstojniku zawiesiny i po opadnięciu zmaczeń odprowadzać do cieków/rowów nie powodując zamulenia. Ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum.
10. Na odcinkach szlakowych oraz na obszarze stacji zaplanować odwodnienie powierzchniowe podtorza kolejowego poprzez wykonanie rowów otwartych trapezowych. Umocnienia dna rowu i skarp rowu, wykonać poprzez darniowanie bądź humusowanie z obsianiem mieszanką traw. W przypadku braku odpowiedniej szerokości terenu należy wykonać drenaż. Wodę odprowadzać do projektowanych odbiorników lub istniejących cieków. Na ciągach drenarskich wykonać studzienki rewizyjne/odpływowe.
11. Wody opadowe z placu ładunkowego odprowadzać poprzez zamknięty system kanalizacyjny do szczelnego retencyjnego zbiornika, a następnie odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej zgodnie z warunkami technicznymi gestora sieci. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
12. Wody opadowe i roztopowe z przejścia podziemnego odprowadzać poprzez odwodnienie liniowe oraz przepompownię do planowanej kanalizacji deszczowej w rejonie peronu kolejowego. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
13. Wody opadowe i roztopowe z peronów kolejowych odprowadzać za pomocą odwodnienia liniowego do projektowanych rowów kolejowych.
14. Wody opadowe i roztopowe z dróg poprzecznych, przejazdów kolejowych i dojazdów do obiektów odprowadzać powierzchniowo za pomocą rowów lub ująć zamknięty system kanalizacji deszczowej i odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej.

15. Woda opadowa i roztopowa z mostów i wiaduktu, będzie spływała po izolacji płyt górnych do przyległego nasypu rozsączając się w przyległym podłożu lub w przypadku wykonania drenaży – do projektowanych rowów kolejowych.
16. Ścieki bytowe na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do bezodpływowych zbiorników kontenerów sanitarnych, a następnie wywozić do oczyszczalni ścieków.
17. Wodę na cele budowlane dowozić na plac budowy beczkowozami. Nie pobierać wody z okolicznych cieków.
18. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca magazynowania odpadów, gromadzenia materiałów i surowców zlokalizować na szczelnym utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną, poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w odległości nie mniejszej niż 50 m od obszaru zagrożonego ryzykiem podtopień oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od cieków naturalnych, rowów, zbiorników wodnych oraz mostów. Tankowanie przeprowadzać ze szczelnych zbiorników z systemem dystrybucyjnym, dostarczanych przez wyspecjalizowanych dostawców.
19. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu.
20. Zaplecza budowy wyposażać w materiały sorpcyjne właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
21. Miejsca parkingowe oraz manewrowe pojazdów i sprzętu budowlanego zlokalizować na szczelnym utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną.
22. Odpady wytwarzane na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji magazynować w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
23. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zawartych, na podłożu utwardzonym płytami betonowymi i uszczelnionym za pomocą geomembrany. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe (podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy) zabezpieczyć folią

lub plandeką przed dostępem opadów atmosferycznych.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 2 października 2023 r., znak: NNZ.9022.4.11.2023 (wpływ: 4 października 2023 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Wykonać analizę porealizacyjną w okresie 12÷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 czerwca 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. Prace budowlane, w rejonie bliskiej zabudowy mieszkaniowej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
3. Zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn należy lokalizować na terenach oddalonych od zabudowy mieszkaniowej / ujęć wód podziemnych wraz ze strefami ochronnymi oraz organizować w taki sposób, aby ograniczyć emisję hałasu w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów podlegających ochronie. Ponadto winny one znajdować się min. 50,0 m od cieków powierzchniowych, co ograniczy możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.
4. Prace budowlane i montażowe planować w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć ich uciążliwość dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i środowiska.
5. Zastosować odpowiednie zabezpieczenia mające na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania przedmiotowej linii na środowisko gruntowo-wodne [m.in. poprzez wyposażenie stanowisk narażonych na zanieczyszczenie w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz podjęcie natychmiastowych działań mających na celu usunięcie awarii / skażonego gruntu w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa)].

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 8 września 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.22, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie

m.in.: przeanalizowania ewentualnej kwalifikacji przedsięwzięcia również na podstawie § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32, 58, 71, 81 oraz 88 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zweryfikowania załączników mapowych, danych o pracach rozbiórkowych, dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, uzupełnienia i doprecyzowania analizy wariantowej, wskazania zakresu prac planowanych na terenie gminy Gołańcz, w województwie wielkopolskim, wyjaśnienia części stosowanych skrótów, jednoznacznego określenia długości linii kolejowych wchodzących w skład inwestycji, zweryfikowania odległości terenu realizacji przedsięwzięcia od ujęć wód oraz ich stref ochronnych, podstawowych danych technicznych projektowanych dróg, informacji z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, dopuszczalnej lokalizacji i organizacji zapleczy budowy, zabezpieczeń przed emisją odpadów do cieków podczas prac obejmujących obiekty mostowe, doprecyzowania danych dotyczących oddziaływania akustycznego oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym w odniesieniu do oddziaływania skumulowanego, opisu sposobów i miejsc magazynowania odpadów, a także uzupełnienia informacji dotyczących oddziaływania zamierzenia na środowisko przyrodnicze, w tym wyników inwentaryzacji dendrologicznej zadrzewień przeznaczonych do usunięcia, zakresu koniecznego naruszenia lub zniszczenia siedlisk gatunków chronionych, a także działań kompensujących te działania, analizy wpływu inwestycji na bielika, dla którego wyznaczono strefę ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania, uwzględnienia wolnej przestrzeni między dolną krawędzią szyny a tłuczniem, przeanalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na migrację fauny, a także na bioróżnorodność i korytarze ekologiczne.

W nawiązaniu do ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 13 października 2023 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.2023.IRE-02394-I (wpływ: 13 października 2023 r.), wnioskował o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 9 listopada 2023 r., w związku z czym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 16 października 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.25, poinformował o pozytywnym rozpatrzeniu tego wniosku.

Kolejny wniosek o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu wpłynął w dniu 9 listopada 2023 r., pismem z dnia 9 listopada 2023 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.2023.IRE-02394-I, w związku z czym, tutejszy Organ, pismem z dnia 10 listopada 2023 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.30, poinformował Pełnomocnika Inwestora o kolejnym przedłużeniu terminu na uzupełnienie dokumentacji, tym razem do dnia 15 listopada 2023 r.

Uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 15 listopada 2023 r., pismem z dnia 15 listopada 2023 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.3.2023.IRE-02394-I.

Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym, pismem z dnia 5 stycznia 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.34, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: ponownego zweryfikowania kwalifikacji przedsięwzięcia jako mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, oszacowania wylesianej powierzchni, przedłożenia wersji elektronicznej zaktualizowanych tabel, rozdziałów oraz załączników do raportu, doprecyzowania informacji o lokalizacji zaplecza budowy oraz kolizji ze strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych i zabytkami, dalszego uszczegółowienia analizy akustycznej oraz informacji o planowanej gospodarce odpadami podczas realizacji zamierzenia, uwzględnienia konieczności zastosowania działań minimalizujących wpływ linii kolejowych na śmiertelność zwierząt, parametrów istniejących i planowanych mostów oraz przepustów kolejowych, a także jednoznacznego określenia skali planowanej wycinki zadrzewień.

W nawiązaniu do ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 1 lutego 2024 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.1.2024.IRE-02394-I (wpływ: 1 lutego 2024 r.), zawniósł o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 4 marca 2024 r., w związku z czym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 5 lutego 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.35, poinformował o pozytywnym rozpatrzeniu tego wniosku.

Kolejne uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 4 marca 2024 r., pismem z dnia 4 marca 2024 r., znak: IRRK2/1/2.2233.04.2.2024.IRE-02394-I. Dokumentacja ponownie nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym, w związku z czym, pismem z dnia 2 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.38, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: dołączenia zaktualizowanych załączników graficznych do raportu, doprecyzowania informacji o planowanym postępowaniu z powstającymi odpadami, oszacowania maksymalnej powierzchni siedlisk przyrodniczych 9170 i 91E0, które mogą ulec zniszczeniu, doprecyzowania informacji o przewidzianych do zniszczenia siedliskach gatunków chronionych, a także sposobów dostosowania obiektów inżynierskich do funkcji przejść dla zwierząt.

Ponowne uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 6 maja 2024 r. i było kompletne.

