



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 26 września 2022 r.

WOO.420.245.2019.DK.58

DECYZJA nr 8/2022

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), zwanej dalej w skrócie Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b), ust. 1a i 6, 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i 87 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 5 września 2019 r., znak: IOS4-4424-20.4/19, uzupełnionego pismem z dnia 26 listopada 2020 r., znak: IOS4-4424-31.21/20 (wpływ: 27 listopada 2020 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników – Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska (do dnia 2 stycznia 2022 r. włącznie), a następnie Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji (od dnia 3 stycznia 2022 r.),

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla wariantu W3 dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na stacji Maksymilianowo realizowane w ramach projektu: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”, realizowanego częściowo w terenach zamkniętych kolejowych, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku oraz raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez zespół autorów pod kierownictwem w listopadzie 2020 r., uzupełnionym

w dniach: 7 marca, 22 czerwca, 19 sierpnia, 4 października, 5 listopada 2021 r. oraz 3 stycznia i 9 maja 2022 r.

II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Projektowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i modernizacji linii kolejowych w obrębie stacji Maksymilianowo: linii nr 201 (zwanej dalej w skrócie LK201) w km istn. 29+800 – 37+100 oraz linii nr 131 (zwanej dalej w skrócie LK131) w km istn. 376+117 – 383+450. Obie powyższe linie kolejowe należą do sieci bazowej TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej).

W zakresie branży torowej, projekt obejmuje przebudowę torów na stacji Maksymilianowo i na odcinkach szlakowych dochodzących do stacji w ciągu LK131 od km istn. około 377+350 do km istn. około 383+100 oraz przebudowę torów na stacji Maksymilianowo i na odcinkach szlakowych dochodzących do stacji w ciągu LK201 od km istn. około 31+249 do km istn. około 37+100.

Stacja Maksymilianowo jest stacją węzłową łączącą w sobie LK131 i LK201.

LK131 Chorzów Batory – Tczew łączy Górnośląski, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie, następnie z Portem Gdańsk i Portem Gdynia.

LK201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port łączy aglomerację trójmiejską oraz bydgoską, stanowiąc równocześnie alternatywę dla podstawowego ruchu towarowego i pasażerskiego Gdynia – Gdańsk – Tczew – Maksymilianowo – Bydgoszcz.

Zakres planowanego zamierzenia obejmuje m.in.:

- a) modernizację LK131 w rejonie km istn. 376+117 – 383+100 oraz LK201 w rejonie km 29+800 – 37+100 w zakresie inwestycji na stacji Maksymilianowo i dostosowanie ich do następujących prędkości: LK131: 200 km/h dla pociągów pasażerskich, LK201: 160 km/h dla pociągów pasażerskich,
- b) przebudowę i modernizację LK201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna (w zakresie inwestycji na stacji Maksymilianowo) poprzez dobudowę drugiego toru linii według km istniejącego od km 34+075 do 37+100 i jednoczesną przebudowę LK201 z jednotorowej na dwutorową oraz rozbudowę stacji wraz z dostosowaniem infrastruktury technicznej do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych,

- c) przebudowę układu torowego stacji,
- d) przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej na stacji od km istn. około 377+350 do km istn. około 383+100 LK131,
- e) przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej od km istn. około 31+249 do km istn. około 34+070 LK201,
- f) budowę nowej sieci trakcyjnej od km 34+070 do km około 37+100 LK201,
- g) budowę wiaduktów drogowych,
- h) budowę wiaduktów kolejowych dla umożliwienia prowadzenia bezkolizyjnego ruchu na LK201,
- i) budowę dwupoziomowego skrzyżowania LK201 z LK131,
- j) budowę dwupoziomowego skrzyżowania LK201 – toru pasażerskiego z torami głównymi,
- k) rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty i przepusty) lub ich przebudowę (pojedyncze obiekty),
- l) wykonanie rozbiórek i remontu obiektów kubaturowych,
- m) wykonanie kompleksowej przebudowy istniejącego odwodnienia i budowy nowego w miejscach, gdzie jest to konieczne,
- n) likwidację i przebudowę istniejących peronów, w tym korektę położenia krawędzi peronowych oraz budowę nowych peronów wraz z dojściami i infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- o) rozbiórkę zbędnej infrastruktury,
- p) likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę dróg równoległych,
- q) likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych,
- r) przebudowę dróg w rejonie istniejących i projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych,
- s) budowę miejsc postojowych i dróg dojazdowych w rejonie nastawni kolejowych oraz budynków i urządzeń prowadzenia oraz obsługi ruchu kolejowego,
- t) przebudowę systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK) oraz telekomunikacji na LK201 w km od około 29+800 do 37+100 i dla LK131 w zakresie od około km 376+117 do 383+450,
- u) przebudowę sieci teletechnicznych kolidujących z przedsięwzięciem,
- v) przebudowę sieci energetycznych.

Realizacji poddana zostanie również część lokalnej sieć dróg, poprzez przebudowę i budowę poszczególnych odcinków ciągów komunikacyjnych o przybliżonej łącznej długości 7 km (w tym 5,7 km dróg w nowym śladzie), a w związku z koniecznością zajęcia dodatkowych powierzchni terenu, przewidziano również wylesienie części obszaru.

Zamierzenie zlokalizowane będzie w obrębach: 0001 Bożenkowo, 0005 Maksymilianowo, 0008 Niemcz i 0013 Żołędowo, gmina Osielsko, powiat bydgoski, województwo kujawsko-pomorskie. Teren realizacji przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do niniejszej decyzji (tożsamy z załącznikiem nr 2 do wniosku o wydanie decyzji). Dodatkowo, załącznik nr 3 do niniejszej decyzji przedstawia projektowany układ drogowy (drogi przewidziane do budowy oraz przebudowy) i lokalizację planowanego placu ładunkowego oraz parkingu.

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) Wodę z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesin przed zrzutem do odbiorników (cieków, rowów), np. w osadnikach mobilnych.
- 3) Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
- 4) Systematycznie oczyszczać przepusty.
- 5) Prace fundamentowe o głębokości przekraczającej 3 m p.p.t., wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych i w razie konieczności obniżać zwierciadło wody gruntowej na czas prowadzenia robót.
- 6) Zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwym przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy.

- 7) Zabiegi związane z naprawami, tankowaniem i wymianą płynów eksploatacyjnych środków transportu oraz maszyn, wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych, wyłącznie w miejscach utwardzonych i uszczelnionych, w odległości co najmniej 100 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
- 8) Miejsca magazynowania odpadów lokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
- 9) Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji inwestycji, wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy lub/i przekazywać do przetwarzania poza teren przedsięwzięcia.
- 10) Badania składu urobku, który powstanie w wyniku prac hydrotechnicznych polegających na profilowaniu koryt cieków i wydobywaniu osadów dennych, wykonać wyprzedzająco w takim terminie, aby w chwili jego wydobycia znane było możliwe postępowanie na podstawie wyników badań i docelowe zagospodarowanie (magazynowanie, przetwarzanie). Powyższe badania mają na celu ustalenie składu urobku ze względu na dopuszczalne poziomy substancji niebezpiecznych, zgodnie z przepisami odrębnymi.
- 11) W trakcie prac rozbiórkowych w rejonie cieków wodnych, stosować odpowiednio dobrane do technologii prac zabezpieczenia, zapobiegające emisji odpadów do środowiska wodnego i mąceniu wody, np. szczelne deskowania, pomosty tymczasowe, siatki podwieszane.
- 12) Wykorzystywać gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 13) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
- 14) Teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, zraszać wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- 15) 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).
- 16) Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu, przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 17) Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych.
- 18) Prace powodujące naruszenie obszaru użytku ekologicznego o numerze według Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (CRFOP): PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1744 ograniczyć do niezbędnego minimum, prowadzić pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym oraz stosując poniższe działania minimalizujące i zabezpieczające:
 - a) wykonanie wykopów maksymalnie do rzędnej 76,50 m n.p.m. w obrębie użytku ekologicznego,
 - b) zabezpieczenie ściankami szczelnymi wykopów poniżej zwierciadła wody gruntowej, bez możliwości obniżenia miejscowego na czas budowy,
 - c) wszystkie wykopy na czas budowy zabezpieczyć z wykorzystaniem wygradzeń tymczasowych,
 - d) podpory tymczasowe lokalizować poza korytem cieku,
 - e) nad ciekami wykonać szczelne deskowania na czas rozbiórek i budowy,
 - f) dla obiektów inżynierskich (dla torów 3, 101 i 102 oraz drogi serwisowej i pożarowej) zapewnić:
 - zachowanie warunków migracji zwierząt małych poprzez wykonanie obustronnych suchych półek o szerokości minimum 1,5 m,

- w przypadku kształtowania skarp cieków, kształtowanie ich nachylenia 1:3, w celu umożliwienia zwierzętom samodzielnego wydostawania się z koryta,
 - wykluczenie realizacji na ww. obiektach urządzeń odwodnieniowych (wpustów), mogących stanowić pułapki ekologiczne dla zwierząt.
- 19) Prace zrealizować w sposób wykluczający ingerencję w użytek ekologiczny o numerze według CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1752.
- 20) Wycinkę drzew i krzewów oraz rozbiórkę obiektów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia 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, braku zajęcia rzeczywistych siedlisk gatunków chronionych w obrębie drzew i budynków kolidujących z inwestycją. 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.
- 21) W celu wykluczenia przypadkowego uszkodzenia siedlisk i gatunków objętych ochroną, zastosować tymczasowe wygradzenia oraz oznakowanie:
- a) płątów siedliska przyrodniczego 9190 kwaśne dąbrowy na odcinkach: LK201 od 31+500 do 31+940/strona lewa/31 m i LK131 od 377+880 do 378+300/strona lewa/14 m,
 - b) stanowisk gatunków roślin chronionych (kocanek piaskowych oraz dzięgiela litwora) w km:
 - LK201: 33+450/strona prawa/30 m i LK131 79+810/strona prawa/52 m,
 - LK201: 34+580/strona prawa/30 m, 34+580/strona lewa/6 m, 34+610/strona prawa/40 m i LK131: 380+950/strona prawa/16 m, 380+950/strona lewa/15 m, 380+985/strona prawa/23 m,
 - LK201: 34+755/strona prawa/13 m i LK131 381+130/strona lewa/25 m,
 - LK201: 34+940/strona prawa/7 m,
 - LK201: 35+175/strona lewa/5 m,

- LK201: 34+300/strona lewa/3 m,
 - LK201: 35+495/strona lewa/5 m,
 - LK201: 35+665/strona lewa/13 m,
 - LK201: 36+100/strona lewa/7 m,
 - LK201: 35+175/strona lewa/5 m.
- 22) W przypadku konieczności naruszenia lub zniszczenia stanowisk ww. gatunków roślin, tj. kocanek piaskowych oraz dzięgiela litwora, zapewnić przeniesienie osobników w inne lokalizacje. Ww. czynności prowadzić w sposób uwzględniający biologię gatunków oraz pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym (botanicznym).
- 23) Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe zlokalizować na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię oraz jednocześnie:
- a) w odległości co najmniej 100 m od terenów chronionych akustycznie,
 - b) poza użytkami leśnymi,
 - c) poza obszarem użytku ekologicznego,
 - d) poza stanowiskami gatunków chronionych (niepodlegającymi zniszczeniu) i poza płatem siedliska przyrodniczego 9190,
 - e) poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
 - f) poza korytami rzek i ich terenami zalewowymi,
 - g) w odległości nie mniejszej niż 50 m od linii wałów lub brzegów cieków bądź zbiorników wodnych,
 - h) poza kolejowymi obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt, w km około: 36+418 LK201, 35+301 LK201 i 382+008 LK131.
- 24) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
- a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,

- c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez 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.
- 25) W przypadku kolizji z planowaną inwestycją mrowisk mrówek gatunków objętych ochroną, zapewnić przeniesienie kolonii ww. mrówek. Przemieszczenie kolonii wykonać w okresie wiosennym, pomiędzy 15 marca a 15 czerwca, w porze porannej, przy temperaturze powietrza minimum 10°C. Przeniesieniem objąć minimum 75% objętości mrowiska. W objętości przenoszonej muszą znaleźć się formy rozrodcze – królowe oraz jaja. Prace związane ze zniszczeniem mrowisk i przemieszczeniem kolonii mrówek prowadzić pod nadzorem przyrodnika – entomologa.
- 26) Prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający ryzyko przypadkowej śmiertelności małych zwierząt, w tym w szczególności:
- a) każdorazowo przed podjęciem prac, przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwieczonych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu,
 - b) prace prowadzić w sposób ograniczający powstawanie zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy jako siedliska rozrodu. W przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu, ich elementy pozostawić na około 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób wygrodenie tymczasowe,
 - c) wykopy, otwory, otwarte studzienki i inne potencjalne elementy mogące stworzyć pułapkę ekologiczną dla małych zwierząt, pozostawiać otwarte możliwie jak najkrócej i pod koniec każdego dnia roboczego zabezpieczyć poprzez przykrycie materiałem sztywnym (np. deski, płyty

wiórowe) lub poprzez zastosowanie tymczasowego szczełnego ogrodzenia.

- 27) Wszelkie prace w obrębie cieków wodnych wykonywać wyłącznie w okresach niskich stanów wód, przy zachowaniu ciągłego przepływu w ciekach.
- 28) Nie dopuszczać do zmacania wody w ciekach przy niskich jej stanach.
- 29) W przypadku konieczności wykonywania prac budowlanych przy obiekcie w km 33+850, strona prawa, gdzie stwierdzono kolonię lęgową mrocza późnego, nie realizować ich w okresie 30 września – 1 kwietnia, w okresach z temperaturą poniżej 10°C. Wszelkie prace konieczne do podjęcia w obrębie ww. obiektu prowadzić pod nadzorem chiropterologa.
- 30) Z uwagi na wycinkę drzew i krzewów oraz związane z tym naruszenie siedlisk (w tym potencjalnych) ptaków i nietoperzy, zapewnić zawieszenie:
 - a) skrzynek lęgowych dla ptaków: minimum 25 skrzynek typu A, minimum 25 skrzynek typu A1, minimum 15 skrzynek typu B oraz minimum 15 skrzynek typu P,
 - b) skrzynek dla nietoperzy typu Stratmann: minimum 30 sztuk.Zastosowanie skrzynek na terenie Lasów Państwowych powinno mieć miejsce w oddziałach leśnych, gdzie w okresie 10-letniej żywotności siedlisk zastępczych nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na skuteczność kompensacji. Wybór dokładnej lokalizacji skrzynek ustalić z właściwym miejscowo nadleśnictwem oraz przeprowadzić pod nadzorem specjalisty przyrodnika. W miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe skrzynki.
- 31) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez:
 - a) ich utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość zasiedlenia przez ptaki i nietoperze,
 - b) czyszczenie zamontowanych skrzynek:
 - dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata, w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego,
 - dla nietoperzy nie rzadziej niż co 2 lata, po uprzedniej kontroli przez specjalistę chiropterologa. Szczegółowy termin lub terminy

czyszczenia skrzynek dla nietoperzy dostosować do sposobu ich wykorzystania przez chronione gatunki.