Ponieważ uzyskane w toku postępowania wyjaśnienia wniosły nowe okoliczności

w sprawie, m.in. w wyniku doprecyzowania informacji o poszczególnych elementach zamierzenia, a także odstąpienia od realizacji przedsięwzięcia na terenie województwa wielkopolskiego, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pisma z dnia 8 maja 2024 r., znaki kolejno: WOO.420.19.2022.DK.41 i WOO.420.19.2022.DK.42).

Obwieszczenie z dnia 8 maja 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.43, informujące o ponownym wystąpieniu o uzgodnienie do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 5 czerwca 2024 r., znak: NNZ.9022.4.31.2024 (wpływ: 7 czerwca 2024 r.), ponownie zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Wykonać analizę porealizacyjną w okresie 12÷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 czerwca 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. Prace budowlane, w rejonie bliskiej zabudowy mieszkaniowej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
3. Zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn należy lokalizować na terenach oddalonych od zabudowy mieszkaniowej / ujęć wód podziemnych wraz ze strefami ochronnymi oraz organizować w taki sposób, aby ograniczyć emisję hałasu w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów podlegających ochronie akustycznej (w odległości nie mniejszej niż 100,0 m). Ponadto winny one znajdować się min. 50,0 m od cieków powierzchniowych, co ograniczy możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

4. Prace budowlane i montażowe planować w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć ich uciążliwość dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i środowiska.
5. Zastosować odpowiednie zabezpieczenia mające na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania przedmiotowej linii na środowisko gruntowo-wodne [m.in. poprzez wyposażenie stanowisk narażonych na zanieczyszczenie w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz podjęcie natychmiastowych działań mających na celu usunięcie awarii / skażonego gruntu w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa)].

Wszystkie powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych. Uszczegółowiono także nakładany obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 10 czerwca 2024 r., znak: D.RZŚ.4900.23.2024.KZ (wpływ: 10 czerwca 2024 r.), uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Przed realizacją inwestycji ustalić, czy znajduje się ona w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, a w przypadku występowania ww. kolizji uzgodnić ich przebudowę lub usunięcie z właściwą gminną spółką wodną lub z zainteresowanymi właścicielami.
2. Prace budowlane prowadzić w sposób wykluczający ryzyko zasypania, zmącenia, zanieczyszczenia lub innego rodzaju naruszenia naturalnego stanu cieków powierzchniowych.
3. Na wszystkich przebudowywanych i budowanych torach oraz rozjazdach, pod układem torowym, ułożyć warstwę ochronną z kruszywa o grubości min. 35 cm oraz geowłókninę separacyjno-filtracyjną.
4. Plac ładunkowy wykonać jako szczelny z utwardzoną nawierzchnią oraz z odprowadzeniem wód odciekowych do kanalizacji sanitarnej (po podczyszczeniu ich w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych).
5. Konstrukcja obiektów inżynierskich oraz umocnień koryta rzeki nie może powodować ograniczenia czynnego przekroju poprzecznego koryta rzeki.
6. Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody na cieku przed zanieczyszczeniem (np. stosować ekrany zabezpieczające, maty przechwytyjące,

siatki); systematycznie usuwać z koryta ciekłu elementy powstające z rozbiórki.

7. Nie wprowadzać ciężkiego sprzętu w koryto cieków.
8. Na etapie realizacji, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Wykopy zabezpieczyć grodzicami i odwadniać stosując punktowe odpompowanie wód przy użyciu pompy do niżej położonych odcinków czynnego ciekłu, rowu melioracyjnego lub, w przypadku ich braku, do rowów przydrożnych. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych, zapewnić odwodnienie poprzez wykonanie drenażu ze spadkiem lub zastosowanie instalacji igłofiltrowej. Przed odprowadzeniem wód, podczyszczać je w odstojniku zawiesiny i po opadnięciu zmaczeń odprowadzać do cieków/rowów nie powodując zamulenia.

Ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum.

9. Na odcinkach szlakowych oraz na obszarze stacji zaplanować odwodnienie powierzchniowe podtorza kolejowego poprzez wykonanie rowów otwartych trapezowych. Umocnienia dna rowu i skarp rowu, wykonać poprzez darniowanie bądź humusowanie z obsianiem mieszanką traw. W przypadku braku odpowiedniej szerokości terenu należy wykonać drenaż. Wodę odprowadzać do projektowanych odbiorników lub istniejących cieków. Na ciągach drenarskich wykonać studzienki rewizyjne/odpływowe.
10. Wody opadowe z placu ładunkowego odprowadzać poprzez zamknięty system kanalizacyjny do szczelnego retencyjnego zbiornika, a następnie odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej zgodnie z warunkami technicznymi gestora sieci. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
11. Wody opadowe i roztopowe z przejścia podziemnego odprowadzać poprzez odwodnienie liniowe oraz przepompownię do planowanej kanalizacji deszczowej w rejonie peronu kolejowego. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.
12. Wody opadowe i roztopowe z peronów kolejowych odprowadzać za pomocą odwodnienia liniowego do projektowanych rowów kolejowych.
13. Wody opadowe i roztopowe z dróg poprzecznych, przejazdów kolejowych i dojazdów do obiektów odprowadzać powierzchniowo za pomocą rowów lub ująć w zamknięty system kanalizacji deszczowej i odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej.
14. Woda opadowa i roztopowa z mostów i wiaduktu, będzie spływała po izolacji płyt

- górnym do przyległego nasypu rozsączając się w przyległym podłożu lub w przypadku wykonania drenaży – do projektowanych rowów kolejowych.
15. Ścieki bytowe na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do bezodpływowych zbiorników kontenerów sanitarnych, a następnie wywozić do oczyszczalni ścieków.
 16. Wodę na cele budowlane dowozić na plac budowy beczkowozami. Nie pobierać wody z okolicznych cieków.
 17. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca magazynowania odpadów, gromadzenia materiałów i surowców zlokalizować na szczelnym utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną, poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w odległości minimum 50 m od linii brzegowej cieków naturalnych oraz nie mniejszej niż 20 m od zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych i mostów. Tankowanie przeprowadzać ze szczelnych zbiorników z systemem dystrybucyjnym, dostarczonym przez wyspecjalizowanych dostawców.
 18. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu.
 19. Zaplecza budowy wyposażać w materiały sorpcyjne właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
 20. Miejsca parkingowe oraz manewrowe pojazdów i sprzętu budowlanego zlokalizować na szczelnym utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną.
 21. Odpady komunalne wytwarzane na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji magazynować w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
 22. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zawartych, na podłożu utwardzonym płytami betonowymi i uszczelnionym za pomocą geomembrany. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe (podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy) zabezpieczyć folią lub plandeką przed dostępem opadów atmosferycznych.

Powyższe warunki (z wyjątkiem oznaczonych nr 15 i 21) zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

Warunek nr 15, dotyczący wykorzystywania przenośnych toalet do gromadzenia ścieków bytowych podczas realizacji inwestycji nie został uwzględniony w niniejszej decyzji, ponieważ wynika on wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 t.j.), w związku z czym nie zachodzi potrzeba uwzględniania go w warunkach realizacji omawianego przedsięwzięcia.

Warunek oznaczony nr 21, obejmujący sposób magazynowania i dalszego postępowania z odpadami komunalnymi wynika z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Biorąc zatem pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis prawa, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne.

Zgodnie z linią orzecniczą sądów administracyjnych, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazuje się warunków wynikających wprost z powszechnie obowiązujących przepisów prawa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 8 maja 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.45, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 10 maja – 10 czerwca 2024 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 8 maja do 10 czerwca 2024 r. (również na stronie internetowej, w Biuletynie informacji publicznej),
- Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, w dniach od 8 maja do 11 czerwca 2024 r.,
- Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, w dniach od 13 maja do 13 czerwca 2024 r.,
- Urzędu Miasta i Gminy Gołańcz, w dniach od 9 maja do 11 czerwca 2024 r.

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

Następnie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 11 czerwca 2024 r., znak: WOO.420.19.2022.DK.47, powiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się

z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego, a także o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w: Urzędzie Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, Urzędzie Miasta i Gminy Kcynia, Urzędzie Miasta i Gminy Gołańcz.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na rewitalizacji LK356 na odcinku granica województwa – Kcynia oraz LK281, wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią, wraz z budową i przebudową części układu drogowego.

Aktualnie, LK356 i LK281 to linie istniejące. LK356 jest w przeważającej części nieczynna, porośnięta roślinnością trawiasto-krzaczastą, natomiast LK281 jest przejezdna na całej długości, jednak użytkowana sporadycznie.

Szlak torowy LK281 w km 226+731 – 227+850 (rejon projektowanej mijanki „Studzienki”) w wariantcie realizacyjnym W4 przebiegać będzie w sąsiedztwie pól uprawnych oraz zabudowy przemysłowej (m.in. Zakład Przetwórstwa Drzewnego Paterek Sp. z o.o., Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Paterek”). Przedmiotowe linie kolejowe nie wchodzą w skład transeuropejskiej sieć transportowej TEN-T oraz nie należą do AGTC (linii transportu kombinowanego objętych umową europejską o ważnych liniach międzynarodowych).

Opracowaniem objęto odcinek LK356 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, od granicy województwa wielkopolskiego (km 78+384) do stacji Kcynia (km 86+188), włącznie z całym obszarem tej stacji. Jest to odcinek jednotorowy, niezelektryfikowany, drugorzędny. Zgodnie z instrukcją Id-12, obecna prędkość konstrukcyjna wynosi 120 km/h. Prędkość maksymalna (rozkładowa) na analizowanym odcinku wynosi 0 km/h (linia nieprzejezdna). Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 t/oś (196 kN/oś). W km 81+766 znajduje się przystanek osobowy Grocholin.

Stacja Kcynia to stacja węzłowa położona w km 85+663, wyposażona w dwa dwukrawędziowe perony, jednak obecnie nie jest prowadzony regularny ruch pasażerski. Stacja obsługuje ruch towarowy m.in. przewozów przesyłek ponadgabarytowych. Na stacji wykorzystywany jest także tor boczny ładunkowy, na którym odbywa się załadunek wagonów. Stacja wyposażona jest w mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, które w części pozostają niesprawne. Ruch prowadzony jest z wykorzystaniem dwóch nastawni. Prowadzenie ruchu pociągów na przyległych szlakach odbywa się w/z kierunku

Damasławka na podstawie radiotelefonicznego zapowiadania pociągów oraz w/z kierunku: Gołańczy, Nakła nad Notecią, Bydgoszczy Głównej Towarowej na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Linią styczną do stacji Kcynia jest LK281 Oleśnica – Chojnice (kilometraż osi 216+444).

Z kolei LK281 to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, drugorzędna. Prędkość maksymalna na odcinku, na którym zlokalizowana będzie projektowana mijanka wynosi 20 km/h. Prędkość konstrukcyjna LK281 to 120 km/h. Na analizowanym odcinku objętym wnioskiem (od stacji Kcynia w km 215+070 do stacji Nakło nad Notecią w km 235+135), przedmiotem inwestycji jest przede wszystkim wykonanie mijanki. Na odcinku tym znajdują się trzy przystanki osobowe: Szczepice (km 221+315), Studzienki (km 226+329), Paterek (km 230+067).

Ponadto, występuje tu również szlakowa infrastruktura prywatna Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego S.A. w Paterku, która odgałęzia się w km 229+810 od toru szlakowego jednotorowej LK281 (między stacjami Nakło nad Notecią i Kcynią).

Wariant W4 proponowany do realizacji obejmuje m.in.:

1. umożliwienie osiągnięcia prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz towarowych,
2. modernizację torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych,
3. uzyskanie dopuszczalnych nacisków na poziomie 221 kN/oś,
4. przebudowę stacji Kcynia z uzyskaniem długości użytecznej torów wynoszącej 600 m,
5. budowę mijanki Studzienki na LK281,
6. zmianę geometrii torów LK356 w celu uzyskania prędkości 120 km/h, z lokalnymi ograniczeniami do 80 km/h (w szczególności zmiana nastąpi na odcinku w km 79+200 – 79+600).

W zakresie układów torowych, ogólny zakres planowanych prac na LK356 obejmuje odcinek od granicy województwa w km 78+384 do stacji kolejowej Kcynia, wraz z torem głównym zasadniczym na stacji do km 86+313. Korytarz linii ulegnie nieznacznym zmianom względem stanu aktualnego.

Zakres prac na LK281 obejmie odcinek stacji kolejowej Kcynia od km 215+032 do km 218+123 oraz odcinek szlakowy Kcynia – Nakło nad Notecią od km 226+732 do km 227+850, na którym wykonana zostanie mijanka „Studzienki”. Korytarz linii ulegnie zmianie w rejonie projektowanej mijanki, gdzie dobudowany zostanie drugi tor.

W obrębie stacji Kcynia planuje się przebudowę, w wyniku której powstanie układ torowy zredukowany do dwóch torów głównych zasadniczych, dwóch torów głównych

dotychczasowych oraz toru bocznego do obsługi istniejącej ładowni. Układ torowy na granicy stacji zostanie powiązany z istniejącymi torami LK281 oraz projektowanymi torami LK356. Zakłada się także wykonanie peronu wyspowego o długości około 150 m, pomiędzy torami głównymi zasadniczymi, zapewnienie rezerwy na rozbudowę peronu do długości 200 m oraz na drugi peron o długości do 200 m, wzdłuż toru głównego dodatkowego nr 3.

Mijanka „Studzienki” zostanie wybudowana na odcinku LK281 w km od 226+732 do km 227+850, a układ torowy stanowiąc będą dwa tory połączone ze sobą rozjazdami.

Przebieg układu geometrycznego obu linii kolejowych na odcinku objętym wnioskiem zaprojektowano w większości po śladzie istniejącym, zakładając niewielkie modyfikacje układów torowych. Większy zakres modyfikacji geometrii układu torowego zostanie wykonany na odcinku LK356 od km 79+138 do km 79+644 oraz w rejonie stacji Kcynia. Ponadto, nowy układ torów zaprojektowano w rejonie mijanki „Studzienki”.

Planowany zakres robót torowych oraz parametry techniczno-eksploatacyjne obu linii kolejowych przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia.

W ramach zadania przewidziano także wykonanie nowej nawierzchni kolejowej z wykorzystaniem torów bezстыkowych, podkładów strunobetonowych, przytwierdzeń sprężystych, podsypki tłuczniowej. Tory zostaną wyregulowane w planie i profilu, a szyny poddane szlifowaniu, gdy przewidziano po nich ruch z prędkością wyższą niż 60 km/h.

Na posterunkach eksploatacyjnych przewidziano nowe rozjazdy zwyczajne (w torach szlakowych i głównych zasadniczych) oraz zwyczajne i łukowe z rozjazdu podstawowego (w torach głównych dodatkowych).

Podtorze zostanie wzmocnione poprzez wykonanie warstwy ochronnej z kruszywa łamanego zagęszczonego mechanicznie, układanego na warstwie geowłókniny separacyjno-filtracyjnej.

Wykonane zostaną również nowe rozjazdy kolejowe, których zestawienie uwzględnia załącznik nr 1 do decyzji – charakterystyka przedsięwzięcia.

Ponadto, w ramach inwestycji nastąpi ingerencja w przejazdy kolejowo-drogowe i lokalny układ drogowy. Zakłada się przebudowę, zmianę kategorii lub likwidację każdego przejazdu znajdującego się w terenie realizacji przedsięwzięcia.

Kategoria przejazdów zostanie dostosowana do podwyższonych prędkości linii kolejowych oraz natężenia ruchu, z uwzględnieniem statusu drogi. Zakres prac obejmie głównie przebudowę w planie i profilu, a roboty drogowe będą polegać na wymianie, regulacji płyt przejazdowych lub zmianie typu zabudowy przejazdu oraz przebudowie

nawierzchni, w tym na dojazdach, zapewnieniu odwodnienia korpusu drogowego i uzupełnieniu lub wymianie oznakowania. Dopuszcza się także zmianę kąta skrzyżowania drogi z linią kolejową.

W związku z likwidacją przejazdu w ciągu ul. Pałuckiej w Kcyni (km 84+505 LK356), dojazd do nieruchomości zostanie zapewniony poprzez istniejący układ drogowy oraz budowę/przebudowę dróg wewnętrznych o nawierzchni tłuczniowej, równoległych do linii kolejowej. Nawierzchnia dróg zostanie wykonana z mas bitumicznych oraz tłucznia.

Zgodnie z raportem, łączna długość dróg objętych opracowaniem wynosi w przybliżeniu 1,34 km, w tym 0,82 km dróg publicznych (oraz którym planowane jest nadanie statusu drogi publicznej) i 0,52 km dróg wewnętrznych.

Zestawienie przejazdów, wraz z zakresem prac zawarto w załączniku nr 1 do decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia.

Prowadzone będą także prace obejmujące urządzenia SRK (sterowania ruchem kolejowym) i DSAT (detekcja stanów awaryjnych taboru), zarówno w obrębie mijanki „Studzienki”, jak i posterunku bocznicowego Paterek, stacji Kcynia oraz przejazdów kolejowo-drogowych.