- 32) W toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy w zakresie zoologicznym (ornitologicznym, herpetologicznym, entomologicznym, chiropterologicznym, ichtiologicznym) oraz botanicznym, do zadań którego będą należały w szczególności:
- a) nadzór nad realizacją prac w granicach użytków ekologicznych oraz w sąsiedztwie (tj. w strefie minimum 100 m od granic ww. obszarów,
 - b) kontrola terenu planowanych robót przed rozpoczęciem prac ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych,
 - c) bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie i przenoszenie osobników poza zasięg robót,
 - d) kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
 - e) kontrola obiektów inżynieryjnych przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione,
 - f) kontrola zasiedlenia drzew i krzewów przewidzianych do wycinki przez gatunki chronione,
 - g) nadzór nad wykonaniem prac mogących powodować zmaczenie wody oraz prowadzonych w obrębie cieków w okresie rozrodu ichtiofauny (tj. w okresie od 1 maja do 30 czerwca),
 - h) nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów,
 - i) nadzór nad wykonaniem zabezpieczeń stwierdzonych w zasięgu robót mrowisk gatunków objętych ochroną oraz nad ewentualnym przemieszczeniem kolonii mrówek gatunków objętych ochroną,
 - j) ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych,
 - k) nadzór nad zabezpieczeniem potencjalnych pułapek ekologicznych dla małych zwierząt, w tym ustalenie szczegółowego sposobu wykonania i lokalizacji wygradzeń ochronnych.

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 i 27:

- 1) Wody opadowe i roztopowe z placu ładunkowego w km proj. około 380+200 LK131 podczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku, redukujących stężenie zawiesiny ogólnej do wartości poniżej 100 mg/l i stężenie węglowodorów ropopochodnych do wartości poniżej 15 mg/l, przed odprowadzeniem wód do odbiornika.
- 2) Celem ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

lp.	nazwa zabezpieczenia	początek zabezpieczenia (wg km LK131)	koniec zabezpieczenia (wg km LK131)	minimalna długość zabezpieczenia [m]	minimalna wysokość zabezpieczenia [m]	typ zabezpieczenia	rodzaj
Strona prawa							
1.	EP01	378+202	378+237	35	2,5	ekran	odbijający
2.	EP02a	379+535	379+700	165	3	ekran	pochłaniający
3.	EP02b	379+733	379+778	45	2,5	ekran	pochłaniający
4.	EP03a	379+969	380+040	71	2	ekran	pochłaniający
5.	EP03b	380+040		13	5	ekran	pochłaniający
6.	EP04a	380+100	380+140	40	4	ekran	pochłaniający
7.	EP04b	380+165	380+212	59	4	ekran	pochłaniający
8.	EP04c	380+212		17	6,5	ekran	pochłaniający
9.	EP04d	380+212	380+270	58	7	ekran	pochłaniający
Strona lewa							
10.	EL01	379+260	379+334	74	4	ekran	pochłaniający
11.	EL02	379+738	379+810	67	3	ekran	pochłaniający
12.	EL03	379+875	379+983	108	4,5	ekran	odbijający
13.	EL04	380+402	380+442	40	4,5	ekran	pochłaniający

- 3) Przewidzieć rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w km 379+200 – 379+600 LK131 (km 32+830 – 33+230 LK201), strona prawa linii kolejowych.
- 4) Zastosować zabezpieczenia wibroizolacyjne w postaci mat podtłuczniowych na następujących odcinkach linii kolejowych:

lp.	linia kolejowa	początek – koniec zabezpieczenia (przybliżony km linii)		długość zabezpieczenia [m]
1.	LK201	31+740	32+375	635 (wyizolowanie głowicy stacyjnej)
2.	LK201	32+825	35+200	2375 (wyizolowanie głowicy stacyjnej wraz z obiektami inżynierskimi)

Na powyższych odcinkach, maty wibroizolacyjne zabudować w torach głównych zasadniczych i torach głównych dodatkowych obu linii kolejowych (LK201 oraz LK131).

- 5) W celu zachowania możliwości migracji zwierząt:
 - a) most kolejowy w km 35+301 LK201 oraz most kolejowy w km 382+008 LK131, zlokalizowane na Strudze Żołędowskiej, dostosować do migracji zwierząt małych, w tym płazów, poprzez budowę półek ziemnych o szerokości minimum 1 m po obu stronach koryta. Powierzchnię półek ziemnych przykryć warstwą gruntu rodzimego,
 - b) przepust w km 36+418 LK201 wykonać o świetle dostępnym dla zwierząt minimum 1 m,
 - c) sposób zagospodarowania powierzchni obiektów o funkcji przejść dostosować do wymagań małych zwierząt, poprzez kształtowanie niskiej pokrywy roślinnej i wykładanie skupisk oraz pojedynczych głazów,
 - d) do umocnienia cieków preferować wykorzystanie materiałów naturalnych (np. narzut kamienny) i nie stosować odkrytych koszy kamiennych, tzw. gabionów, mogących powodować uwięzienie i zranienie zwierząt. W przypadku konieczności zastosowania gabionów, przykryć je warstwą gruntu rodzimego. Wysokość od półki do spodu konstrukcji wynosić powinna minimum 1,5 m,
 - e) zachować co najmniej 5 cm przerwy (szczeliny) między górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyny.
- 6) Odwodnienie torowe w postaci rowów ziemnych otwartych, zaprojektować i wykonać tak, aby zapewnić swobodne przemieszczanie się małych zwierząt, w tym poprzez wykluczenie stosowania tzw. korytek krakowskich.
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 określłam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Nie określłam 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. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Z uwagi na planowane zwiększenie prędkości jazdy pociągów i związane z tym ryzyko śmiertelności zwierząt, zapewnić wykonanie 3-letniego monitoringu porealizacyjnego (od daty oddania zmodernizowanej linii do użytku) w zakresie śmiertelności zwierząt wzdłuż analizowanej linii kolejowej.

W ramach ww. monitoringu porealizacyjnego uwzględnić odcinki LK201 w km istn. 29+800 – 37+100 oraz LK131 w km istn. 376+117 – 383+450 oraz zapewnić minimum 4 kontrole/miesiąc w okresie wiosny i lata oraz minimum 8 kontroli/miesiąc w okresie jesieni i zimy. W toku kontroli: poszukiwać, notować i dokumentować martwe zwierzęta na ww. odcinkach linii kolejowych oraz w sąsiedztwie (minimum 20 m wzdłuż linii). Dokumentacja powinna określać w szczególności datę kontroli, gatunek zwierzęcia, lokalizację (np. kilometrąż linii), prawdopodobną przyczynę śmierci, materiał fotograficzny oraz ewentualne zalecenia co do koniecznych działań minimalizujących.

Dokumentację ze sporządzonego monitoringu przekazywać corocznie (nie później niż 2 miesiące od daty zakończenia każdego z rocznych cykli badań) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

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 następujących punktów obliczeniowych oznaczonych:

- a) nr receptora 10, kilometraż 379+290, strona lewa LK131,
- b) nr receptora 37, kilometraż 379+600, strona prawa LK131,
- c) nr receptora 54, kilometraż 380+190, strona prawa LK131,
- d) nr receptora 56, kilometraż 380+235, strona prawa LK131.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 ze zm.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji przedsięwzięcia, 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 5 września 2019 r., znak: IOS4-4424-20.4/19, uzupełnionym pismem z dnia 26 listopada 2020 r., znak: IOS4-4424-31.21/20 (wpływ: 27 listopada 2020 r.), przedkładającym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowane przez Pełnomocników – Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska (do dnia 2 stycznia 2022 r. włącznie), a następnie Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji (od dnia 3 stycznia 2022 r.), wystąpiły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Prace na stacji Maksymilianowo realizowane w ramach projektu: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”, realizowanego częściowo w terenach zamkniętych kolejowych, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku oraz raporcie o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami (aneksami).

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.

Inwestycja zlokalizowana będzie m.in. na działce ewid. nr 396/1 obręb 0001 Bożenkowo, gmina Osielsko, która posiada status terenu zamkniętego, zgodnie z decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI z 2014 r., poz. 25 ze zm.) – tom 2 województwo kujawsko-pomorskie, poz. 437.

W dniu 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712 ze zm.), zgodnie z którą do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz ust. 6 uouioś, regionalny dyrektor ochrony środowiska jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w całości lub w części na terenie zamkniętym.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę fakt, iż dla części zakresu omawianego

przedsięwzięcia (§ 3 ust. 1 pkt 60 i 87 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Osielsko, 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 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 1: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.)”,
- § 3 ust 1 pkt 60: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 87: „zmiana lasu lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienia mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu, o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w pkt 86”.

Uzasadnieniem powyższego jest fakt, iż omawiane zadanie obejmuje przebudowę istniejących linii kolejowych, części układu drogowego o długości przekraczającej 1 km, a także wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu, poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.) o powierzchni około 29,67 ha.

Zgodnie z raportem, zastosowania nie ma kwalifikacja wynikająca z § 3 ust. 1 pkt 56

rozporządzenia, ponieważ powierzchnia użytkowa projektowanego parkingu nie osiągnie progu kwalifikacji i wyniesie do 0,09 ha.

W dniu 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie 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.), zgodnie z którym do spraw z zakresu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, kwalifikacja przedmiotowego przedsięwzięcia jako mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie uległa zmianie.

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, dróg publicznych oraz wiaduktów w ciągu tych dróg, które w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymagają stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone. Niezależnie od powyższego, teren realizacji przedsięwzięcia (również w części dotyczącej wylesienia) nie znajduje się w granicach obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Do wniosku dołączona była m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, kopia mapy ewidencyjnej, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, wraz z zapisem w formie elektronicznej, wypisy z rejestru gruntów, obejmujące teren realizacji oraz obszar oddziaływania, pełnomocnictwo oraz dowody wniesienia opłaty skarbowej zarówno za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i za udzielenie pełnomocnictwa. Wniosek był kompletny.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, 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 1244/2019.

W dniu 11 września 2019 r., pismami znak: WOO.420.245.2019.DK.3 i WOO.420.245.2019.DK.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wystąpił kolejno do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, 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 20, 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 11 września 2019 r., znak: WOO.420.245.2019.DK, informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, 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 Gminy Osielesko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 27 września 2019 r., znak: NNZ.40.Os.3.2019 (wpływ: 7 października 2019 r.), wyraził opinię, że dla omawianego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 26 września 2019 r., znak: GD.RZŚ.435.1186.2019.PK (wpływ: 2 października 2019 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając warunki i wymagania do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i powyższymi opiniami, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 14 października 2019 r., wydał postanowienie, znak: WOO.420.245.2019.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.420.245.2019.DK.8.

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

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 1417/2019.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne dnia 7 listopada 2019 r.,

dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 12 listopada 2019 r., postanowieniem znak: WOO.420.245.2019.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.420.245.2019.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 Gminy Osielsko.

Inwestor, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 27 listopada 2020 r., przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Raport został sporządzony w listopadzie 2020 r. przez zespół autorów z firmy MGGP S.A. pod kierownictwem

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 1112/2020.

Organ prowadzący postępowanie, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 1 grudnia 2020 r., postanowieniem znak: WOO.420.245.2019.DK.13, podjął zawieszone postępowanie, a także pismem z tego samego dnia, znak: WOO.420.245.2019.DK.14, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z wnioskiem o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 uouioś.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, poprzez obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.15, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Osielsko.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 uouioś, nie zaszła potrzeba wystąpienia z wnioskiem o opinię oraz określenie uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ponieważ organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (z dnia 26 września 2019 r., znak: GD.RZŚ.435.1186.2019.PK).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 30 grudnia

2020 r., znak: NNZ.40.Os.3.2019.2020 (wpływ: 11 stycznia 2021 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować w miejscu oddalonym od cieków wodnych, rowów, terenów zalewowych oraz terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należyтым porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. W celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
5. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
6. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
8. Wzdłuż trasy (w 8 miejscach wskazanych w raporcie) wybudować ekrany akustyczne.
9. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.
10. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych.

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 1 grudnia 2020 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.17, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 4 grudnia 2020 r. – 4 stycznia 2021 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 2 grudnia 2020 r. do 4 stycznia 2021 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Osielsko, w dniach od 2 grudnia 2020 r. do 3 stycznia 2021 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej).

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

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 26 stycznia 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.19, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie m.in.: wyjaśnienia znacznego zwiększenia zakresu inwestycji względem informacji przedstawianych poprzednio w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, przedłożenia załączników mapowych z zaznaczonymi drogami, placem ładunkowym i parkingiem objętymi zamierzeniem, podstawowych danych technicznych projektowanych dróg, zweryfikowania lokalizacji zadania względem jednolitych części wód podziemnych, danych z zakresu gospodarki wodno-ściekowej oraz lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, informacji dotyczących oddziaływania akustycznego oraz wytwarzanych odpadów, wpływu przedsięwzięcia na użytek ekologiczny znajdujący się na trasie inwestycji, planowanej wycinki zadrzewień oraz drzewostanów leśnych, oddziaływania na warunki migracji zwierząt i ornitofaunę.

Uzupełnienie raportu (aneks nr 1) wpłynęło w dniu 7 marca 2021 r., pismem z dnia 1 marca 2021 r., znak: IOS4.452.18.2021.MKo.2.IRE-01831-I.

Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym, pismem z dnia 14 maja 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.26, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: gospodarki wodno-ściekowej, planowanego wylesienia, wskazania lokalizacji placu ładunkowego, uszczegółowienia danych akustycznych, przeanalizowania możliwości zmiany przebiegu inwestycji w celu ominięcia użytków ekologicznych oraz uzupełnienia informacji z zakresu oddziaływania na przyrodę.

Ponadto, w związku z przedstawieniem wyjaśnień dotyczących zwiększenia skali inwestycji względem koncepcji opisanej uprzednio w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, tutejszy Organ, obwieszczeniem z dnia 9 marca 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.22, poinformował strony postępowania o zwiększeniu terenu realizacji i obszaru oddziaływania przedsięwzięcia. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Osielsko.

Kolejne uzupełnienie raportu (aneks nr 2) wpłynęło w dniu 22 czerwca 2021 r., pismem z dnia 16 czerwca 2021 r., znak: IOS4.452.18.2021.MKo.3.IRE-01831-I. Dokumentacja ponownie nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym, w związku z czym, pismem z dnia 27 lipca 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.31, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: doprecyzowania danych akustycznych, weryfikacji danych z zakresu prac planowanych w granicach użytków ekologicznych, przeanalizowania możliwości zmiany przebiegu inwestycji w celu ominięcia użytków ekologicznych, uzupełnienia informacji z zakresu oddziaływania na przyrodę, w tym dotyczących migracji zwierząt.

Ponowne uzupełnienie raportu (aneks nr 3) wpłynęło w dniu 19 sierpnia 2021 r., pismem z dnia 13 sierpnia 2021 r., znak: IOS4.452.18.2021.MKo.4.IRE-01831-I i również nie czyniło zadość wezwaniu, wobec czego pismem z dnia 1 września 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.34, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji m.in. w zakresie: wyjaśnień dotyczących analizy akustycznej, przedstawienia stanowiska organu ustanawiającego użytek ekologiczny, który będzie podlegał naruszeniu w wyniku planowanych prac, a także wpływu zwiększenia prędkości pociągów na częstość występowania kolizji ze zwierzętami.

Kolejne uzupełnienie raportu (aneks nr 4) wpłynęło w dniu 4 października 2021 r., pismem z dnia 29 września 2021 r., znak: IOS4.452.18.2021.MKo.5.IRE-01831-I. Ponadto, pismem z dnia 3 listopada 2021 r., znak: IOS4.452.18.2021.MKo.6.IRE-01831-I (wpływ: 5 listopada 2021 r.), Pełnomocnik Inwestora przedłożył skorygowane załączniki nr 3-7 do ww. aneksu nr 4.