Zmodernizowane oraz wykonane zostaną także niezbędne urządzenia telekomunikacyjne.

W związku z faktem, iż LK281 i LK356 nie są i aktualnie nie zostaną zelektryfikowane, nie przewiduje się prowadzenia robót z zakresu sieci trakcyjnej oraz linii potrzeb nietrakcyjnych. Planowane prace obejmą natomiast budowę i przebudowę infrastruktury elektroenergetycznej wynikającej z zakresu prac branży torowej oraz drogowej (m.in.: sieci kablowe, słupy oświetleniowe, grzałki elektrycznego ogrzewania rozjazdów).

W zakresie budowy lub przebudowy sieci, np. w celu usunięcia kolizji, zakłada się m.in. wykonanie odcinka wodociągu do planowanego zbiornika przeciwpożarowego w rejonie przebudowywanego placu ładunkowego, przebudowę lub likwidację sieci gazowych i kanalizacyjnych.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych (np. ładowarek, koparek, dźwigów, wagonów do transportu i wbudowywania podsypki, pociągów do wymiany torów). Do transportu sprzętu i materiałów budowlanych wykorzystywane będą istniejące drogi oraz linie kolejowe. Prace wykonywane będą z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwych dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i dla środowiska. Roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, ale także ręcznie (ze względu

na charakter prac), część maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, również większość prac będzie wykonywana z torowiska, co zminimalizuje wpływ na środowisko.

Transport maszyn i materiałów, podobnie jak wywóz odpadów, odbywać się będą za pomocą transportu drogowego i kolejowego, a materiały budowlane magazynowane będą na terenie kolejowym. Technologia robót przewiduje wykorzystanie gotowych prefabrykatów, a przy wykonaniu elementów monolitycznych na budowie, będą wykorzystywane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowy, przywiezione jako gotowe do wbudowania (przycięte pod wymiar zbrojenie, beton z wytwórni), niewymagające obróbki na zapleczu, czy placu budowy.

Montaż nawierzchni przejazdów kolejowo-drogowych prowadzony będzie z wykorzystaniem dźwigów, również kolejowych oraz drezyn, na terenie kolejowym, z czasowym zajęciem pasa drogowego. Dźwigi oraz drezyny wykorzystywane będą też przy pracach remontowych obiektów inżynierskich. W przypadku prac w obrębie mostów i przepustów, zostaną podjęte działania organizacyjne służące temu, aby efekt zmuszenia wody został zminimalizowany i ograniczony do jak najkrótszego czasu. Ze względu na specyfikę robót, większość maszyn dostosowana jest do poruszania się po torach, a więc większość robót będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na środowisko (nie ma konieczności budowy dróg technologicznych) lub zajmowania dodatkowych terenów.

Natomiast w trakcie eksploatacji, konieczne będzie jedynie prowadzenie typowych prac utrzymaniowych zapewniających prawidłowe funkcjonowanie linii kolejowych, polegających m.in. na regularnym odchwaszczaniu podtorza, smarowaniu rozjazdów, utrzymaniu porządku i czystości na peronach oraz torach, kontroli i oczyszczaniu systemów odwodnienia. W przeciągu kilku lat od zakończenia robót nie przewiduje się wykonywania prac wymagających użycia ciężkiego sprzętu (poza sytuacjami awaryjnymi).

Celem inwestycji jest przede wszystkim przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej, co przyczyni się do lepszej integracji transportowej województwa kujawsko-pomorskiego z województwem wielkopolskim. Podstawowym celem projektu jest potrzeba zwiększenia dostępności kolejowej regionu poprzez powstanie spójnego i atrakcyjnego dla pasażerów ciągu komunikacyjnego, łączącego miejscowości pobliskich terenów województwa wielkopolskiego z miejscowością Kcyni, oraz Nakło nad Notecią z dalszą częścią województwa kujawsko-pomorskiego.

Cele pośrednie przedsięwzięcia to:

- poprawa dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego poprzez budowę nowych peronów po przeprowadzeniu analizy dostępności,
- zoptymalizowanie położenia przystanków osobowych ze względu na lokalizację siedzib ludzkich oraz miejsc pracy,
- poprawa przepustowości linii kolejowych,
- zwiększenie niezawodności transportu kolejowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych (zmniejszenie liczby wypadków),
- podwyższenie komfortu podróżowania, poprawa dostępności również dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, wykonanie urządzeń do obsługi podróżnych oraz obiektów małej architektury,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego i towarowego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego),
- poprawa dostępności regionów peryferyjnych.

Prace na liniach kolejowych przyczynią się do pogłębienia i przyspieszenia procesu integracji przestrzennej i gospodarczej miejscowości znajdujących się w obszarach linii kolejowych objętych zamierzeniem. Efektem realizacji prac będzie zwiększenie konkurencyjności oraz poprawa jakości i dostępności usług w regionalnym transporcie kolejowym. Projekt wpisuje się w obecnie obserwowany proces inwestycyjny polegający na dostosowaniu do potrzeb, skali i struktury przewozów kolejowych, zarówno w wymiarze ilościowym, jak i jakościowym, a także efektywnej integracji poszczególnych gałęzi transportu w oparciu o zdefiniowane węzły przesiadkowe i integracyjne.

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

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,
- Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030 Trzecia fala nowoczesności

(DSRK 2030),

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024,
- Strategia Rozwoju Gminy Kcynia na lata 2016-2023,
- Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Nakło nad Notecią 2030+.

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

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

1. wariant W4 (proponowany do realizacji), polegający na realizacji inwestycji w sposób opisany w niniejszej decyzji,
2. wariant W4 z ograniczeniem prędkości, który stanowi jednocześnie wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Wariant ten różni się od wariantu proponowanego do realizacji przede wszystkim zmniejszeniem dopuszczalnej prędkości poruszania się pociągów ze 120 do 80 km/h. Zgodnie z uzupełnieniem do raportu, wariant ten uznano za najkorzystniejszy dla środowiska ze względu na niższe wartości prognozowanych stężeń zanieczyszczeń emitowanych do powietrza przez tabor kolejowy. Jednak rozwiązanie to wiązałoby się z dłuższym czasem przejazdów pociągów, w związku z czym Inwestor odstąpił od zamiaru realizacji tego wariantu,
3. wariant W2, zakładający ograniczenie dopuszczalnej prędkości pociągów towarowych do 80 km/h oraz zachowanie prędkości 120 km/h dla pociągów osobowych. Inwestor odstąpił od zamiaru realizacji tego wariantu także ze względu na wydłużenie czasu przejazdu pociągów.

Zaproponowane w wariantcie W4 zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym. Realizacja przedsięwzięcia w tym wariantcie pozwoli uzyskać taką samą prędkość maksymalną pociągów jak na pozostałych odcinkach LK356 na terenie województwa wielkopolskiego.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia skutkowałoby pozostawieniem infrastruktury kolejowej i drogowej w stanie obecnym, z aktualnie występującymi utrudnieniami w eksploatacji, w tym częściowo wyłączonej z eksploatacji. Rezygnacja z inwestycji miałaby negatywne znaczenie dla dalszej eksploatacji linii kolejowych oraz układu drogowego również pod względem oddziaływania na środowisko i wiązałaby się z dalszą degradacją

nieczynnego odcinka linii. Podjęcie planowanego zamierzenia znacząco poprawi także bezpieczeństwo użytkowników w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.

W ramach zamierzenia prowadzone będą również prace w obrębie obiektów inżynierskich. Szczegółowy zakres tych prac wraz z lokalizacją poszczególnych obiektów jest zawarty w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia.

Wniosek obejmuje także niewielki zakres prac rozbiórkowych obiektów kubaturowych, innych niż budynki mieszkalne, kolidujących z planowanymi pracami. Lokalizację oraz rodzaj poszczególnych obiektów również zawarto w załączniku nr 1 do decyzji.

Odwodnienie odcinków szlakowych linii kolejowych oraz obszaru stacji zostanie zrealizowane poprzez odwodnienie powierzchniowe podtorza kolejowego do projektowanych rowów otwartych trapezowych. Umocnienia dna rowu i skarp rowu będą wykonane poprzez darniowanie bądź humusowanie z obsianiem mieszkanką traw. W przypadku braku odpowiedniej szerokości terenu, dopuszcza się wykonanie drenażu. Woda opadowa i roztopowa będzie odprowadzana do planowanych odbiorników lub istniejących cieków.

Na stacji Kcynia przebudowie poddany zostanie plac ładunkowy, który będzie wykonany jako szczelny, z utwardzoną nawierzchnią, co ograniczy ryzyko ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Wody z placu będą odprowadzane poprzez zamknięty system kanalizacyjny do szczelnego zbiornika retencyjnego, a następnie do gminnej kanalizacji deszczowej. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczone w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.

Wody opadowe i roztopowe z przejścia podziemnego planuje się odprowadzać poprzez odwodnienie liniowe oraz przepompownię do projektowanej kanalizacji deszczowej w rejonie peronu kolejowego. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczone w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku.

Natomiast wody z peronów kolejowych będą odprowadzane za pomocą odwodnienia liniowego do projektowanych rowów kolejowych.

Wody opadowe i roztopowe z dróg poprzecznych, przejazdów kolejowych i dojazdów do obiektów planuje się odprowadzać powierzchniowo za pomocą rowów lub ująć w zamknięty system kanalizacji deszczowej i odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej, w wody z mostów i wiaduktu spływem po izolacji płyt górnych do przyległego nasypu, w celu rozsączenia w przyległym podłożu lub w przypadku wykonania drenaży – do projektowanych rowów kolejowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.) oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r., poz. 2625 ze zm.), wody opadowe i roztopowe z obszaru budowli kolejowych mogą być odprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych bez oczyszczania, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 75a ww. ustawy Prawo wodne, czyli m.in. bezpośredniego odprowadzania do wód podziemnych lub odprowadzania do urządzeń wodnych, o ile wody te zawierają substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziło ocenę jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych, porównując otrzymane wyniki do wartości dopuszczalnych, które określono w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały dokument pn.: „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. W wyniku wykonanych badań stwierdzono, że w żadnej z pobranych próbek wody nie wystąpiło większe stężenie węglowodorów ropopochodnych niż 15 mg/l. Z kolei stężenie zawiesiny ogólnej przekroczyło 100 mg/l jedynie w 4% pobranych próbek. Wobec powyższego, przyjęte rozwiązania z zakresu podczyszczania i odprowadzania wód opadowych oraz roztopowych są wystarczające dla zabezpieczenia środowiska wodno-gruntowego przed zanieczyszczeniem.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym: szyn, podkładów strunobetonowych, tłucznia kamiennego, kruszywa, geowłókniny, rur, rozjazdów, betonu, stali zbrojeniowej oraz konstrukcyjnej, pustaków, drewna, płyt betonowych, a także paliw i energii elektrycznej.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, zużycie energii będzie wiązało się przede wszystkim z zasilaniem trakcji, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ogrzewaniem rozjazdów, a także zapewnieniem oświetlenia obiektom wykorzystywanym przez pasażerów, takich jak m.in. przystanki osobowe.

Podczas realizacji zamierzenia, prace odwodnieniowe należy prowadzić

bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Wykopy zabezpieczyć grodzicami i odwadniać stosując punktowe odpompowanie wód przy użyciu pompy do niżej położonych odcinków czynnego cieku, rowu melioracyjnego lub, w przypadku ich braku, do rowów przydrożnych. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych, należy zapewnić odwodnienie poprzez wykonanie drenażu ze spadkiem lub zastosowanie instalacji igłofiltrowej. Przed odprowadzeniem wód, należy podczyszczać je w odstojniku zawiesziny i po opadnięciu zmaczeń odprowadzać do cieków/rowów nie powodując zamulenia. Czas odwadniania wykopów zostanie ograniczony do minimum.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, wybrzeży i środowisko morskie lub górskie, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Prace będą prowadzone w obszarze o niskiej gęstości zaludnienia – głównie wśród terenów komunikacyjnych (kolejowych i drogowych).

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

Planowane prace nie będą kolidować z udokumentowanymi złożami surowców.

Przewidziane do wyburzenia Nastawnie KC i KC-1, zlokalizowane na terenie gminy Kcynia, objęte zostały gminną ewidencją zabytków. Ponadto, zgodnie z raportem, cała LK356 objęta wnioskiem jest wpisana do gminnej ewidencji zabytków. Najbliższe zabytki, wpisane do rejestru zabytków, zlokalizowane są w odległości co najmniej 40 m od LK281 i LK356, w związku z czym w ich obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace mogące skutkować ich uszkodzeniem.

Wszelkie prace obejmujące obiekty zabytkowe będą prowadzone po uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Zamierzenie realizowane będzie w niewielkiej (północnej) części w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde” oraz w całości poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności. Jak wynika z przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji, w pobliżu omawianych linii kolejowych występują nieliczne ujęcia wód podziemnych, np. w miejscowościach Kcynia, Szczepice i Paterek. Jak wynika z uzupełnień raportu, zamierzenie nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek prac na terenie ujęć wód bądź wyznaczonych dla nich stref ochronnych.

Biorąc pod uwagę lokalizację zadania względem ujęć wód podziemnych oraz ich stref ochronnych, a także przyjęte rozwiązania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej nie przewiduje się negatywnego wpływu omawianego zadania na ww. ujęcia lub wyznaczone dla nich strefy ochronne, jakość bądź ilość pobieranych wód.

Inwestycja będzie przebiegać poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Najbliższy taki obszar, powiązany z rzeką Noteć, wyznaczono w odległości ponad 350 m na północ od północnej granicy terenu realizacji przedsięwzięcia. Omawiane zadanie pozostanie zatem bez wpływu na skutki wystąpienia ewentualnej powodzi dla terenów okolicznych.

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

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

- PLGW600035, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych,
- PLGW600043, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako słaby (stan chemiczny: słaby; stan ilościowy: słaby). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu chemicznego oraz braku pogorszenia aktualnego stanu ilościowego wód podziemnych.

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

- PLRW600010188529 – „Kcynka”, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia

- drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienia drożności cieków według wymagań gatunków chronionych i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW6000101883689 – „Biała Struga”, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: słaby; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
 - PLRW600016188391 – „Notec od Nowego Kanału Noteckiego do dopływu spod Sipiorka”, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: słaby; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieków według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieków dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieków głównego Noteci w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymania poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników).

Projektowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla powyższych JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia możliwości migracji organizmów wodnych, ponieważ zgodnie z uzupełnieniem do raportu, podczas prac w obrębie wszystkich cieków (także wyznaczonych jako JCWP, tj. Kcynka i Biała Struga) zostanie zapewniony stały przepływ wody. Zakłada się wykonanie tymczasowych zarurowań małych cieków oraz deskowań i rusztowań nie ograniczających przepływu w odniesieniu do cieków wyznaczonych jako JCWP rzeczne.

W pobliżu inwestycji nie występują jeziora. W pobliżu planowanych prac zlokalizowane są nieliczne zbiorniki wodne, w tym zawadnione wyrobiska po wydobyciu kopaliny. Przedsięwzięcie nie koliduje ze zbiornikami wodnymi.

Omawiane zamierzenie przecina następujące ciekły:

lp.	nr linii i kilometraż przecięcia ciekły	rodzaj obiektu	rodzaj ciekły
1.	356 78+645	most kolejowy	Kcynka
2.	356 78+836	przepust kolejowy	rów melioracyjny
3.	356 78+981	przepust kolejowy	rów melioracyjny
4.	356 79+295	przepust kolejowy	rów melioracyjny
5.	356 80+763	przepust kolejowy	rów melioracyjny
6.	356 81+072	most kolejowy	Kcynka (Dopływ z Wydartowa)
7.	356 82+111	przepust kolejowy	rów melioracyjny
8.	rów melioracyjny	przepust kolejowy	rów melioracyjny
9.	356 82+572	przepust kolejowy	rów melioracyjny
10.	356 82+733	przepust kolejowy	rów melioracyjny
11.	356 82+941	przepust kolejowy	rów melioracyjny
12.	356 83+121	przepust kolejowy	rów melioracyjny
13.	356 83+370	przepust kolejowy	Kcynka (Dopływ z Wydartowa)
14.	356 84+523 (84+509)	przepust kolejowy	rów melioracyjny

	281 215+305 (215+290)		
15.	356 85+858 281 215+643	przepust kolejowy	rów melioracyjny
16.	356 85+179 281 215+966	przepust kolejowy	rów melioracyjny
17.	356 85+361 281 216+146	przepust kolejowy	rów melioracyjny
18.	356 85+550 281 216+335	przepust kolejowy	rów melioracyjny
19.	356 85+957 281 216+741	przepust kolejowy	rów melioracyjny
20.	281 215+231	przepust kolejowy	rów melioracyjny
21.	281 217+079	przepust kolejowy	rów odwadniający
22.	281 217+388	przepust kolejowy	rów odwadniający
23.	281 220+580	zakres prac branży SRK (sterowania ruchem kolejowym)	Biała Struga

Zakres prac planowanych w obrębie powyższych obiektów obejmuje m.in. rozbiórkę oraz budowę nowych obiektów lub ich likwidację i został przedstawiony w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Omawiane zamierzenie na etapie budowy i użytkowania nie powinno wywierać negatywnego wpływu na stan czystości wód cieków i nie będzie powodować pogorszenia jego aktualnego stanu na etapie eksploatacji.