Po dokonaniu analizy załączonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uznał za zasadne ponowne wezwanie do uzupełnienia raportu (pismo z dnia 21 grudnia 2021 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.38), m.in. w zakresie: przedłożenia ujednoliconego, aktualnego załącznika mapowego z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania omawianego przedsięwzięcia, ponownego

zweryfikowania danych akustycznych, przedstawienia metod lub założeń metodycznych oraz terminów lub wskazań terminowych monitoringu porealizacyjnego w zakresie śmiertelności zwierząt, ponownej weryfikacji ilości planowanych skrzynek dla ptaków oraz nietoperzy i analizy wpływu zamierzenia na populację lisa, którego obecność stwierdzono na terenie planowanych prac.

Kolejne uzupełnienie raportu (aneks nr 5) wpłynęło w dniu 3 stycznia 2022 r., pismem z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: IRETS2.452.18.2021.ŁP.7 IRE-01831-I. Dokumentacja ponownie nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym, w związku z czym, pismem z dnia 10 marca 2022 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.43, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu w zakresie danych dotyczących oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia.

Ponowne uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 9 maja 2022 r., pismem z dnia 27 kwietnia 2022 r., znak: IRETS2.452.18.2021.ŁP.8 IRE i było kompletne.

Ponieważ uzyskane w toku postępowania wyjaśnienia wniosły nowe okoliczności w sprawie, m.in. w wyniku zwiększenia zakresu przedsięwzięcia oraz doprecyzowania informacji o poszczególnych jego elementach, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pisma z dnia 4 maja 2022 r., znak kolejno: WOO.420.245.2019.DK.46 i WOO.420.245.2019.DK.47).

Obwieszczenie z dnia 4 maja 2022 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.50, informujące o ponownym wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, 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 Gminy Osielesko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 19 maja 2022 r., znak: NNZ.9022.2.53.2022 (wpływ: 23 maja 2022 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować w miejscu oddalonym od cieków wodnych, rowów, terenów zalewowych oraz terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji

ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należytym porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.

3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. W celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
5. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
6. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
8. Wzdłuż trasy (w 8 miejscach wskazanych w raporcie) wybudować ekrany akustyczne.
9. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.
10. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych.

Warunki te są identyczne ze wskazanymi wcześniej w piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z dnia 30 grudnia 2020 r., znak: NNZ.40.Os.3.2019.2020 (wpływ: 11 stycznia 2021 r.).

Warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone (włącznie z tymi dotyczącymi wykonania ekranów akustycznych oraz analizy porealizacyjnej), z wyłączeniem warunków oznaczonych powyżej nr: 3, 5 i 6, ponieważ:

- warunek dotyczący selektywnego gromadzenia odpadów oraz ich przekazywania uprawnionym podmiotom wynika z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r.

o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.). Biorąc zatem pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne,

- warunki dotyczące ograniczenia pylenia materiałów sypkich podczas transportu oraz składowania na placu budowy wynikają z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650 ze zm.). Tym samym, zbędne jest ich powtarzanie w niniejszej decyzji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 26 maja 2022 r., znak: GD.RZŚ.435.67.2022.MBC.I (wpływ: 30 maja 2022 r.), uzgodnił realizację omawianego przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki i wymagania do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować w oddaleniu min. 50 m od koryta cieków, na uszczelnionym podłożu. Zaplecze wyposażać w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz – przekazanie firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy ich unieszkodliwienie.
2. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
3. Prace fundamentowe wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych z obniżeniem zwierciadła wody gruntowej na czas prowadzenia robót.
4. Prace skutkujące mętnieniem wód w ciekach prowadzić poza okresami ochronnymi ryb.
5. Na etapie budowy zachować ciągłość przepływu wody w ciekach.
6. Prace w obrębie cieków prowadzić w sposób uniemożliwiający jego zanieczyszczenie i mącenie wody (np. poprzez użycie siatki zabezpieczające w czasie rozbiórki).
7. Prace na ciekach prowadzić w okresach niskich stanów wód.
8. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
9. Wodę z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesin przed zrzutem do odbiorników (cieków, rowów).
10. Systematycznie oczyszczać przepusty.
11. Wyposażać teren przedsięwzięcia – plac budowy w sorbenty do neutralizacji

substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).

12. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
13. Używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów.
14. Zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych.
15. Ścieki socjalno-bytowe z terenu przedsięwzięcia gromadzić w przenośnych kabinach sanitarnych i zapewnić ich sukcesywny wywóz do oczyszczalni.
16. Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji przedsięwzięcia – minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór i wykorzystanie.
17. Zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwym przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy.

Warunki te zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane, z wyłączeniem tych oznaczonych powyżej nr: 1 (w części dotyczącej gromadzenia i przekazywania odpadów) oraz 15 i 16, ponieważ:

- jak wskazano już w odniesieniu do analogicznego warunku określonego przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy – obowiązek selektywnego gromadzenia odpadów oraz ich dalszego zagospodarowania, tj. przekazania uprawnionym podmiotom wynika z powszechnie obowiązujących przepisów prawa (ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach), zatem jego powielanie w warunkach niniejszej decyzji jest bezzasadne,
- warunek dotyczący gromadzenia ścieków bytowych w toaletach przenośnych podczas realizacji przedsięwzięcia wynika 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.

Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, iż ww. warunek nr 3 został sformułowany na tyle ogólnie, że w praktyce nakazuje wykonywanie każdych prac fundamentowych, niezależnie od głębokości wykopów, w osłonie ścianek szczelnych oraz obliguje do ich odwadniania, został on w niniejszej decyzji doprecyzowany i otrzymał brzmienie: „Prace fundamentowe o głębokości przekraczającej 3 m p.p.t., wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych i w razie konieczności obniżać zwierciadło wody gruntowej na czas prowadzenia robót”. W ten sposób nie zajdzie konieczność wykonywania ścianek szczelnych dla każdego wykopu związanego nawet z płytkimi pracami fundamentowymi (np. dla masztu radiowego przy nastawni na stacji Maksymilianowo w km 33+551) bądź w miejscach o budowie hydrogeologicznej pozwalającej na stwierdzenie, iż byłoby to zbędne zarówno z technicznego punktu widzenia, jak i z powodu nieznacznego, krótkiego oraz odwracalnego wpływu na stosunki wodno-gruntowe. Głębokość ta została określona na 3 m p.p.t., ponieważ w krajowych publikacjach dotyczących problematyki prac ziemnych, za wykopy głębokie powszechnie uznaje się właśnie te o głębokości co najmniej 3 m p.p.t. (np. zgodnie z publikacją pt.: „Budownictwo. Praca w wykopach.” opracowaną przez Państwową Inspekcję Pracy, Główny Inspektorat Pracy”, Warszawa, 2010 r.). Ponadto, warunek ten nie został uzasadniony w opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ani nie wynikał z dokumentacji sprawy. W raporcie oraz jego uzupełnieniach, zamiar wykonania ścianek szczelnych odnosi się w szczególności do prac fundamentowych wykonywanych na potrzeby przyczółków obiektów mostowych.

Warunek nr 4, tj.: „Prace skutkujące mętnieniem wód w ciekach prowadzić poza okresami ochronnymi ryb” został zmodyfikowany poprzez umożliwienie prowadzenia tego rodzaju prac jedynie poza okresami niskich stanów wód oraz wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym. Takie brzmienie omawianego warunku umożliwi dostosowanie harmonogramu prac do zastanych warunków hydrologicznych oraz precyzyjnych wytycznych formułowanych na bieżąco przez specjalistów-przyrodników, w tym ichtiologa.

Ponadto, biorąc pod uwagę fakt kilkukrotnego, znacznego uzupełnienia dokumentacji sprawy względem pierwotnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy Organ uznał za zasadne również powtórzenie procedury z udziałem społeczeństwa, o czym poinformowano, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 4 maja 2022 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.48. Ponowny udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji trwał w dniach 9 maja – 8 czerwca

2022 r. włącznie, a ww. obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 5 maja do 8 czerwca 2022 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Osielesko, w dniach od 9 maja do 8 czerwca 2022 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej).

Również w trakcie ponownego udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 21 czerwca 2022 r., znak: WOO.420.245.2019.DK.52, 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 Gminy Osielesko.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowych w obrębie stacji Maksymilianowo, na odcinku o długości około 7 km. Zamierzenie będzie realizowane w km istn. 376+117 – 383+450 LK131 oraz w km istn. 29+800 – 37+100 LK201, w obrębach: 0001 Bożenkowo, 0005 Maksymilianowo, 0008 Niemcz i 0013 Żołędowo, gmina Osielesko, powiat bydgoski, województwo kujawsko-pomorskie.

W zakresie branży torowej, projekt obejmuje przebudowę torów na stacji Maksymilianowo i na odcinkach szlakowych dochodzących do stacji w ciągu LK131 od km istn. około 377+350 do km istn. około 383+100 oraz przebudowę torów na stacji Maksymilianowo i na odcinkach szlakowych dochodzących do stacji w ciągu LK201 od km istn. około 31+249 do km istn. około 37+100. W ramach zamierzenia przewidziano również dobudowę drugiego toru LK201 w km proj. około 34+075 do km proj. około 37+100.

Obecnie teren stacji Maksymilianowo zajmuje powierzchnię około 38 ha, a prace związane z przebudową i modernizacją linii będą prowadzone na łącznej powierzchni około 150 ha.

Celem inwestycji jest m.in. wykonanie prac umożliwiających osiągnięcie poniższych parametrów eksploatacyjnych:

- maksymalna prędkość pociągów pasażerskich dla LK131: 200 km/h,
 - maksymalna prędkość pociągów pasażerskich dla LK201: 160 km/h,
 - maksymalna prędkość pociągów towarowych dla LK131 i LK201: 120 km/h,
 - dopuszczalny nacisk dla LK131 i LK201: 22,5 Mg/oś.
- Ponadto, po zrealizowaniu przedsięwzięcia osiągnięte zostaną następujące cele:
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju,
 - podniesienie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego,
 - poprawa punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych,
 - osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI: P4/F2,
 - skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych,
 - poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg,
 - zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
 - poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
 - racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury,
 - ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowej stacji,
 - zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów,
 - zmiana organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji,
 - zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu),
 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego, poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych,

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

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

- Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – „Europa 2020”,
- Transport kolejowy w kontekście Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, (zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010) oraz Rozporządzenia 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
- Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”,
- Komunikat „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030),

- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030),
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020,
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku,
- Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020
 - Plan modernizacji 2020+,
- Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

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

Stacja Maksymilianowo to stacja węzłowa, zlokalizowana (zgodnie z istniejącym położeniem semaforów wjazdowych) w km około 377+837 – 380+851 (km LK131) oraz w km około 31+448 – 34+476 (km LK201), przeznaczona do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego.

W skład układu torowego stacji wchodzi m.in.:

- 6 torów głównych tranzytowych,
- 6 torów dodatkowych (wjazd na tory odbywa się tylko od strony północnej).

Od południowej strony do stacji Maksymilianowo dochodzą dwutorowe linie z Bydgoszczy – LK201 oraz LK131. LK131 jest linią o znaczeniu państwowym, magistralną, dwutorową i zelektryfikowaną. Linia należy do sieci bazowej TEN-T i jest objęta Umową AGTC. LK201 jest linią o znaczeniu państwowym, magistralną (od km -1+395 do km 33+000), natomiast na dalszym odcinku (od km 33+000 do km 210+763) pierwszorzędą, częściowo zelektryfikowaną (od km -1+395 do km 34+075). Linia należy do sieci bazowej TEN-T i jest objęta Umową AGTC. LK201 na odcinku od km -1+395 do km 34+075 jest linią dwutorową. Od stacji Maksymilianowo, LK201 wyprowadzona jest w kierunku północnym jako linia jednotorowa (od km 34+075 do km 186+530). Obsługa podróżnych może odbywać się z 5 torów zlokalizowanych przy 3 peronach wysokości 30 cm i długości po 300 m.

Na wschód od stacji znajduje się baza torowa Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego, a w północnej części stacji znajduje się baza PKP Energetyka oraz bocznica jednostki wojskowej.

W obrębie stacji istnieją następujące tory:

1. tory stacyjne:

- a) tor 1: tor główny zasadniczy dla przyjęcia pociągów w kierunku Kotomierza oraz dla przyjmowania pociągów w kierunku Serocka – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 1251/1368 m,
- b) tor 2: tor główny zasadniczy dla przyjęcia pociągów w kierunku Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna z kierunku Kotomierza oraz z kierunku Serocka – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 876/837 m,
- c) tor 3: tor główny dodatkowy dla przyjęcia pociągów w kierunku Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 1225/1267 m,
- d) tor 4: tor główny dodatkowy dla przyjęcia pociągów z i w kierunku Serocka oraz z kierunku Kotomierza – przystosowany do przewozu przesyłek z towarami niebezpiecznym, zakaz przewozu przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 651/748 m,
- e) tor 5: tor główny zasadniczy dla wyjazdów w kierunku Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Główna oraz wjazdu pociągów z kierunku Serocka i Kotomierza oraz wyjazdu w kierunku Bydgoszcz Główna – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 1302/1201 m,
- f) tor 7: tor główny zasadniczy dla wjazdu z kierunku Bydgoszcz Leśna oraz z kierunku Bydgoszcz Główna i wyjazdu w kierunku Serocka i Kotomierza – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 1341/1389 m,
- g) tor 12: tor główny zasadniczy dla przejazdu z toru nr 2 w kierunku Bydgoszczy Główna oraz dla wyjazdu z toru nr 4 w kierunku Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Leśna – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 913/815 m,
- h) tor 14: tor główny dodatkowy dla wjazdu z toru nr 4 oraz wjazdu i wyjazdu w kierunku Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Leśna – przystosowany do przewozu przesyłek z towarami niebezpiecznym, zakaz przewozu przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 815/816 m,
- i) tor 15: tor łącznikowy dla wjazdu z kierunku Kotomierza i Serocka na tory nr: 5, 20-25; długość użyteczna 288/277 m,

- j) tor 17: tor łącznikowy dla wyjazdu z torów: 7, 20-25 w kierunku Kotomierza i Serocka; długość użyteczna 235/282 m,
 - k) tor 20: tor grupa przyjazdowa z kierunku Kotomierz, Serock – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 685/662 m,
 - l) tor 21: tor grupa przyjazdowa z kierunku Kotomierz, Serock – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 687/666 m,
 - m) tor 22: tor grupa przyjazdowa z kierunku Kotomierz, Serock – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 832/836 m,
 - n) tor 23: tor grupa przyjazdowa z kierunku Kotomierz, Serock – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym; długość użyteczna 840/822 m,
 - o) tor 24: tor grupa przyjazdowa z kierunku Kotomierz, Serock – przystosowany do przewozu przesyłek z towarem niebezpiecznym i przesyłek nadzwyczajnych; długość użyteczna 733/730 m,
 - p) tor 25a: tor wyciągowy z toru nr 25; długość użyteczna 74 m,
 - q) tor 26: główny łącznik dla wjazdu z kierunku Serocka i Kotomierza, tory 20-25; długość użyteczna 145/144 m,
 - r) tor 28: główny łącznik dla wjazdu i wyjazdu w kierunku Bydgoszczy; długość użyteczna 206/207 m,
 - s) tor 29: główny łącznik dla wyjazdu w kierunku serocka i Kotomierza z torów 20-25; długość użyteczna 143/143 m,
2. tory boczne:
- a) tor 6: tor ładunkowy; długość użyteczna 224 m,
 - b) tor 50: tor wyciągowy z toru nr 25 i 31; długość użyteczna 426 m,
 - c) tor 101: tor odstawczy; długość użyteczna 24 m,
 - d) tor 102: tor odstawczy; długość użyteczna 34 m,
 - e) tor 103: tor odstawiania WM-10; długość użyteczna 33 m,
 - f) tor 105: tor wyciągowy z toru 20-25 na tor 108; długość użyteczna 162 m,
 - g) tor 44: tor żeberko ochronne; długość użyteczna 9 m,
 - h) tor 26a: tor żeberko ochronne; długość użyteczna 98 m,
 - i) tor 123: tor żeberko ochronne; długość użyteczna 27 m,
3. tory należące do Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego:

- a) tor 25: tor zdawczo-odbiorczy dla bazy IBN; długość użyteczna 679/674 m,
- b) tor 107: tor wyciągowy z toru nr 31-42; długość użyteczna 299 m,
- c) tor 108: tor wyciągowy z toru 107 i 105; długość użyteczna 210 m,
- d) tor 109: tor odstawczy; długość użyteczna 160 m,
- e) tor 110: tor odstawczy; długość użyteczna 141 m,
- f) tor 111: tor wyciągowy z toru nr 108; długość użyteczna 250 m.

Nawierzchnia torów głównych zasadniczych ma przeważnie konstrukcję bezстыkową, szyny 60E1 na podkładach typu PS94 lub B, zamocowane za pomocą przytwierdzeń SB4. Grubość podsypki wynosi około 35 cm.

W obrębie stacji wyznaczono następujące perony:

1. peron 1: dla podróżnych w kierunku Bydgoszcz Główna i Wierzchucin, przy torze nr 4; długość 300 m, wysokość 30 cm. Dojście do peronu odbywa się w poziomie szyn,
2. peron 2: dla podróżnych w kierunku Bydgoszcz Główna, Terespol Pomorski i Wierzchucin, między torami 1 i 2; długość 300 m, wysokość 30 cm. Dojście do peronu odbywa się w poziomie szyn,
3. peron 3: dla podróżnych w kierunku Bydgoszcz Główna, Terespol Pomorski i Wierzchucin (w kierunku Terespolu i Wierzchucina tylko z toru 3), między torami nr 3 i 4; długość 300 m, wysokość 30 cm. Dojście do peronu odbywa się w poziomie szyn.

W granicach stacji znajdują się następujące przejścia i przejazdy kolejowo-drogowe:

1. około km 377+735 LK131: przejście – kategoria przejścia E,
2. około km 379+850 LK131: przejście – kategoria przejścia E,
3. około km 382+212 LK131: przejazd kolejowo-drogowy – kategoria przejazdu D,
4. około km 35+487 LK201: przejazd kolejowo-drogowy – kategoria przejazdu D.

W rejonie stacji istnieją poniższe obiekty inżynierskie:

lp.	nr linii kolejowej	km linii kolejowej	rodzaj obiektu
1.	131/201	378+579/32+206	przepust
2.	131/201	379+226/32+830	przepust
3.	131	381+401	przepust
4.	131	382+008	przepust
5.	201	33+408	przepust
6.	131/201	380+477/34+100	wiadukt drogowy
7.	201	35+301	most kolejowy
8.	201	36+418	przepust

Ponadto, w obrębie stacji Maksymilianowo znajdują się następujące obiekty kolejowe:

1. posterunek Pd w km około 378+515 LK131 – budynek nieużytkowany,
2. nastawnia kolejowa w km około 379+541 LK131 – budynek użytkowany,
3. nieczynna nastawnia kolejowa Mj2 w km około 379+541 LK131 – budynek nieużytkowany,
4. nieczynna nastawnia kolejowa w km około 379+698 LK131 – budynek nieużytkowany,
5. budynek kolejowy w km około 379+728 LK131 – budynek nieużytkowany,
6. nastawnia dysponująca Mk wraz z przekaźnikownią w km około 379+905 LK131 – budynek użytkowany,
7. schronisko w km około 379+920 LK131 – budynek nieużytkowany,
8. warsztat w km około 379+940 LK131 – budynek nieużytkowany,
9. budynek dworca kolejowego w km około 32+886 LK20 – budynek użytkowany,
10. inne budynki kolejowe garażowe i gospodarcze oraz o charakterze tymczasowym.

Odwodnienie torów na stacji jest wykonane w formie studni betonowych o nieregularnym rozkładzie z dochodzącymi do nich wlotami w postaci rur kamionkowych. Przy torach skrajnych częściowo występuje rów odwodnieniowy, który wymaga oczyszczenia i przywrócenia normatywnego kształtu. Istnieją przesłanki wskazujące na nieefektywność istniejącego systemu odwodnienia.

Sieć trakcyjna w granicach zamierzenia występuje na całej LK131, w tym w obrębie stacji Maksymilianowo. LK201 nie jest zelektryfikowana w całości i sieć trakcyjna występuje w km linii 31+840 – 34+075. Sieć podwieszona jest na typowych katalogowych rozwiązaniach w wykonaniu teownikowym. Występują izolatory porcelanowe starego typu. Stan ogólny konstrukcji wsporczych jest dostateczny, jednak z uwagi na wiek oraz zakres prac, cała sieć jezdna przeznaczona jest do przebudowy.

Na terenie stacji Maksymilianowo znajdują się typowe kable telekomunikacyjne, związane z prowadzeniem ruchu kolejowego. Są to przede wszystkim kable dalekosiężne miedziane, kable miejscowe oraz światłowodowe. W nastawni dysponującej Maksymilianowo znajdują się urządzenia łączności przewodowej i radiowej. Występują też inne instalacje: instalacja rozgłoszeniowa, instalacja zegarowa, instalacja TVu. Ponadto, na stacji znajdują się sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne oraz energetyczne, niezwiązane z liniami kolejowymi.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, oprócz wariantu proponowanego przez Wnioskodawcę (określonego jako wariant 3 – W3), który będzie

realizowany, przedstawiono dwa warianty alternatywne przedsięwzięcia (W1 oraz W2). Podstawowe różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami przedstawiono w poniższej tabeli.

	wariant proponowany przez Wnioskodawcę – przyjęty do realizacji (W3)	racjonalny wariant alternatywny W1	racjonalny wariant alternatywny W2
prędkość	160/200 km/h (LK201/LK131)	140/160 km/h (LK201/LK131)	140/160 km/h (LK201/LK131)
dopuszczalny nacisk osi	221 kN/oś	221 kN/oś (odcinkowo 205 kN/oś)	221 kN/oś (odcinkowo 205 kN/oś)
zakres prac torowych	przebudowa i modernizacja istniejących linii kolejowych, rozbudowa stacji z dostosowaniem infrastruktury technicznej, budowa nowych konstrukcji nasypu/wykopu pod nowe lokalizacje torów, dostosowanie geometrii do nowych rozwiązań	niewielkie korekty geometrii konieczne do uzyskania maksymalnej prędkości, interwencyjne prace w podtorzu i wymiana nawierzchni jedynie w miejscach krytycznych oraz zmiany wynikające z konieczności przebudowy peronów	przebudowa i modernizacja istniejących linii kolejowych z dostosowaniem infrastruktury technicznej, budowa nowych konstrukcji nasypu/wykopu na niektórych odcinkach, korekta geometrii, konieczne prace naprawcze, ewentualne podniesienie kategorii przejazdów kolejowych
zakres prac w obrębie obiektów inżynierskich	rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich lub ich przebudowa (pojedyncze obiekty), budowa nowych obiektów, w tym skrzyżowań dwupoziomowych oraz przejścia pod torami	remont obiektów inżynierskich (obiektów mostowych, przepustów), przebudowa pojedynczych obiektów	rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich (część obiektów), remont wybranych obiektów inżynierskich (obiektów mostowych, przepustów), przebudowa pojedynczych obiektów, budowa przejścia pod torami
zakres prac dotyczących przejazdów	likwidacja części skrzyżowań w poziomie	modernizacja skrzyżowań w poziomie szyn (remont	modernizacja skrzyżowań w poziomie szyn

i układu drogowego	szyn, budowa wiaduktów i dróg dojazdowych, przebudowa układów drogowych w rejonie nowych obiektów	przejazdów bez zmiany kategorii), likwidacja części przejazdów	(przebudowa przejazdów z podniesieniem ich kategorii), likwidacja części przejazdów
obiekty kubaturowe	rozbiórka i remont istniejących budynków	rozbiórka i remont istniejących budynków	rozbiórka i remont istniejących budynków
obiekty obsługi podróżnych	rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów oraz poprawienie dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; dojście do peronów poprzez przejścia podziemne	przebudowa peronów w istniejących lokalizacjach oraz poprawienie dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; dojście do peronów w poziomie szyn	przebudowa peronów w istniejących lokalizacjach oraz poprawienie dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; dojście do peronów poprzez przejścia podziemne
sieć trakcyjna	rozbiórka istniejącej sieci i budowa nowej sieci trakcyjnej	rozbiórka istniejącej sieci i budowa nowej sieci trakcyjnej	rozbiórka istniejącej sieci i budowa nowej sieci trakcyjnej
sterowanie ruchem kolejowym (SRK) i systemy telekomunikacyjne	budowa systemu SRK i telekomunikacji	remont i uzupełnienie w zakresie urządzeń SRK oraz telekomunikacji	budowa systemu SRK i telekomunikacji

Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie analiz oddziaływania wszystkich wariantów na poszczególne elementy środowiska, wariant proponowany przez Wnioskodawcę (W3) został jednocześnie uznany za najkorzystniejszy dla środowiska m.in. ze względu na znaczną poprawę bezpieczeństwa oraz zmniejszenie obecnych negatywnych oddziaływań z zakresu emisji hałasu i zanieczyszczeń do środowiska m.in. poprzez całkowitą elektryfikację LK201 na odcinku objętym opracowaniem.

Zaproponowany zakres przedsięwzięcia został uznany za optymalny pod względem środowiskowym oraz ekonomicznym i umożliwi dostosowanie linii kolejowych do aktualnych standardów oraz wymogów prawnych. Infrastruktura zostanie dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Podniesione zostaną niezawodność, punktualność oraz komfort połączeń kolejowych. Zapewnione będą również efektywne systemy odwodnienia terenów objętych wnioskiem.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia skutkowałoby pozostawieniem infrastruktury

w stanie obecnym, z aktualnie występującymi utrudnieniami w eksploatacji. Rezygnacja z przebudowy stacji miałaby znaczenie dla dalszej eksploatacji linii kolejowych również pod względem oddziaływania na środowisko. W tym przypadku, najistotniejszym z negatywnych wpływów jest hałas i drgania, na które narażeni będą mieszkańcy terenów sąsiadujących z linią kolejową. Drugim istotnym aspektem jest zapewnienie bezpieczeństwa na przejazdach oraz przejściach dla pieszych. W obecnym stanie przekraczanie linii kolejowej przez pojazdy oraz pieszych odbywa się na poziomie szyn.

W ramach inwestycji przewidziano przede wszystkim prace obejmujące:

1. układy torowe,
2. układy drogowo,
3. automatykę kolejową,
4. urządzenia telekomunikacji i łączności,
5. systemy elektroenergetyki do 1 kV,
6. system zasilania trakcji i odbiorów nietrakcyjnych (LPN),
7. sieć trakcyjną,
8. sieć i urządzenia sanitarne,
9. systemy odwodnieniowe,
10. prace hydrotechniczne,
11. obiekty inżynieryjne i konstrukcje inżynierskie,
12. obiekty kubaturowe.

W zakresie układu torowego zakłada się następujący zakres robót:

1. rozbiórka istniejących torów,
2. roboty ziemne wykopowe,
3. roboty ziemne nasypowe,
4. oczyszczenie tuczni,
5. profilowanie i zagęszczanie podtorza,
6. profilowanie ław torowych i przyzmy podsypki,
7. budowa warstwy ochronnej z kruszywa z zagęszczeniem,
8. zabudowa podsypki tłuczniowej,
9. zabudowa rusztu torowego (podkłady i szyny z przytwierdzeniem),
10. zabudowa rozjazdów,
11. zabudowa kozłów oporowych,
12. szlifowanie szyn,
13. podbicie toru,

14. regulacja toru w planie i w profilu,
15. wyprofilowanie podsypki,
16. budowa nowych peronów,
17. rozbiórka istniejących peronów.

Tory zostaną wykonane w technologii bezстыkowej. Nawierzchnia będzie składała się z szyn 49E1 lub 60E1, sprężystego lub klasycznego mocowania szyn, podkładów strunobetonowych lub drewnianych (drewniane w miejscach modernizowanych), podsypki tłuczniowej i warstwy ochronnej z kruszywa. Przekładki podszynowe zastosowane będą na całej inwestycji jako element mocowania szyn.

Prowadzone będą również następujące prace obejmujące układ drogowy:

1. rozbiórka istniejącej nawierzchni przejść w poziomie szyn i przejazdów kolejowodrogowych wraz z nawierzchnią dojeżdż i dojazdów do nich,
2. rozbiórka nawierzchni drogi na dojeździe do istniejącego wiaduktu drogowego,
3. przygotowanie podłoża (w tym nasypów) pod nowoprojektowane drogi, plac ładunkowy oraz parking,
4. budowa nawierzchni projektowanych dróg, placu ładunkowego oraz parkingu,
5. zabudowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery, ogrodzenia itp.),
6. wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Zakres prac w branży trakcyjnej:

1. demontaż istniejącej sieci,
2. demontaż istniejących słupów, bramek i fundamentów sieci trakcyjnej,
3. dostarczenie fundamentów słupów trakcyjnych oraz bramek na miejsce montażu,
4. pograżenie w gruncie fundamentów palowych przy pomocy palownicy (ustawionej na torach) lub zastosowanie fundamentów prefabrykowanych,
5. dostarczenie i montaż słupów oraz bramek wraz z osprzętem,
6. wywieszenie z pociągu sieciowego, sieci trakcyjnej wraz z jej regulacją.

Planowane prace w branży SRK:

1. demontaż istniejących stacyjnych urządzeń automatyki kolejowej, gromadzenie w wyznaczonym miejscu,
2. zabudowa okablowania w kanalizacji lub korytach kablowych,
3. zabudowa nowych stacyjnych urządzeń automatyki kolejowej,
4. powiązanie urządzeń SRK na stacji z urządzeniami samoczynnych blokad liniowych na szlakach stycznych do stacji wraz ze zmianą lokalizacji semaforów na tych szlakach,

5. regulacja urządzeń.

Zakłada się następujące prace w branży elektroenergetycznej:

1. demontaż istniejących urządzeń, sieci i instalacji elektroenergetycznych,
2. wykonanie oświetlenia peronów, przejścia podziemnego, ciągów komunikacyjnych, rozjazdów kolejowych, obiektów przy torach kolejowych (placu ładunkowego) i parkingu,
3. budowa ogrzewania dla rozjazdów w torach głównych posiadających napędy elektryczne oraz w pozostałych torach przebiegowych stacji,
4. wykonanie zasilanie wind osobowych przy przejściu podziemnym,
5. wykonanie instalacji elektrycznej w remontowanej nastawni,
6. wykonanie kanalizacji i przepustów kablowych,
7. ułożenie kabli.