Biorąc pod uwagę fakt, iż prace budowlane będą lokalne i punktowe (ograniczone do odcinków cieków/rowów) nie będą wywierały długoterminowego, negatywnego wpływu na całość elementów biologicznych w danej JCWP. Potencjalne oddziaływanie na fitoplankton, zooplankton oraz bentos będzie krótkotrwałe, przemijające i lokalne. Oddziaływanie nie wpłynie negatywnie na zachowanie dotychczasowych struktur przyrodniczych środowiska wodnego elementów sieci wód powierzchniowych.

Zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na szczelnym, utwardzonym podłożu, wyłożonym płytami betonowymi i geomembraną oraz jednocześnie:

- w odległości co najmniej 100 m od terenów chronionych akustycznie,
- poza użytkami leśnymi znajdującymi się poza wyznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia,
- w odległości minimum 50 m od: rzek, cieków, rowów melioracyjnych, zbiorników wodnych, obszarów podmokłych, ujęć wód oraz ich stref ochronnych, a także mostów,
- poza zasięgiem rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia.

Powyższe uwarunkowania dotyczące lokalizacji i organizacji zaplecza mają na celu zmniejszenie ewentualnej uciążliwości akustycznej względem najbliższej zabudowy mieszkaniowej, ochronę lasów i drzewostanu przed przypadkowym uszkodzeniem oraz zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, zwłaszcza w pobliżu obszarów szczególnie wrażliwych.

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

W ramach inwestycji nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych w formie poboru wody, czy odprowadzania ścieków.

Podczas realizacji zadania, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowitzem bądź w przystosowanych pojemnikach. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zwiększenia zapotrzebowania na wodę względem stanu obecnego. Niewielkie zapotrzebowanie na wodę wystąpi w obrębie nastawni, która zostanie wykonana z powodu likwidacji istniejących Nastawni KC i KC-1, w obrębie których również aktualnie występuje niewielkie zapotrzebowanie na wodę na cele socjalno-

bytowe pracowników.

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

Zgodnie z uzupełnieniem do raportu, podczas eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie ilości ścieków bytowych (w obrębie ww. nastawni). Biorąc pod uwagę znaczną odległość do istniejącej gminnej sieci kanalizacji sanitarnej, ścieki te będą odprowadzane do projektowanego, szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Realizacja oraz użytkowanie zamierzenia nie wiąże się z powstawaniem ścieków przemysłowych.

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

- roboty rozbiórkowe obiektów, które kolidują z projektowaną linią kolejową,
- roboty ziemne związane z przebudową sieci uzbrojenia terenu,
- roboty budowlane związane z budową torowiska i nowych obiektów,
- zaplecze budowy (odpady komunalne, sorbenty, opakowania po wykorzystanych materiałach).

Przewiduje się zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy.

Wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń i sprzątnięcia, konserwacji oraz 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.

Gospodarka odpadami na tym etapie prowadzona będzie zgodnie z Instrukcją PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dotyczącą gospodarki odpadami dla Wykonawców Is-3.

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 je z placu budowy wyłącznie przez uprawnione podmioty, dysponujące odpowiednimi pozwoleniami.

Zgodnie z zawartymi w raporcie informacjami, na etapie budowy przewiduje się

powstawanie odpadów z grup: 13, 15, 17 oraz 20 według rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U z 2020 r., poz. 10 t.j.).

Odpady z grupy 13, tj. oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19) będą magazynowane w szczelnych pojemnikach, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. z 2015 r., poz. 1694 t.j.). Odpady planuje się systematycznie przekazywać do przetwarzania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia (z przeznaczeniem do regeneracji, jeżeli jest to technicznie lub ekonomicznie uzasadnione lub do odzysku; jeżeli regeneracja lub odzysk nie byłyby możliwe, dopuszcza się unieszkodliwianie odpadu).

Na terenie budowy powstaną również odpady opakowaniowe (grupa 15). Odpady te będą gromadzone w odpowiednio przygotowanych pojemnikach, systematycznie opróżnianych. Czas magazynowania zostanie ograniczony do minimum. Odpady będą odbierane przez firmę zewnętrzną, powiadającą stosowne zezwolenia.

Podczas realizacji inwestycji przewiduje się powstanie destruktu asfaltowego (odpad o kodzie 17 03 02 – mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01). Zgodnie z uzupełnieniem raportu, w przypadku, gdy odpady o kodzie 17 03 02 po spełnieniu warunków określonych w § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska 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.) utracą status odpadu destruktu asfaltowego, będą mogły być ponownie zagospodarowane. Destrukt asfaltowy po spełnieniu określonych warunków i utracie statusu odpadu uznawany jest za pełnowartościowy produkt, wykorzystywany głównie jako dodatek do mieszanek mineralno-asfaltowych.

Gdy procedura utraty statusu odpadu nie zostanie spełniona, destrukt asfaltowy poddany zostanie odzyskowi, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796 t.j.). Natomiast, jeżeli żadna z powyższych form zagospodarowania odpadu o kodzie 17 03 02 nie będzie możliwa, wówczas zostanie on przekazany uprawnionemu odbiorcy posiadającemu odpowiednie 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.

Odpady niebezpieczne będą magazynowane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych, tj. będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy, w szczelnych pojemnikach. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (utwardzenie za pomocą płyt betonowych i uszczelnienie geomembraną), zabezpieczające przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo-wodnego. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe zostaną zabezpieczone folią lub plandeką przed kontaktem z opadami atmosferycznymi.

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. 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 tego rodzaju odpadów.

Odpady niebezpieczne oraz nienadające się do odzysku przekazane zostaną uprawnionym i wyspecjalizowanym podmiotom do transportu, unieszkodliwienia, składowania/magazynowania/utylicacji. 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 t.j.).

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 ładunkowych, 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.

Odpady w fazie użytkowania 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 do unieszkodliwienia. Odpady, które mogą zostać powtórnie wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu/regeneracji.

W trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych w rejonie cieków wodnych należy stosować odpowiednio dobrane do technologii prac zabezpieczenia, zapobiegające emisji odpadów do środowiska wodnego i mąceniu wody, np. pomosty robocze, siatki i podesty zabezpieczające przed przedostawaniem się do wód zarówno odpadów, jak i materiałów budowlanych.

W trakcie prowadzenia robót związanych z realizacją przedmiotowej infrastruktury kolejowej, emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe, których źródłem będą przede wszystkim silniki wykorzystywanych pojazdów i maszyn budowlanych. Źródłami emisji pyłów będą również: rozbiórki, prace ziemne, torowe i nawierzchniowe, transport oraz przeładunek materiałów sypkich.

Emisje będą miały charakter niezorganizowany (prace prowadzone będą na otwartym terenie), lokalny (ograniczony do placu budowy i terenów bezpośrednio sąsiadujących z realizowaną inwestycją), krótkotrwały (ograniczony do czasu prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlano-montażowych; będą się przemieszczać wraz z postępem robót w czasie kolejnych godzin ich trwania, a następnie znikną po zakończeniu prac budowlanych)

i odwracalny (oddziaływanie przestanie być odczuwalne po zakończeniu robót).

Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: zraszanie podczas przesypywania materiałów o niskiej wilgotności oraz dróg dojazdowych i technologicznych w okresie suszy. Ponadto, podczas przerw w pracy, silniki samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączone.

Źródłami niezorganizowanej emisji pyłów na placu budowy mogą być:

- ruch maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz poruszających się po drogach nieutwardzonych,
- rozładunek i załadunek materiałów sypkich dostarczanych na plac budowy.

Substancjami, które wpływają na lokalne pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego w rejonie prowadzonych prac będą głównie: pyły powstające podczas realizacji robót ziemnych, np. pyły porywane podczas transportu i przeładunku materiałów sypkich. W okresach suchych i wietrznych, transportowane masy ziemne oraz surowce zabezpieczone będą przed pyleniem poprzez stosowanie przykryć zabezpieczających. Wskazane uciążliwości powstawać będą na etapie prowadzenia robót budowlanych i będą miały charakter krótkotrwały i przejściowy. Ponadto, emisja substancji do powietrza ze wspomnianych operacji będzie miała charakter niezorganizowany.

Wielkość emisji oraz czas ich występowania będzie się zmieniać w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Oddziaływania te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z okresowym i krótkotrwałym oddziaływaniem akustycznym spowodowanym wykorzystaniem urządzeń o znacznej emisji hałasu/mocy akustycznej (np.: wyrównywanie spychaczem, szlifowanie szyn, podbicie toru).

Wszystkie źródła hałasu na etapie realizacji będą źródłami ruchomymi. Zarówno ich miejsce pracy, jak i czas pracy zależą od stanu zaawansowania robót budowlanych, potrzeb transportowych, potrzeb przeładunkowych. Na terenie przedsięwzięcia, w przeważającym okresie czasu będą prowadzone jednocześnie prace budowlane, rozbiórkowe i prace ziemne w różnych miejscach.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace, których technologia wymaga

zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie). Ponadto, zaplecze budowy nie zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływania związane z fazą budowy będą krótkotrwałe i przemijające.

W zakresie realizacji przedsięwzięcia, w każdym z analizowanych wariantów nie przewiduje się wykonywania prac powodujących znaczącą emisję drgań do środowiska.

W większości będą to prace polegające na wymianie nawierzchni torowej, wraz z odwodnieniem, likwidacji skrzyżowań linii kolejowej z drogami, montażu systemów sterowania ruchem kolejowym, budowie sieci trakcyjnej, które nie powodują znaczącej emisji drgań do środowiska.

W ramach modernizacji istniejących linii kolejowych, zmniejszenie wpływu drgań zostanie zapewnione poprzez zastosowanie nowych szyn nieposiadających uszkodzeń (np. wybuksowań, złuszczeń, zużycia falistego, zagnieceń, pęknięć itp.), utwardzeniu podbudowy toru oraz zastosowaniu mocowania sprężystego szyn.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, emisja substancji do powietrza atmosferycznego, wynikać będzie ze spalania paliw w silnikach spalinowych jednostek poruszających się po projektowanej linii kolejowej oraz z uwagi na włączenie do użytku obecnie nieczynnego torowiska. Oddziaływanie to najprawdopodobniej nie będzie znaczące, będzie występowało jedynie lokalnie, w pobliżu analizowanego obszaru.

W ramach działań minimalizujących emisję substancji do powietrza, zaleca się, aby po torach poruszały się nowoczesne pojazdy szynowe. Ponadto, należy systematycznie prowadzić przeglądy oraz naprawy taboru.

Dla rozpatrywanego zamierzenia przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Reasumując, przeprowadzona analiza wykazała, że emisja substancji do powietrza związana z eksploatacją LK281 i LK356 w wariantcie wybranym do realizacji nie będzie powodować ponadnormatywnego oddziaływania na jakość powietrza. Jednocześnie, z uwagi na pojawienie się dodatkowego ruchu na przedmiotowych liniach nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń, 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 dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu

zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381).

Powyższa uchwała stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas Programu ochrony powietrza, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

Przedsięwzięcie wpisuje się w następujące działanie wskazane w programie jako konieczne do wdrożenia: „wsparcie dla transportu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, sektora kolejowego, w tym kolei miejskich oraz linii kolejowych, taboru kolejowego i infrastruktury punktowej, jak i transportu intermodalnego będzie możliwe zarówno w sieci, jak i poza TEN-T” (cel szczegółowy 3.2).

Inwestycja z założenia jest obiektem mającym wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów będący źródłem hałasu komunikacyjnego. Źródłem hałasu będzie odcinek linii kolejowych.

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, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - LAeq = 65 dB(A) w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - LAeq = 56 dB(A) w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna),
2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - LAeq = 61 dB(A) w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - LAeq = 56 dB(A) w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna).

Ocenę oddziaływania na klimat akustyczny przeprowadzono w oparciu o modelowanie matematyczne programem komputerowym. Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska wykonano przy zastosowaniu programu SoundPLAN 8.2.

Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN-ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania”.

Do oceny oddziaływania akustycznego planowanej linii kolejowej wykorzystano europejską metodykę CNOSSOS-EU.

W modelu akustycznym dla przedmiotowego zadania nie wprowadzono poprawki z uwagi na przewidywaną poprawę stanu technicznego taboru kolejowego.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, prognozowane obciążenie ruchowe na potrzeby analizy akustycznej zostało przygotowane przy wykorzystaniu prognozy ruchu stanowiącej wyciąg z opracowania SW (Etap II: Szczegółowe analizy wariantów inwestycyjnych-Databout).

Do obliczeń hałasu kolejowego przyjęto następujące typy pociągów: pociągi pasażerskie oraz pociągi towarowe.

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

Do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu przyjęto natężenia ruchu w dwóch horyzontach czasowych: rok 2028 oraz rok 2038.

Z przedstawionej analizy wynika, że nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Odrębną analizą objęto zabudowę chronioną, zlokalizowaną na terenach zamkniętych, zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Na obszarze objętym planowaną inwestycją znajduje się jeden budynek mieszkalny, usytuowany na terenie zamkniętym. Jest to budynek zlokalizowany na działce ewid. nr 11/4 obręb 0022 Palmierowo, gmina Kcynia, powiat nakielski. Zgodnie z przedstawionymi analizami, dla przedmiotowego budynku na terenach zamkniętych zostaną zachowane poziomy dopuszczalne wewnątrz budynków.

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

W przypadku wszystkich wariantów do kumulowania hałasu komunikacyjnego będzie najprawdopodobniej dochodziło głównie w rejonie skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 241 w km 82+000 LK356 i drogą wojewódzką nr 247 w km 216+170 LK281 oraz odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 241, który przebiega równoległe do analizowanych linii od km 216+170 do km 218+120 LK281. Jednocześnie, na podstawie przedstawionej analizy,

stwierdza się, że przedsięwzięcie będzie pomijalnym źródłem hałasu w odniesieniu do istniejącego układu drogowego.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem, zgodnie z opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z dnia 5 czerwca 2024 r., znak: NNZ.9022.4.31.2024, 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 oraz jego uzupełnieniach 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 raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, znajduje się jeden budynek mieszkalny położony na terenie zamkniętym, wykonać należy również badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tego budynku. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

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

Inwestycja realizowana będzie na krótkich odcinkach w granicach niżej wymienionych obszarów Natura 2000: Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001, Dolina Noteci PLH300004, Lisi Kąt PLH040026.

Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone przez art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), w tym zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Ponadto względem ww. obszarów znajdują zastosowanie odpowiednio:

1. standardowy formularz danych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001. Przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000 są populacje ptaków:

- A027 – czapla biała (*Egretta alba*) – populacja migrująca,
- A036 – łabędź niemy (*Cygnus olor*) – populacja rozrodcza,
- A036 – łabędź niemy (*Cygnus olor*) – populacja migrująca,
- A037 – łabędź czarnodzioby (*Cygnus columbianus bewickii*) – populacja migrująca,
- A038 – łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*) – populacja migrująca,
- A039 – gęś zbożowa (*Anser fabalis*) – populacja migrująca
- A041 – gęś białoczerna (*Anser albifrons*) – populacja migrująca,
- A051 – krakwa (*Anas strepera*) – populacja rozrodcza,
- A056 – płaskonos (zwyczajny) (*Anas clypeata*) – populacja migrująca,
- A073 – Kania czarna (*Milvus migrans*) – populacja rozrodcza,
- A075 – bielik (zwyczajny) (*Haliaeetus albicilla*) – populacja rozrodcza,
- A075 – bielik (zwyczajny) (*Haliaeetus albicilla*) - populacja migrująca,
- A122 – derkacz (zwyczajny) (*Crex crex*) – populacja rozrodcza,
- A125 – łyska (zwyczajna) (*Fulica atra*) – populacja rozrodcza,
- A127 – żuraw (zwyczajny) (*Grus grus*) – populacja rozrodcza,
- A127 – żuraw (zwyczajny) (*Grus grus*) – populacja migrująca,
- A140 – siewka złota (*Pluvialis apricaria*) – populacja migrująca,

- A142 – czajka (zwyczajna) (*Vanellus vanellus*) – populacja migrująca,
- A156 – rycyk (*Limosa limosa*) – populacja rozrodcza,
- A160 – kulik wielki (*Numenius arquata*) – populacja rozrodcza,
- A160 – kulik wielki (*Numenius arquata*) – populacja migrująca,
- A272 – podróżniczek (*Luscinia svecica*) – populacja rozrodcza,
- A371 – dziwonia (zwyczajna) (*Carpodacus erythrinus*) – populacja rozrodcza.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w ramach prowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych, w miejscu przewidzianym pod realizację inwestycji nie wykazano stanowisk lęgowych gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000. W związku z powyższym, realizacja zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001,

2. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 9 grudnia 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2002 r., poz. 6951).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004 są siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt i roślin:

- 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
- 3270 – zalewane muliste brzegi rzek,
- 4030 – suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*),
- 6210 – murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) – priorytetowe są tylko murawy z istotnymi stanowiskami storczyków,
- 6410 – zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
- 6430 – ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
- 6510 – niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- 9110 – kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*),

- 9130 – żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
- 9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
- 9190 – kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*),
- 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe),
- 91F0 – łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*),
- 91I0 – ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*),
- 1145 – piskorz (*Misgurnus fossilis*),
- 1188 – kumak nizinny (*Bombina bombina*),
- 1355 – wydra (*Lutra lutra*),
- 1617 – starodub łąkowy (*Angelica palustris*),
- 4038 – czerwonończyk fioletek (*Lycaena helle*).