W branży LPN zaplanowano:

1. budowę linii SN 15 kV napowietrzno-kablowej,
2. budowę stacji transformatorowych,
3. budowę kanalizacji kablowej,
4. budowę koryt kablowych,

Zakres projektowanych prac w branży telekomunikacyjnej przedstawia się następująco:

5. budowa i przebudowa linii kablowych światłowodowych i miedzianych,
6. budowa i przebudowa kanalizacji teletechnicznej,
7. instalacja urządzeń łączności przewodowej, radiołączności, teletransmisyjnych, telewizji użytkowej i przemysłowej,
8. instalacja urządzeń sygnalizacji włamania i napadu oraz sygnalizacji pożaru i samoczynnego gaszenia,
9. demontaż istniejących urządzeń telekomunikacyjnych.

Wykonane zostaną również prace hydrotechniczne i z zakresu systemów odwadniania:

1. prace torowe wraz z odwodnieniem,
2. budowa rowów przytorowych,
3. montaż zbiorników retencyjno-rozsączających lub retencyjno-odparowujących.

Ponadto, przewidziano prace wyburzeniowe dotyczące obiektów kubaturowych, wyszczególnionych w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia oraz modernizację nastawni dysponującej.

Projekt obejmuje także obiekty inżynieryjne i konstrukcje inżynierskie, w tym budowę

trzech peronów dwukrawędziowych, przejścia podziemnego z wyjściem na perony, wiaduktów drogowych i kolejowych, przebudowę istniejącego obiektu mostowego oraz budowę dwupoziomowego skrzyżowania LK201 i LK131, co będzie się wiązać z następującym zakresem prac:

1. przygotowanie placu budowy,
2. zabezpieczenie placu budowy,
3. roboty ziemne,
4. wykonanie konstrukcji metodą stropową,
5. roboty betoniarskie i/lub stalowe,
6. roboty hydroizolacyjne i nawierzchniowe,
7. roboty wykończeniowe, a w szczególności umocnienie skarp, nasypów, itp.,
8. uporządkowanie terenu budowy.

Reasumując, zakres prac w ramach modernizacji stacji kolejowej Maksymilianowo można podzielić na następujące etapy:

1. prace przygotowawcze,
2. prace rozbiórkowe,
3. prace ziemne (w tym prace związane z przebudową podtorza),
4. prace związane z wykonaniem obiektów budowlanych,
5. prace porządkowe.

Prace przygotowawcze związane będą z przygotowaniem terenu pod budowę i obejmują przede wszystkim organizację zaplecza budowy, placów manewrowych, parkingów maszyn i urządzeń specjalistycznych, wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem oraz zabezpieczenie drzew narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych.

Zalecenia ogólne oraz kolejność robót rozbiórkowych są następujące:

- wygrodzenie i zabezpieczenie terenu rozbiórki, ewentualne wzmocnienie części konstrukcji zagrożonej nieprzewidzianym runięciem itp.,
- zgłoszenie zamiaru odcięcia mediów,
- odcięcie wszystkich mediów, w które obiekt jest zasilany, wraz z zabezpieczeniem wszystkich przyłączy i instalacji dochodzących do obiektu,
- demontaż i usunięcie urządzeń oraz sprzętów wewnętrznych – rozpoczynając od najwyższej kondygnacji,
- demontaż i usunięcie instalacji wewnętrznych,
- demontaż stolarki drzwiowej i okiennej – w ścianach zewnętrznych i nośnych

wewnętrznych należy sprawdzić, czy wskutek osiadania ścian lub utraty nośności, nadproża ościeżnic nie spełniają roli podpory dla danej ściany, by przy wyjmowaniu ich, nie spowodować zawalenia się ścian. W tym przypadku należy skrzydła drzwiowe i okienne zdejmować z zawiasów, ościeżnice zaś wyjąć dopiero po rozebraniu górnej części ściany,

- rozbiórka pokrycia dachowego i konstrukcji dachu/stropodachu, obróbek blacharskich oraz rynien,
- rozbiórka ścian kondygnacji nadziemnych, stropów i schodów,
- rozbiórka/skucie warstw płyty posadzkowej,
- rozbiórka fundamentów,
- rozbiórka elementów ogrodzenia oraz innych obiektów i elementów zagospodarowania wokół budynku,
- segregacja, uporządkowanie i wywóz odpadów,
- zasypanie, wyrównanie i zagęszczenie w sposób zapobiegający opadaniu terenu,
- uporządkowanie miejsca prowadzonych robót.

Prace ziemne (w tym prace związane z przebudową podtorza) będą uwzględniały wymóg sprawnego wykonywania robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych. Roboty będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów budowlanych, takich jak dźwigi kolejowe, ładowarki, spycharki, koparki oraz maszyny specjalistyczne, stosowane do prac modernizacyjnych na liniach kolejowych. Prace te wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, a także ręcznie. Ze względu na specyfikę robót, większość maszyn dostosowana jest do poruszania się po torach, a więc znaczna część robót będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na środowisko naturalne poprzez redukcję zajętości dodatkowych terenów.

W ramach prac związanych z budową obiektów inżynierskich, niezbędne będzie:

- wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej oraz zabezpieczenie placu budowy, zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i wytycznymi państwowymi oraz kolejowymi, a także przyjętą technologią i organizacją robót,
- roboty rozbiórkowe,
- wykonanie wykopów wraz z zabezpieczeniem oraz ewentualnym tymczasowym obniżeniem zwierciadła wody gruntowej,
- wykonanie konstrukcji żelbetowych: przygotowanie i montaż zbrojenia, betonowanie

- w deskowaniu konstrukcji, wykonanie hydroizolacji,
- wykonanie konstrukcji stalowych: przygotowanie i montaż pręseł stalowych, wykonanie hydroizolacji, wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego,
- wykonanie zasypek konstrukcji, stref przejściowych, wykonanie konstrukcji oporowych, uformowanie nasypu i stożków przy obiektowych,
- montaż wyposażenia obiektu,
- wykonanie prac wykończeniowych,
- uporządkowanie terenu.

W przypadku prac w obrębie mostów i przepustów, zostaną podjęte działania organizacyjne służące minimalizacji oddziaływań na środowisko wodne. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę istniejących torów, rozjazdów i zabudowę nowej nawierzchni, po uprzednim wzmocnieniu podtorza w wymaganych miejscach. Natomiast remonty będą podlegać na przywróceniu pierwotnej wartości użytkowej.

Po zakończeniu prac budowlanych, zaplecza budowy, place manewrowe i bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych. Powyższe prace będą wykonywane z użyciem technologii jak najmniej uciążliwych dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i nieszkodliwych dla środowiska. Transport sprzętu i materiałów budowlanych oraz wywóz odpadów będzie odbywał się za pomocą transportu drogowego i kolejowego po istniejących szlakach komunikacyjnych. Podczas realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w większości gotowych prefabrykatów, natomiast przy wykonaniu elementów monolitycznych na budowie (żelbet) będą wykorzystane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowlanym, które nie będą wymagały obróbki na placu budowy.

Stacja Maksymilianowo jest stacją węzłową, łączącą ze sobą dwie linie kolejowe: LK201 i LK131. Tory główne zasadnicze (tory na przedłużeniu torów szlakowych) obu linii w obrębie stacji zostaną zmodernizowane i przebudowane. Zmianie ulegnie przebieg i usytuowanie tych torów w planie i profilu. Dla pozostałych torów głównych dodatkowych i torów bocznych na stacji przewiduje się, zależnie od potrzeb, całościową lub częściową modernizację, budowę, remont, likwidację lub brak dodatkowych prac. Przebudowa będzie polegała na rozbiórce istniejących torów, rozjazdów i zabudowie nowej nawierzchni, po uprzednim wzmocnieniu podtorza w wymaganych miejscach. Natomiast remonty będą podlegać na przywróceniu pierwotnej wartości użytkowej.

Kluczowym dla modernizacji stacji jest wybudowanie skrzyżowania dwupoziomowego pomiędzy obiema liniami kolejowymi, które w znaczący sposób poprawi

przepustowość i funkcjonalność całej stacji. Przebudowa linii kolejowych przewiduje wzmocnienie górnych warstw podtorza poprzez zastosowanie na powierzchni torowiska m.in.: warstwy filtracyjno-ochronnej z kruszywa, geowłókniny separacyjnej lub separacyjno-drenującej, geosyntetyków o dużej wytrzymałości, np. geosiatki.

Na podstawie rozpoznania warunków gruntowo-wodnych i przeprowadzonych obliczeń zostanie dobrane odpowiednie wzmocnienie konstrukcji podtorza. Pochylenie poprzeczne podtorza wyniesie 3-5%.

W wariantcie przyjętym do realizacji (W3) zakłada się likwidację peronów nr 1, 2 i 3 oraz budowę trzech nowych peronów wyspowych, do których dojście będzie odbywać się za pomocą nowobudowanego przejścia podziemnego. Perony zostaną wybudowane w systemie betonowych ścianek oporowych oraz będą wyposażone w wiaty sektorowe, obiekty małej architektury, elementy oznakowania stałego i oznakowania nawierzchni. Wraz z dojściami zostaną dostosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej możliwości poruszania się.

Ponadto, przebudowane zostaną odcinki dróg dojazdowych do obecnych przejazdów, podlegających likwidacji i wykonane będą niezbędne dojazdy do poszczególnych obiektów, w tym zaprojektowanego placu ładunkowego i parkingu oraz wiaduktów. Łączna długość dróg do budowy lub przebudowy to około 7 km, w tym około 5,7 km w nowym śladzie. Szczegółowe informacje dotyczące tego zakresu zamierzenia zostały zawarte w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia oraz załączniku nr 3, przedstawiającym planowany układ drogowy.

W ramach zamierzenia prowadzone będą również prace w obrębie obiektów inżynierskich – zarówno istniejących, jak i nowych, projektowanych, w tym przykładowo przebudowa (rozbiórka i budowa nowych) przepustów, budowa nowego przejścia pod torami, przebudowa wiaduktu drogowego (droga wojewódzka nr 244), budowa dwupoziomowego skrzyżowania LK201 i LK131, przebudowa mostów kolejowych, budowa nowego wiaduktu kolejowego oraz rozbiórka istniejącego wiaduktu drogowego. Szczegółowy zakres tych prac wraz z lokalizacją poszczególnych obiektów jest zawarty w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Wniosek obejmuje także różnorodny zakres prac rozbiórkowych w odniesieniu do obiektów kubaturowych znajdujących się w złym stanie technicznym lub kolidujących z pozostałym zakresem przedsięwzięcia. Wyremontowany zostanie również budynek nastawni dysponującej w km 379+905 LK131. Lokalizację oraz rodzaj poszczególnych obiektów zawarto w załączniku nr 1 do decyzji.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną także kompleksowe rozwiązania z zakresu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z poszczególnych obiektów, tj. torów, peronów, przejazdów kolejowo-drogowych, dróg, a także zaplanowanego parkingu i placu rozładunkowego oraz przejścia podziemnego pod torami.

Odwodnienie obu linii kolejowych objętych opracowaniem w znacznym zakresie oparte zostanie na systemach otwartych, takich jak rowy ziemne, korytka prefabrykowane (z wykluczeniem tzw. korytek krakowskich) oraz odwodnienia liniowego. Na odcinkach stacyjnych oraz na ograniczonym pasie kolejowym wykorzystane będą systemy kanalizacyjne. Kanalizacja wykorzystywana będzie również jako odbiornik dla systemu wgłębnego odwodnienia torów. System ten będzie się składał z drenaży (sączków), drenokolektorów, zbieraczy oraz kanałów głównych. Zakłada się wykonanie kanalizacji w technologii tradycyjnej z użyciem powszechnie dostępnych materiałów. Dla odcinków rowów przytorowych, których pochylenie podłużne może powodować rozmycie dna lub skarp, zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (w zależności od prędkości wód opadowych występujących w korycie). Odbiornikami wód opadowych, ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia będą odbiorniki naturalne lub projektowane zbiorniki retencyjno-rozsączające lub retencyjno-odparowujące.

Konieczność stosowania czasowej retencji wynikać będzie z zagospodarowania terenu, szczególnie na odcinkach stacyjnych, a także będzie podyktowana warunkami wydanymi przez zarządców cieków co do możliwej ilości odprowadzanych wód.

Odwodnienie peronów zostanie zrealizowane w następujący sposób:

- dla peronów jednokrawędziowych: spadek poprzeczny na zewnątrz peronu na teren przyległy lub w kierunku rowu albo korytka betonowego płytkiego,
- dla peronów wyspowych dwukrawędziowych: spadek w kierunku do osi peronu oraz odwodnienie liniowe.

Przejścia podziemne będą odwadniane systemem liniowym, którego zadaniem będzie odprowadzanie wód odciekowych oraz wód z drenów odwadniających konstrukcję przejścia. Odwodnienie obejmie również zadaszania nad wejściami oraz dojazdami do przejść, a także pompownie umożliwiające odprowadzenie wód opadowych i odciekowych z tych obiektów podziemnych do odbiorników.

W wariantcie realizacyjnym (W3) nie znajdzie potrzeba wykonywania odwodnienia przejazdów kolejowo-drogowych, ponieważ wszystkie tego typu obiekty zostaną zlikwidowane na rzecz wykonania mostów i wiaduktów.

Wody opadowe i roztopowe z odcinków dróg (m.in. wojewódzkich, powiatowych, gminnych i wewnętrznych), objętych zakresem niniejszej inwestycji będą odprowadzane, w zależności od sytuacji miejscowej, powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do bocznych rowów drogowych, wspólnego rowu kolejowo-kanalizacyjnego lub do układu kanalizacji deszczowej. Wody z obiektów mostowych będą odprowadzane do systemu odwodnienia zaprojektowanego na danym odcinku drogi.

Plac ładunkowy w km proj. około 380+200 LK131 zostanie wykonany jako utwardzony, a wody z jego nawierzchni będą odprowadzane za pomocą wpustów, podczyszczane w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku, a następnie odprowadzane do gruntu za pomocą projektowanego układu rozsączającego. Urządzenia podczyszczające muszą zapewnić redukcję stężenia zawiesiny ogólnej do wartości poniżej 100 mg/l i stężenia węglowodorów ropopochodnych do wartości poniżej 15 mg/l, przed odprowadzeniem wód do odbiornika.

Jak wynika z aneksu nr 1 do raportu, powierzchnia planowanego parkingu wyniesie maksymalnie 0,09 ha, w związku z czym nie spełni on kryteriów określonych w § 17 ust. 1 rozporządzenia 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.) i nie znajdzie konieczność podczyszczania wód opadowych i roztopowych z jego nawierzchni. Wody te będą odprowadzane powierzchniowo, na grunty okoliczne. Gdyby jednak zrealizowano parking o powierzchni co najmniej 0,1 ha, należy zapewnić podczyszczanie wód opadowych i roztopowych z jego nawierzchni w sposób analogiczny do powyższego rozwiązania dotyczącego placu ładunkowego.

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 oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 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. W sierpniu 2016 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały dokument pn. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. Jakość wód opadowych i roztopowych na odcinku LK201 w obrębie Stacji Maksymilianowo, której analiza znalazła się również w ww. dokumencie, została przebadana w ramach sporządzenia dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203” przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wyniki tych badań dla punktów poboru prób (studzienek odwadniających), które znalazły się w obszarze zakresu planowanej inwestycji (km 33+550 i 33+580 LK201) wskazały na stężenie węglowodorów ropopochodnych poniżej 0,2 mg/l, a zawiesiny ogólnej 31-47 mg/l, wobec czego nie zachodzi potrzeba podczyszczania tych wód – zarówno w stanie obecnym, jak i po zrealizowaniu omawianego przedsięwzięcia.

Wykonywane będą również prace hydrotechniczne, obejmujące m.in. umocnienia przy przepustach oraz mostach. Zestawienie tych obiektów wraz z ich lokalizacją, a także zakresem prac zawarto w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

W ramach przedsięwzięcia będą prowadzone także prace w obrębie urządzeń SRK, które zostaną oparte o technikę komputerową w zakresie wynikającym z nowego układu torowego. Wykonana zostanie zabudowa nowych stacyjnych urządzeń automatyki kolejowej, które będą przystosowane do prędkości 200 km/h w ciągu LK131 oraz 160 km/h w ciągu LK201. Nowe urządzenia SRK będą przystosowane do zdalnego sterowania oraz do współpracy z systemem ERTMS/ETCS poziom 2. Przewidywany w ramach prac projektowych zakres robót obejmuje na szlakach stycznych do stacji powiązanie urządzeń SRK na stacji z urządzeniami samoczynnych blokad liniowych, wraz ze zmianą lokalizacji semaforów na tych szlakach.

Prace dotyczące sieci trakcyjnej oraz systemu zasilania trakcji będą skutkować pełną elektryfikacją obu linii kolejowych. Zakres robót dotyczących sieci trakcyjnej polega na całkowitej rozbiórce istniejącej sieci i wybudowaniu nowej sieci jezdnej, dostosowanej

do zakładanego ruchu pociągów. W związku z projektowaną elektryfikacją LK201 poddany modernizacji zostanie również układ zasilania trakcji na stacji Maksymilianowo. Zakłada się budowę nowej sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 dla torów głównych zasadniczych. Dla przejść rozjazdowych oraz sieci torów głównych dodatkowych zakłada się budowę sieci C120-2C. Pozostałe przejścia rozjazdowe oraz tory boczne zelektryfikowane będą siecią typu C95-C. Cała sieć trakcyjna posadowiona zostanie na stalowych konstrukcjach mocowanych na fundamentach pałowych. Sieć jezdna podwieszona będzie przy pomocy typowych katalogowych podwieszeń rurowych, ocynkowanych. System ochrony przeciwporażeniowej dla stacji stanowić będzie układ uszynienia grupowego w układzie otwartym.

W zakres prac dotyczących elektroenergetyki nietrakcyjnej wchodzi całkowita modernizacja urządzeń elektroenergetyki kolejowej. Ze względu na konieczność dostosowania do międzynarodowych standardów oraz podniesienie walorów użytkowych i estetycznych przebudowywanych obiektów, przyjmuje się całkowitą modernizację urządzeń elektroenergetyki kolejowej (m.in. zasilania, oświetlenia, ogrzewania rozjazdów). Zidentyfikowane kolizje bądź nienormatywne zbliżenia sieci energetycznych w postaci linii napowietrznych nn, SN, WN oraz linii kablowych zostaną usunięte poprzez przebudowę infrastruktury kolidującej lub jej osłonięcie.

Ponadto, w odniesieniu do linii LPN oraz stacji transformatorowych zakłada się budowę linii napowietrznych oraz kablowych i stacji transformatorowych kontenerowych.

W ramach przedsięwzięcia prowadzone będą również prace obejmujące sieci telekomunikacyjne. Zakłada się przebudowę urządzeń łączności technologicznej wynikającą z potrzeby przebudowy i modernizacji układów torowych oraz szlaków, wraz z infrastrukturą na obiektach stacyjnych.

Przewidziano następujący zakres prac:

- budowę linii kablowych światłowodowych i miedzianych,
- budowę kanalizacji teletechnicznej na stacjach, przejazdach i peronach,
- przebudowę istniejących linii kablowych i kanalizacji teletechnicznej na odcinkach znajdujących się w kolizji z modernizowaną infrastrukturą kolejową i towarzyszącą,
- budowę telefonicznej przewodowej łączności ruchowej,
- budowę urządzeń radiołączności analogowej,
- budowę instalacji telewizji użytkowej i przemysłowej,
- budowę instalacji sygnalizacji włamania i napadu oraz sygnalizacji pożaru i samoczynnego gaszenia w nastawni.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów,

w tym betonu, kruszywa, elementów prefabrykowanych, szyn i podkładów szynowych, rur drenażowych i odwodnieniowych, 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, budynki stacji, przejścia podziemne dla pieszych itp. Zużycie energii elektrycznej na etapie eksploatacji może wzrosnąć w porównaniu ze stanem istniejącym, co spowodowane będzie koniecznością zasilania urządzeń o większej mocy. Zużycie energii dla funkcjonującej linii kolejowej będzie nieco większe w okresach zimowych niż w pozostałej części roku. Szacunkowe, roczne zapotrzebowanie na energię elektryczną wyniesie do 35 222 MWh.

Według Mapy Geologicznej Polski 1:50 000 oraz Objasnień do Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski, arkusz Żółędowo (280), omawiany obszar charakteryzują następujące jednostki geomorfologiczne: wysoczyzny morenowe, fragment doliny Wisły oraz fragment pradoliny Noteci – Warty wraz ze związanym z nią fragmentem doliny Brdy. W obszarze tym wyróżnia się formy pochodzenia lodowcowego, formy utworzone w strefie martwego lodu, formy pochodzenia wodnolodowcowego, eolicznego, rzeczno, denudacyjnego oraz formy utworzone przez roślinność i formy antropogeniczne. Na charakteryzowanym obszarze wyróżnia się osady paleozoiczne, mezozoiczne i kenozoiczne.

Według Opracowania Ekofizjograficznego dla Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (z roku 2015), obszar województwa kujawsko-pomorskiego położony jest w podprowincji Pojezierze Południowobałtyckie oraz Niziny Środkowopolskiej. Na tle województwa powszechnie występują gliny lodowcowe (zwałowe) charakterystyczne dla rozległych wysoczyzn morenowych pojezierzy. Na ich tle spotyka się głównie płaty utworów takich jak piaski, żwiry, mułki oraz piaski zastoiskowe

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, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Zamierzenie będzie realizowane wśród użytków leśnych i wiąże się z wylesieniem powierzchni około 29,67 ha.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia występują dwa obiekty uwzględnione wojewódzkiej ewidencji zabytków: budynek dworca PKP Maksymilianowo oraz cmentarz ewangelicki (w odległości około 100 m od osi torów). Planowane prace nie stanowią zagrożenia dla zachowania powyższych obiektów.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 140 „Subzbiornik Bydgoszcz” oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

W odległości około 500 m od terenu realizacji przedsięwzięcia, na działce ewid. nr 7/4 obręb 0008 Niemcz, gmina Osielesko, zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych „Jagódka” wraz z wyznaczoną strefą ochrony bezpośredniej. Ponadto, w odległości około 180 m istnieją dwa ujęcia wód powierzchniowych na cieku Struga Żołędowska (Kanale Augustowskim). Ponadto, w odległości ponad 1,2 km wyznaczono strefę ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański”, a w odległości przekraczającej 2 km – strefę ochrony pośredniej ujęcia wód powierzchniowych „Czyżkówko”.

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

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

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

- PLRW200020292999 – „Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał

oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Brda od ujścia do Zbiornika Smukała i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW2000172929732 – „Dopł. z Osielska”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW200002929739 – „Brda od wpływu do zb. Koronowo do wypływu ze zb. Smukała”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Brda od Zbiornika Koronowo do końca Zbiornika Smukała i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20001729295929 – „Kotomierzycza”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Jak wynika z aneksu nr 1 do raportu, przewiduje się następującą głębokość poszczególnych wykopów:

- wykopy na drodze w km 382+210 LK131: do 8 m p.p.t.,
- wykopy pod nowy układ torowy: do 4 m p.p.t., a w miejscach budowy wiaduktów: 9 m p.p.t.,
- wykopy pod obiekty inżynieryjne: do 14 m p.p.t. (posadowienie obiektów będzie mogło być wykonane na większej głębokości dzięki wykorzystaniu ścian szczelnych lub pali),
- pod fundament masztu radiowego przy nastawni na stacji Maksymilianowo w km 33+551: do 3 m p.p.t.,
- dla projektowanych linii telekomunikacyjnych i kanalizacji telekomunikacyjnej

- na skrzyżowaniach z istniejącym i projektowanym uzbrojeniem terenu: do 2,5 m p.p.t.,
- dla projektowanych linii telekomunikacyjnych i kanalizacji telekomunikacyjnej poza skrzyżowaniami z uzbrojeniem terenu: do 1,5 m p.p.t.,
 - dla projektowanego kabla LPN układanego wzdłuż torów kolejowych: do 1 m p.p.t.,
 - dla przepustów pod drogą: co najmniej 1 m p.p.t. oraz przepustów pod torami co najmniej 1,5 m p.p.t.

W obszarze planowanych prac wykonano otwory geotechniczne (od km 32+750 do km 35+375 LK201), w których nawiercono zwierciadło wód gruntowych na głębokości 2,3-4,7 m p.p.t.

Podczas realizacji zamierzenia możliwe są miejscowe, nieznaczne zaburzenia stosunków wodnych w sąsiedztwie prowadzonych wykopów, które mogą wymagać tymczasowego odwadniania, np. w miejscach o płytkim zaleganiu wód gruntowych. Prace odwodnieniowe mogą wywołać tymczasowe, lokalne obniżenie zwierciadła wód gruntowych, a tym samym krótkotrwałe zaburzenie warunków hydrogeologicznych. Zmiany te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne obniżenie zwierciadła wody podziemnej wokół wykopów będzie miało wyłącznie charakter ilościowy, co oznacza, że nie nastąpi zmiana właściwości chemicznych pobieranej wody. Potencjalnymi odbiornikami wód z odwodnień będą najbliższe ciek (dopływ z Osielska, Struga Żołędowska oraz ciek bez nazwy) lub woda będzie przepompowywana do najbliższego możliwego odbiornika lub rozdeszczowana w granicach działek inwestycyjnych. W razie odprowadzania tych wód do cieków lub rowów, należy wody uprzednio podczyszczać z zawiesiny, np. w osadnikach mobilnych.

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 Wisły.

W pobliżu inwestycji nie są zlokalizowane żadne jeziora. Występują nieliczne zbiorniki wodne, które nie będą podlegały przekształceniu lub zasypaniu, np. na działce ewid. nr 22120/1 obręb 0001 Bożenkowo.

Omawiane zamierzenie przecina następujące ciek:

- Dopływ z Osielska – km 378+579 LK131 i km 32+206 LK201,
- Struga Żołędowska – km 35+301 LK201 i km 382+008 LK131,
- ciek bez nazwy – km 379+226 LK201 i km 32+830 LK131.

Zakres planowanych prac hydrotechnicznych w obrębie mostów i przepustów na tych ciekach obejmuje m.in. profilowanie skarp, regulację lub przebudowę koryta,

umocnienie dna, odmulanie i został opisany w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Do umacniania koryt cieków, w pierwszej kolejności zostaną zastosowane materiały i technologie naturalne. Dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, przewiduje się umacnianie koryt za pomocą pozostałych metod. Nie będą stosowane konstrukcje siatkowo-kamienne lub betonowe, z uwagi na trwałe pogorszenie funkcji ekologicznych uregulowanego takimi konstrukcjami cieku (istotne pogorszenie parametrów hydromorfologicznych), natomiast w przypadku konieczności ich zastosowania, zostaną one pokryte geowłókniną oraz warstwą humusu.

Zakres prac dotyczący obiektów inżynierskich w rejonie cieków wodnych będzie wymagał wjazdu maszyn do koryta cieku wyłącznie na potrzeby wykonania zabezpieczenia projektowanych przyczółków w postaci wykonania ścianek szczelnych oraz ewentualnych podpór tymczasowych. Wszelkie pozostałe prace związane z użyciem sprzętu ciężkiego wykonywane będą z obu stanowisk brzegowych. Rozbiórka istniejących obiektów prowadzona będzie z płyty pomostu. Ustroje nośne obiektów istniejących zostaną rozebrane od środka w kierunku brzegów. Nie projektuje się podpór w korytach cieków, w związku z czym nie przewiduje się znacznego mętnienia wód podczas wykonywania przyczółków obiektów.

Tymczasowe zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię oraz jednocześnie:

- w odległości co najmniej 100 m od terenów chronionych akustycznie,
- poza użytkami leśnymi,
- poza obszarem użytku ekologicznego,
- poza stanowiskami gatunków chronionych (niepodlegającymi zniszczeniu) i poza płatem siedliska przyrodniczego 9190,
- poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- poza korytami rzek i ich terenami zalewowymi,
- w odległości nie mniejszej niż 50 m od linii wałów lub brzegów cieków bądź zbiorników wodnych,
- poza kolejowymi obiektami inżynierskimi umożliwiającymi migrację zwierząt, w km około: 36+418 (LK201), 35+301 (LK201) i 382+008 (LK131).

Powyższe uwarunkowania 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.

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.

Zarówno podczas realizacji, jak i użytkowania przedsięwzięcia, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej. Zakłada się, że czas realizacji zadania wyniesie do roku, a całkowite zapotrzebowanie na wodę dla tego etapu oszacowano na 500 m³. Podczas eksploatacji obiektów stacji Maksymilianowo, woda będzie pobierana w niewielkich ilościach, zbliżonych do stanu obecnego, głównie na cele socjalno-bytowe pracowników nastawni kolejowej oraz osób korzystających z istniejącego budynku schroniska.

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

Zgodnie z aneksem nr 2 do raportu, podczas eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie ilości ścieków bytowych (w obrębie nastawni kolejowej oraz schroniska). Przewiduje się ich odprowadzanie do projektowanego, szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności 10 m³, którego zawartość będzie okresowo wywożona do oczyszczalni ścieków. Obecnie nie ma możliwości odprowadzania tych ścieków do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej, ponieważ w pobliżu omawianych obiektów nie zrealizowano tej sieci.

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

W wyniku planowanych prac powstawać będą odpady związane z:

- robotami ziemnymi,
- przygotowaniem terenu budowy oraz funkcjonowaniem zaplecza i placu budowy,
- usunięciem drzew i krzewów,
- przebudową istniejących torów i obiektów infrastruktury kolejowej,
- likwidacją istniejących przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn,
- rozbiórkami i demontażem istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów, sieci trakcyjnej),
- pracami rozbiórkowymi istniejących nasypów oraz obiektów budowlanych

(elementy obiektów mostowych, przepustów, budynków nastawni, peronów).

Zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.), wytwarzane będą przede wszystkim odpady należące do grup nr:

- 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- 02 – odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności,
- 16 – odpady nieujęte w innych grupach,
- 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Wśród tych odpadów generowane będą również odpady niebezpieczne oznaczone kodami: 15 02 02, 16 02 13, 17 01 06, 17 02 04, 17 04 09, 17 05 03, 17 05 07.

Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji inwestycji będą wykorzystywane do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy lub/i przekazywane do przetwarzania poza teren prowadzonych robót.