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w ramach realizacji inwestycji nie nastąpi zniszczenie ani ingerencja w płaty siedlisk będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000, ponieważ nie występują one w miejscu przewidzianym pod realizację zamierzenia. W związku z powyższym, realizacja przedsięwzięcia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych,

3. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 2 sierpnia 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lisi Kąt PLH040026 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2017 r., poz. 3129) oraz zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 15 listopada 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lisi Kąt PLH040026 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2022 r., poz. 5945). Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Lisi Kąt PLH040026 są siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt:

- 6410 – zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
- 6510 – niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- 7230 – górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk,

- 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe),
- 1188 – kumak nizinny (*Bombina bombina*),
- 1617 – starodub łąkowy (*Angelica palustris*).

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w ramach realizacji zadania nie nastąpi zniszczenie ani ingerencja w płaty siedlisk będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000, ponieważ nie występują one w miejscu przewidzianym pod realizację inwestycji. W związku z powyższym, realizacja przedsięwzięcia po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Lisi Kąt PLH040026 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, w ramach realizacji inwestycji nastąpi zniszczenie następujących siedlisk:

1. 91E0 (łącznie do 0,125 ha) – planowane jest zniszczenie tylko granicznych części płatów poprzez usunięcie wąskich grup drzew, które zaczęły odtwarzać się na nieużytkowanych terenach kolejowych. Wycinka zadrzewień w obrębie płatów siedliska w ramach planowanych prac mających na celu umocnienie dna i brzegów cieków również 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 0,576 ha) – planowane jest zniszczenie tylko granicznych części płatów poprzez usunięcie wąskich grup drzew, które zaczęły odtwarzać się na nieużytkowanych terenach kolejowych. Wycinka zadrzewień w obrębie płatów siedliska w ramach planowanych prac mających na celu umocnienie dna i brzegów cieków również 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.

Powyższe 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 13,3 ha zadrzewień, z czego około 0,5 ha to drzewostan leśny. W ramach kompensacji za utracone na skutek wycinki drzew

potencjalne siedliska gatunków chronionych, zaplanowano montaż skrzynek lęgowych i schronów dla nietoperzy.

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, 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 warunki i zalecenia co do sposobu przeniesienia ww. mrowisk i kolonii mrówek.

W celu minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów zostaną wprowadzone stałe 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 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.

Planowane do zastosowania materace kamienne i płyty ażurowe zostaną ustabilizowane poprzez wypełnienie kłincem o granulacji 2-5 cm oraz żwirem o granulacji 8-16 mm w celu umożliwienia swobodnej migracji i wykluczenia możliwości uwięzienia, okaleczenia i śmiertelności zwierząt.

Z uwagi na planowane natężenie ruchu (16 pociągów na dobę), brak ruchu pociągów w porze nocnej (22:00-6:00) oraz polepszenie widoczności na skutek wycinki zadrzewień w bezpośrednim sąsiedztwie rewitalizowanych linii kolejowych, nie przewiduje się zwiększonego ryzyka śmiertelności zwierząt na skutek kolizji z pociągami pomimo przyjętej maksymalnej prędkości poruszania się taboru do 120 km/h.

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

Utylizacja roślinności i gleby pochodzącej z wykopów, zawierającej gatunki obce i 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 pomników przyrody oraz strefy ochrony bielika będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający możliwość ich naruszenia/zniszczenia.

Z uwagi na charakter zamierzenia, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sformułowano warunek dotyczący 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 inwestycji może nastąpić zniszczenie siedlisk kreta europejskiego *Talpa europaea*, winniczka *Helix pomatia*, trzmiela rudego *Bombus pascuorum*, trzmiela kamiennika *Bombus lapidarius*, rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi*, rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides* pawężnicy pergaminowej *Peltigera membranacea* oraz kocanek piaskowych *Helichrysum arenarium*, co nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na zachowanie populacji ww. gatunków, ponieważ występują one powszechnie na terenie kraju. Stanowiska rokitnika, zgodnie z przedłożoną dokumentacją pochodzą za sztucznych nasadzeń.

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 zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą znacznego ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej z uwagi na lokalizację, używane materiały i technologię robót. Omawiane zamierzenie będzie realizowane poza terenami osuwisk i obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Zgodnie z raportem, najbliższy teren zagrożony wystąpieniem ruchów masowych znajduje się w odległości około 40 m od LK356, w jej km 84+900 – 85+230.

Podkreślić należy, iż uszkodzenie infrastruktury kolejowej zazwyczaj nie jest skutkiem wystąpienia pojedynczej przyczyny. Bezpieczeństwo konstrukcji zależy od wielu czynników, na które mają wpływ działania ludzkie, oddziaływanie wody gruntowej, opadowej oraz płynącej, rodzaj gruntów w podłożu, jak również nieprzewidywalne zdarzenia losowe. Niniejsza inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r., nr 151, poz. 987 ze zm.).

Biorąc pod uwagę powyższe, ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych jest bardzo niskie.

Jak wykazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, omawiana inwestycja nie wiąże się ze znacznym prawdopodobieństwem wystąpienia poważnej awarii. Z rejestru poważnych awarii prowadzonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika,

że przykładowo w 2013 roku na terenie kraju wystąpiły zaledwie 3 poważne awarie dotyczące transportu kolejowego i obejmowały wycieki oleju napędowego z baku lokomotywy oraz wyciek mazutu z cystern kolejowych. Żadne z tych zdarzeń nie miało miejsca w województwie kujawsko-pomorskim. Jak wynika z ogólnodostępnych informacji, również w kolejnych latach nie doszło na terenie województwa do poważnej awarii w zakresie użytkowania linii kolejowych, np. transportu substancji mogących zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe. Każdorazowo przewóz towarów niebezpiecznych drogą kolejową wiąże się z koniecznością spełnienia szeregu norm i przepisów odrębnych, a także adekwatnych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, co znacznie zmniejsza skutki ewentualnej awarii oraz umożliwia szybsze zareagowanie w razie jej wystąpienia.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, biorąc pod uwagę stosunkowo niewielki ruch na tych liniach, które pozostaną niezelektryfikowane, a także nową nawierzchnię dróg, nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg objętych inwestycją nie przewiduje się negatywnego wpływu zamierzenia na klimat. Ponadto, w związku z omawianym zadaniem może zajść konieczność wylesienia na powierzchni około 1,47 ha. Biorąc jednak pod uwagę fakt, iż w otoczeniu omawianych linii kolejowych, zwłaszcza na terenie gminy Kcynia, zlokalizowane są kompleksy leśne o znacznej powierzchni, ubytek ten będzie stosunkowo niewielki oraz nie powinien wywierać realnego wpływu na klimat i jego zmiany.

Do realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk. Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, podczas projektowania omawianego zadania uwzględniono prognozowane zmiany klimatu m.in. w zakresie wzrostu średnich temperatur powietrza oraz wzrostu sum opadów atmosferycznych.

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia głównie w terenie o małej gęstości

zaludnienia, wśród terenów kolejowych, nie zakłada się wystąpienia konfliktów społecznych w związku z jego realizacją lub użytkowaniem. Modernizacja infrastruktury kolejowej oraz drogowej jest inwestycją oczekiwaną społecznie.

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

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

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

POUCZENIE

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

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

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa, przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 t.j.) Wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205,00 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – WOO.420.19.2022.DK.50 – charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś,
2. załącznik nr 2 – WOO.420.19.2022.DK.51 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pan Wieńczysław Szwindowski, Zastępca Dyrektora Regionu Północnego – Pełnomocnik, Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-852 Gdańsk,
2. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kujawska 4, 85-031 Bydgoszcz,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Al. Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski@bydgoszcz.rdos.gov.pl