Ponadto, należy wykonać badania składu urobku (o których mowa na str. 56 aneksu nr I do raportu), który powstanie w wyniku prac hydrotechnicznych, polegających na profilowaniu koryt cieków i wydobywaniu osadów dennych (odpad niebezpieczny o kodzie 17 05 05 – urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi bądź odpad inny niż niebezpieczny o kodzie 17 05 06 – urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05), wyprzedzająco w takim terminie, aby w chwili jego wydobycia znane było (na podstawie otrzymanych wyników badań) możliwe postępowanie z nim oraz jego docelowe zagospodarowanie (magazynowanie, przetwarzanie). Powyższe badania mają na celu ustalenie składu urobku, ze względu na dopuszczalne poziomy substancji niebezpiecznych, zgodnie z przepisami odrębnymi, które warunkują dalsze postępowanie z tym odpadem.

W trakcie prac rozbiórkowych w rejonie cieków wodnych należy stosować odpowiednio dobrane do technologii prac zabezpieczenia, zapobiegające emisji odpadów do środowiska wodnego i mąceniu wody, np. szczelne deskowania, pomosty tymczasowe, siatki podwieszane.

Miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, celem ochrony środowiska

wodno-gruntowego.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne będą poruszające się w obrębie modernizowanych linii kolejowych: pojazdy ciężarowe, ciężki sprzęt budowlany (koparki, ładowarki) oraz samochody osobowe.

Realizacja tego rodzaju zamierzenia wiąże się z emisją spalin pochodzących z pracujących maszyn i środków transportu oraz pyłów powstających przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne. Ze względu na specyfikę robót, większość maszyn dostosowana jest do poruszania się po torach, a więc znaczna część robót będzie wykonywana z torowiska. Na skutek prowadzonych prac nastąpi emisja tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu oraz metali ciężkich w pyłe.

Wymienione uciążliwości będą miały charakter przejściowy i wystąpią jedynie w okresie prowadzenia prac realizacyjnych oraz ustaną z chwilą ich zakończenia. Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych, pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: stosowanie w miarę możliwości gotowych mieszanek, zraszanie podczas przesypywania materiałów o niskiej wilgotności oraz dróg dojazdowych i technologicznych w okresie suszy. Ponadto, podczas przerw w pracy, silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane.

Źródłami niezorganizowanej emisji pyłów na placu budowy mogą być:

- wywiewanie z hałd materiałów sypkich,
- 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. Wskazane uciążliwości powstaną na etapie prowadzenia robót budowlanych i będą miały charakter krótkotrwały oraz przejściowy. Ponadto, emisja substancji do powietrza ze wspomnianych operacji będzie miała charakter niezorganizowany.

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

W czasie realizacji zamierzenia mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z prowadzeniem prac w postaci m.in.: rozładunku szyn długich, zwijania sieci trakcyjnej, wbijania słupów sieci trakcyjnej, zrywki toru, wykonania robót ziemnych, wykonania warstwy ochronnej, układki toru, zgrzewania toru oraz zapinania sprężyn, balastowania toru wraz z podbiciem w planie i profilu oraz wywieszania sieci trakcyjnej.

Podczas prowadzenia powyższych zadań, źródłem hałasu będą maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas robót torowych oraz maszyny ciężkie wykorzystywane przy pracach ziemnych, tj. m.in.: układnice rozjazdów, zgrzewarki do szyn, podbijarki szlakowe, podbijarki rozjazdów, żurawie kolejowe, zgarniarki tłucznia, suwnice bramowe, wózki motorowe, wagony samowyładowcze, wagony do układki, pociąg sieciowy, szlifierki do rozjazdów i torów, młoty wyburzeniowe, zagęszczarki gruntu, wibratory wgłębne, listwy wibracyjne, zacieraczki do betonu, agregaty sprężarkowe, agregaty prądotwórcze, nasuwarki toru, układarki szyn, maszyny budowlane typu koparki, ładowarki, spycharki.

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.

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych może wystąpić również negatywne oddziaływanie związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac budowlanych, uciążliwe zarówno dla ludzi, jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy mogą być drgania wzbudzane wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość

uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, a także praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu zastosowane zostaną rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań na otoczenie.

Wykonawca robót budowlanych na etapie realizacji inwestycji będzie stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym. Roboty zostaną zorganizowane w sposób wykluczający negatywny wpływ drgań. Zostanie użyta taka technologia, aby nie narażać na degradację przyległych obiektów w wyznaczonych odcinkach wrażliwych, nie tylko budynków.

Dla przedmiotowej inwestycji, odcinkami wrażliwymi będą tereny znajdujące się w sąsiedztwie LK201, orientacyjnie od km 31+900 do km 34+100 (co odpowiada LK131 od około km 378+300 do km 380+500), wyznaczone z uwagi na zbliżenie zabudowy do układu torowego. Dla tych odcinków, Wykonawca dokona przeglądu stanu technicznego budynków przed realizacją przedsięwzięcia, z wykonaniem odpowiednich zdjęć. W odniesieniu do tych odcinków i położonych w nich obiektów, konieczne będzie przeprowadzenie analizy wpływu drgań na etapie realizacji, w sposób zindywidualizowany dla danego planowanego rodzaju robót, przed przystąpieniem do nich w obszarze działania danej branży.

Obecnie LK201 jest linią częściowo zelektryfikowaną (od km -1+395 do km 34+075), natomiast LK131 jest linią w całości zelektryfikowaną. W związku z częściowym zelektryfikowaniem LK201, prowadzony jest ruch pojazdów kolejowych z napędem spalinowym, z którym wiąże się emisja zanieczyszczeń do powietrza, m.in. dwutlenku siarki, tlenków azotu, węglowodorów, pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5.

W wyniku realizacji zamierzenia nastąpi pełna elektryfikacja LK201 oraz LK131, co przełoży się na zmniejszenie liczby przejazdów lokomotyw i zestawów trakcyjnych napędzanych silnikami spalinowymi, a co za tym idzie nastąpi, w porównaniu ze stanem obecnym, znaczące ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw w silnikach spalinowych. Pełna elektryfikacja i zwiększenie prędkości powodować będzie większe zużycie energii elektrycznej, która wytwarzana jest w większości ze spalania węgla kamiennego i brunatnego.

Mogąca ewentualnie wystąpić emisja to emisja pyłów, powstających podczas pracy/biegu pociągów, a więc pochodzących z tarcia kół o szyny, okładzin hamulcowych i zużywania się elementów składu pociągów. Emisja ta jest pomijalna i nieistotna z punktu wpływu na powietrze atmosferyczne. Ponieważ na modernizowanym odcinku planuje się

również wzrost ilości kursów pociągów towarowych, należy liczyć się ze zwiększoną emisją zanieczyszczeń pyłowych z kruszyw przewożonych zmodernizowanymi liniami kolejowymi.

Pośrednie oddziaływanie dotyczyć będzie emisji spalin z aut podczas dojazdu pasażerów do stacji linii kolejowej.

Elektryfikacja linii spowoduje znaczne ograniczenie eksploatacji składów nieelektryfikowanych, np. z napędem spalinowym, lecz nie przewiduje się całkowitego wyłączenia ich z ruchu na przedmiotowych odcinkach LK201 oraz LK131. Możliwa będzie częściowa dalsza eksploatacja składów nieelektryfikowanych, przykładowo w przypadku obsługi relacji nieelektryfikowanych na innych odcinkach.

Dla rozpatrywanej inwestycji, przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Analiza rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykazała, że nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalne. Obliczone stężenia tlenków azotu jako NO₂ znajdują się powyżej wartości dopuszczalnych. Spełniony jest jednak warunek częstości przekroczeń tych wartości nie większy niż 0,2% czasu, stąd wartości te uznaje się za dotrzymane, zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., nr 16, poz. 87 t.j.).

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 22 czerwca 2020 r., Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowy program ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego, w tym m.in. strefy kujawsko-pomorskiej: uchwała nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2020 r., poz. 3479). Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM₁₀ oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018, strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM₁₀ i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

Hałas emitowany przez przedmiotowe odcinki linii kolejowych generowany jest

głównie w miejscu styku stalowego koła składu z główką szyny. Poziom wyemitowanej energii akustycznej zależy od rodzaju składu, jego prędkości oraz natężenia ruchu. Znaczący wpływ ma także rodzaj torów po jakich poruszają się dane skład.

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 i zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - a) $L_{Aeq} = 65$ dB(A) w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - b) $L_{Aeq} = 56$ dB(A) w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna),
2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - a) $L_{Aeq} = 61$ dB(A) w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - b) $L_{Aeq} = 56$ 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 w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”. Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 7.4, w którym zaimplementowana jest ww. metoda.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, prognozowane obciążenie ruchowe na potrzeby analizy akustycznej na stacji Maksymilianowo zostało przygotowane analogicznie i w spójności z danymi dla odcinków stycznych, należących do korytarza towarowego nr 5 (ciągu C-E65) i objętych projektami:

- „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”,
- „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew, LCS Bydgoszcz”.

Dane dla stacji Maksymilianowo i odcinka Maksymilianowo – Kościerzyna zostały przygotowane przez Biuro Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2018 roku (autor: Tomasz Radzikowski – ekspert w Wydziale Analiz Transportowych).

Zostały one opracowane na podstawie prognoz ruchu, będących jednym z produktów analiz w ramach Rezultatów Studium Wykonalności (RSW), realizowanych w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. W ramach uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono opracowanie pt.: „Rezultaty Studium Wykonalności dla Projektu Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto”, wykonane w lipcu 2021 r.

W ramach analiz oddziaływania hałasu skumulowanego wykonano obliczenia z uwzględnieniem drogi wojewódzkiej nr 244. Porównano też ewentualną możliwość skumulowania hałasu od nowobudowanej drogi S-5.

Do obliczeń hałasu kolejowego przyjęto następujące kategorie pociągów, wynikające ze zróżnicowania stosowanych napędów silnikowych oraz urządzeń i systemów hamulcowych:

- kategoria 3 – pociągi pasażerskie z hamulcami tarczowymi – wyłącznie pociągi pasażerskie z hamulcami tarczowymi i głośnym silnikiem, jak np. pociągi podmiejskie, autobusy szynowe,
- kategoria 4 – pociągi towarowe z hamulcami typu klockowego – wszystkie typy pociągów towarowych z hamulcami typu klockowego,
- kategoria 8 – pociągi pasażerskie InterCity z hamulcami typu tarczowego oraz pociągi typu wolnobieżnego – wyłącznie elektryczne pociągi pasażerskie z hamulcami typu tarczowego łącznie z odpowiadającymi im lokomotywami oraz elektryczne pociągi głównie z hamulcami typu tarczowego oraz dodatkowo z hamulcami typu klockowego łącznie z odpowiadającymi im lokomotywami.

W ramach przeprowadzonych symulacji rozprzestrzeniania się hałasu od rampy przeładunkowej przyjęto założenia dotyczące pracy ładowarki kołowej. Założenia te zostały przyjęte w celu określenia potencjalnego oddziaływania na przyległe tereny. Ustalono również 3 miejsca wyładunku i rozładunku materiałów (łącznie 6).

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

Do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu przyjęto natężenia ruchu w dwóch horyzontach czasowych: 2024 oraz 2033 rok.

Z analizy wynika, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku będą występować w porze dziennej i nocnej, a największe z nich będzie wynosić na terenie

podlegającym ochronie 11,8 dB dla receptora T14.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej, w warunkach realizacji przedsięwzięcia, w niniejszej decyzji uwzględniono zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry przedstawia poniższa tabela:

lp.	nazwa zabezpieczenia	początek zabezpieczenia (wg km LK131)	koniec zabezpieczenia (wg km LK131)	minimalna długość zabezpieczenia [m]	minimalna wysokość zabezpieczenia [m]	typ zabezpieczenia	rodzaj
Strona prawa							
1.	EP01	378+202	378+237	35	2,5	ekran	odbijający
2.	EP02a	379+535	379+700	165	3	ekran	pochłaniający
3.	EP02b	379+733	379+778	45	2,5	ekran	pochłaniający
4.	EP03a	379+969	380+040	71	2	ekran	pochłaniający
5.	EP03b	380+040		13	5	ekran	pochłaniający
6.	EP04a	380+100	380+140	40	4	ekran	pochłaniający
7.	EP04b	380+165	380+212	59	4	ekran	pochłaniający
8.	EP04c	380+212		17	6,5	ekran	pochłaniający
9.	EP04d	380+212	380+270	58	7	ekran	pochłaniający
Strona lewa							
10.	EL01	379+260	379+334	74	4	ekran	pochłaniający
11.	EL02	379+738	379+810	67	3	ekran	pochłaniający
12.	EL03	379+875	379+983	108	4,5	ekran	odbijający
13.	EL04	380+402	380+442	40	4,5	ekran	pochłaniający

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

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

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

Niemniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed

hałasem należy zastosować akustyczne panele o właściwościach następujących lub wyższych:

- ekran pochłaniający: klasa izolacyjności B3, $DL R \geq 24$ dB, klasa właściwości pochłaniających A3, $DL \alpha \geq 8$ dB,
- ekran transparentny: klasa izolacyjności B2, $DL R \geq 15$ dB, klasa właściwości pochłaniających A0, $DL \alpha \geq 1$ dB.

Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnych na terenach podlegających ochronie.

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

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 1 aneksu nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko):

lp.	Nr receptora	Rodzaj zabudowy	Nr działki/obręb	Adres	Uwagi	Orientacyjny kilometr (K131) [km]	Strona	Przybliżona odł. od skrajnego toru [m]
1.	1, 2, 3	Budynek wielorodzinny	276/ 279 Obr. Maksymilianowo	Ul. Pawłowa 3, Maksymilianowo	teren kolejowy	376+630	S	59
2.	4, 5, 6	Budynek wielorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 9, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+920	L	24
3.	13, 14, 15	Budynek jednorodzinny	276/ 2/11 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 15, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+750	L	25
4.	16, 17, 18	Budynek jednorodzinny	112/8 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 11, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+880	L	23
5.	19, 20, 21	Budynek jednorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 7, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+957	L	10
6.	22, 23, 24	Budynek jednorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 5, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+970	L	12
7.	25, 26	Budynek jednorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa, Maksymilianowo	teren kolejowy	380+195	L	27
8.	27, 28	Budynek jednorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa, Maksymilianowo	teren kolejowy	380+195	L	23
9.	29, 30, 31	Budynek jednorodzinny	278 Obr. Maksymilianowo	Ul. Dworcowa 1, Maksymilianowo	teren kolejowy	380+420	L	14
10.	32, 33, 34	Budynek jednorodzinny	59/72 Obr. Bolesławo	Ul. Warsztatowa 3	teren kolejowy	378+230	P	6
11.	35, 36	Budynek jednorodzinny	320/29 Obr. Maksymilianowo	Ul. Główna 3, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+300	P	115
12.	44, 45	Budynek jednorodzinny	320/24 Obr. Maksymilianowo	Ul. Sygnalowa 5, Maksymilianowo	teren kolejowy	379+925	P	43
13.	51, 52	Budynek jednorodzinny	320/9 Obr. Maksymilianowo	Ul. Sygnalowa 1, Maksymilianowo	teren kolejowy	380+160	P	55

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 1 aneksu nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko):

Lp.	Nr receptora	Rodzaj zabudowy	Nr działki/obrob.	Adres	Uwagi	Orientacja w kilometrach LK131 [km]	Strona	Przybliżona odległość od skrajnego toru [m]
1.	43	Budynek jednorodzinny	320/16 Obr. Maksymilianowo	Droga gruntowa prowadząca od ul. Nowej	teren przyległy	379+850	P	90
2.	46,47,48	Budynek wielorodzinny	320/18 Obr. Maksymilianowo	Ul. Sygnalowa 4	teren przyległy	380+010	P	20
3.	49, 50	Budynek jednorodzinny	31/1 Obr. Maksymilianowo	Ul. Sygnalowa 3	teren przyległy	380+145	P	47

W miejscach, gdzie bez zabezpieczeń akustycznych (tereny zamknięte oraz na terenie przyległego pasa gruntu) wykazano możliwość przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz budynku, wykonane zostaną zabezpieczenia akustyczne w formie wymienianych wcześniej ekranów akustycznych.

Zgodnie z przedstawionymi analizami, dla wszystkich budynków na terenach zamkniętych oraz w przyległym pasie gruntu zostaną zachowane poziomy dopuszczalne wewnątrz budynków.

W aneksie nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano, iż przewidziano rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne dla wariantu realizacyjnego w km 379+200 – 379+600 LK131 (km 32+830 – 33+230 LK201), strona prawa linii kolejowych.

Jak wynika z rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz. U. UE. L. z 2019 r. 1391.89), zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem UE w sprawie taboru kolejowego, do 31 grudnia 2036 r. wszystkie wagony towarowe eksploatowane na terenie Polski muszą być zaopatrzone w kompozytowe wstawki hamulcowe.

Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę, powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za duży hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych, ich struktura pozwala na szlifowanie (wygładzanie) powierzchni tocznej kół, a tym samym na spokojniejszy bieg pociągu i mniejszy hałas toczenia. Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów (nie tylko w czasie hamowania).

W związku z wymogami TSI Hałas, odnoszącymi się do wymagań w zakresie ograniczania hałasu pociągów towarowych w poszczególnych krajach wyznaczono tzw. „ciche sekcje” linii kolejowych. W TSI Hałas przyjęto zmiany, zgodnie z którymi

od 8 grudnia 2024 r. (data wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) tylko wagony towarowe zgodne z wymaganiami tej TSI będą mogły być eksploatowane na liniach kolejowych oznaczonych jako „ciche sekcje”. W związku z tym, do tego czasu znaczna liczba wagonów towarowych eksploatowanych w Polsce będzie musiała być poddana modernizacji. Przewoźnicy kolejowi, którzy będą chcieli eksploatować swoje pojazdy w ruchu międzynarodowym, po 8 grudnia 2024 r. będą musieli dysponować taborom wyposażonym w kompozytowe wstawki hamulcowe.

Zgodnie z ogólnie dostępnymi danymi zawartymi na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (<https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15754,Mapy-cichych-sekcji-w-Unii-Europejskiej.html>), stacja Maksymilianowo wyznaczona jest jako początek cichej sekcji po LK131 w kierunku Tczewa. Wobec czego docelowo wszystkie pociągi towarowe przejeżdżające przez tą stację będą musiały być wyposażone w cichsze, kompozytowe klocki hamulcowe.

W rozporządzeniu UE w sprawie taboru kolejowego wskazano, że wymiana żeliwnych wstawek hamulcowych na kompozytowe jest w stanie zmniejszyć hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB. Jako że przedsięwzięcie ma być oddane do użytkowania najwcześniej w 2023 r., a przewoźnicy kolejowi mają czas na wdrożenie ww. rozporządzenia do końca 2036 r., Wnioskodawca nie przyjął maksymalnej możliwej poprawki redukującej emitowany hałas o wartości 10 dB, lecz zastosował poprawkę wynoszącą 3 dB.

Zakładając, że zaopatrzenie wszystkich wagonów towarowych w kompozytowe wkładki hamulcowe spowoduje zredukowanie mocy akustycznej źródła (pociągu towarowego) o 10 dB, to wymiana wkładek hamulcowych w 30% taboru towarowego uprawnia do zastosowania poprawki redukującej hałas o 3 dB. Poprawkę -3 dB zastosowano tylko dla taboru towarowego.

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

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać badania

rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu zostaną wykonane 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 przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych, zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w załączniku nr 1 aneksu nr 2 do raportu, w następujący sposób:

- nr receptora 10, kilometraż 379+290, strona lewa LK131,
- nr receptora 37, kilometraż 379+600, strona prawa LK131,
- nr receptora 54, kilometraż 380+190, strona prawa LK131,
- nr receptora 56, kilometraż 380+235, strona prawa LK131.

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 dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać należy badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

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

W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy po zrealizowaniu inwestycji i adekwatnie do nich dobrano odcinki wrażliwe, na których konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń wibroizolacyjnych w postaci mat podtłuczniowych. Przedstawiono proponowane odcinki linii kolejowych, na których zastosowane zostaną zabezpieczenia wibroizolacyjne:

lp.	linia kolejowa	początek – koniec zabezpieczenia (przybliżony km linii)		długość zabezpieczenia [m]
1.	LK201	31+740	32+375	635 (wyzolowanie głowicy stacyjnej)
2.	LK201	32+825	35+200	2375 (wyzolowanie głowicy stacyjnej wraz z obiektami inżynierskimi)

Na powyższych odcinkach, maty wibroizolacyjne będą zabudowane w torach głównych zasadniczych i torach głównych dodatkowych obu linii kolejowych (LK201 oraz LK131).

Na etapie eksploatacji linii kolejowej, wykorzystywane będą linie trakcyjne oraz linie potrzeb nietrakcyjnych, pracujące w zakresie napięć stałych lub niskich i średnich napięć zmiennych. Nie będą wykorzystywane linie energetyczne lub urządzenia pracujące z napięciami wysokimi. W związku z powyższym, użytkowanie inwestycji nie będzie związane z emisją szkodliwego promieniowania elektromagnetycznego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo (od km istn. 29+800 do około km istn. 30+010 LK201 oraz od km istn. 379+117 do około km istn. 376+390 LK131) w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego, gdzie obowiązuje uchwała nr IX/182/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 4757 ze zm.), wprowadzająca m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące w granicach obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, publicznego, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r., poz. 1899 t.j.), jest m.in. wydzielanie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie, a także wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego.

Ponadto, realizacja zamierzenia wymaga naruszenia użytku ekologicznego o nr CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1744, w tym podjęcia czynności objętych zakazami, wynikającymi z art. 44 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Jednocześnie, w przedmiotowej sprawie zastosowanie znajduje art. 45 ust. 2 pkt 2

ww. ustawy, zgodnie z którym zakazy obowiązujące względem użytku ekologicznego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody. W przedstawionym raporcie wykazano brak możliwości podjęcia rozwiązań alternatywnych, umożliwiających wykluczenie konieczności ingerencji w ww. użytek ekologiczny, a konieczne prace wykonywane będą w celu realizacji inwestycji celu publicznego. Ponadto, uzyskano uzgodnienie z organem ustanawiającym ww. formę ochrony przyrody – przedstawiono uchwałę nr VIII/76/2021 Rady Gminy Osielesko z dnia 14 września 2021 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla użytku ekologicznego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2021 r., poz. 4607), potwierdzającą możliwość podjęcia czynności objętych zakazami w granicach użytku ekologicznego PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1744.

Zgodnie z przedstawioną i uzupełnioną dokumentacją, zweryfikowano sposób i zakres realizacji koniecznych prac w taki sposób, aby wykluczyć możliwość ingerencji w użytek ekologiczny PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1752, w tym poprzez ograniczenie terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie do granicy użytku ekologicznego. W związku z powyższym nie dojdzie do naruszenia zakazów obowiązujących względem ww. użytku ekologicznego.

Obszar, na którym planowana jest realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przecina korytarz ekologiczny (KPn-17A) Bory Tucholskie – Dolina Noteci. Zgodnie z raportem, w zasięgu inwestycji, w obrębie ww. korytarza ekologicznego znajdują się lokalne korytarze migracyjne płazów i ssaków. W związku z powyższym przewidziano dostosowanie zamierzenia do warunków migracji zwierząt, w tym poprzez realizację obiektów o funkcji przejść dla zwierząt małych oraz zapewnienie możliwości przekraczania linii kolejowej przez małe zwierzęta poprzez zachowanie wolnej przestrzeni pod torami. Dodatkowo, ze względu na planowane zwiększenie prędkości pociągów, mogące powodować ryzyko zwiększonej śmiertelności zwierząt, w tym ssaków, przewidziany został monitoring porealizacyjny, którego wyniki powinny stanowić podstawę do określenia ewentualnych dalszych koniecznych działań minimalizujących. W niniejszej decyzji uwzględniono wskazania co do sposobu i zakresu ww. monitoringu, wynikające z przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji.

Przedsięwzięcie wymaga zniszczenia siedliska przyrodniczego 6120 ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe – w zasięgu robót pozostaje zniekształcony płat o powierzchni 0,19 ha, stąd ww. zniszczenie nie spowoduje znacząco negatywnego

oddziaływania na zasoby i zachowanie ww. siedliska w regionie i kraju.

Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką terenów leśnych i zadrzewień. Zgodnie z raportem, przy wybraniu wariantu inwestycyjnego (W3) wycinką objęte zostanie szacunkowo 764 szt. drzew zlokalizowanych w zakresie inwestycji, z czego 182 szt. znajdują się w pasie do 6 m, natomiast w pasie poza buforem 6 m zlokalizowanych jest pozostałe 582 szt. drzew. W przypadku krzewów oraz podrostów i młodych zadrzewień przeznaczonych do wycinki a znajdujących się w zakresie przedsięwzięcia, w wariantcie realizacyjnym przewidziano szacunkowo odpowiednio: 4030 m² (krzewów) i 5425 m² (podrostów).

Usunięciu podlegać będą również drzewostany leśne na łącznej powierzchni 29,67 ha, w tym w obrębie siedliska przyrodniczego 9190 kwaśne dąbrowy. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że powierzchnia wycinki w płacie siedliska 9190 może wynieść maksymalnie 0,034 ha, co stanowi 0,63% całkowitej jego powierzchni i nie skutkuje znacząco negatywnym oddziaływaniem na zachowanie ww. siedliska przyrodniczego.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac, niepodlegające usunięciu należy zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, co uwzględniono w niniejszej decyzji, wskazując jednocześnie przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Inwestor nie przewiduje nasadzeń kompensacyjnych, z uwagi na brak terenów, na których możliwe jest posadzenie drzew lub krzewów poza obszarem wskazanym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247 t.j.).

Jednocześnie, w ramach kompensacji za utracone i naruszone siedliska (w tym potencjalne) gatunków związanych z zadrzewieniami, tj. ptaków i nietoperzy, w ramach działań kompensujących przewidziano wykonanie skrzynek dla ptaków i nietoperzy, co również uwzględniono w niniejszej decyzji, wskazując jednocześnie zalecenia co do sposobu utrzymania ww. skrzynek.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją, w zasięgu inwestycji stwierdzono występowanie siedlisk lęgowych ptaków, przy czym gatunki rzadkie i cenne, tj. lelek, siniak, dzięcioł średni i czarny, żuraw oraz gąsiorek mają stanowiska zlokalizowane w sąsiedztwie planowanych robót, w odległości około 100-430 m od torów. W związku z tym

nie przewiduje się zagrożenia dla zachowania ich populacji, a dodatkowo konieczną minimalizację (np. robót powodujących możliwe płoszenie) zapewnić winien przewidziany na podstawie przedłożonego raportu nadzór przyrodniczy.

Realizacja może powodować zniszczenie chronionych roślin (mszaków związanych z drzewostanami na powierzchni około 7 ha): gajnika lśniącego, wzdłozębu miotłowego, widłozębu kędzierzawego oraz rokietnika pospolitego, które są szeroko rozpowszechnione w kraju i regionie, stąd ich zniszczenie nie spowoduje znacząco negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków.

Zgodnie z raportem, w stosunku do stanowisk gatunków chronionych roślin – kocanek piaskowych oraz dzięgiela litwora, przewidziano ich zabezpieczenie przed naruszeniem i zniszczeniem na etapie realizacji prac. W przypadku konieczności naruszenia, zapewnione zostanie przeniesienie (przesadzenie) roślin w inne, dogodne siedliska.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji, przewidziano również konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w zakresie uwzględniającym biologię gatunków stwierdzonych i potencjalnie występujących w zasięgu robót. W niniejszym rozstrzygnięciu zawarto wskazania co do zakresu i sposobu realizacji zadań nadzoru przyrodniczego.

Jednocześnie, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a inwestycję uzgadnia się w zakresie przyrodniczym, określając ww. warunki.

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 obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz terenami osuwisk i zostanie dostosowane do możliwych, nagłych zjawisk pogodowych.

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, dzięki całkowitej elektryfikacji LK201 oraz nowej nawierzchni 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 oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się negatywnego wpływu zamierzenia na klimat.

Do realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi. 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 w terenie o małej gęstości zaludnienia, głównie wśród obszarów leśnych oraz kolejowych, nie zakłada się wystąpienia konfliktów społecznych w związku z jego realizacją lub użytkowaniem. W odniesieniu do planowanych wyburzeń budynków mieszkalnych, Inwestor przewiduje uzgodnienie odszkodowań z ich właścicielami.

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 w trakcie biegu 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 2021 r., poz. 1923 ze zm.) 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

Szymon Kosmański
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – WOO.420.245.2019.DK.59 – charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś,
2. załącznik nr 2 – WOO.420.245.2019.DK.60 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia,
3. załącznik nr 3 – WOO.420.245.2019.DK.61 – mapa z projektowanym układem drogowym (drogi przewidziane do budowy oraz przebudowy) i lokalizacją planowanego placu ładunkowego oraz parkingu.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Osipów – Pełnomocnik, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 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 Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

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



Bydgoszcz, dnia 26 września 2022 r.

WOO.420.245.2019.DK.59

załącznik nr 1

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.).

- I. Teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do decyzji. Dodatkowo, załącznik nr 3 do decyzji przedstawia projektowany układ drogowy (drogi przewidziane do budowy oraz przebudowy) i lokalizację planowanego placu ładunkowego oraz parkingu.
- II. Parametry techniczne istniejących linii kolejowych w rejonie stacji Maksymilianowo przedstawiają się następująco:

	linia kolejowa nr 131 (LK131) km 376+117 – 383+450	linia kolejowa nr 201 (LK201) km 29+800 – 37+100
kategoria linii	magistralna	magistralna w km -1+395 – 33+000
		pierwszorzędna w km 33+000 – 210+763
liczba torów	2	1 w km 34+075 – 186+530
		2 w km -1+395 – 34+075
status elektryfikacji	zelektryfikowana	zelektryfikowana w km -1+395 – 34+075
		niezelektryfikowana w km 34+075 – 204+529
linia o znaczeniu państwowym	tak	tak
klasa torów	1	1 w km -1+395 – 34+075
		2 w km 34+075 – 204+702
AGC/AGTC	nie/tak	nie/tak
TEN-T	tak	tak
dopuszczalny nacisk na oś	221 kN	221 kN
prędkość konstrukcyjna	160 km/h	140 km/h

III. Docelowe parametry techniczne przebudowywanych linii kolejowych:

	LK201	LK131
prędkość	160 km/h – tory główne zasadnicze; 40-100 km/h – tory główne, dodatkowe i boczne	200 km/h – tory główne zasadnicze; 40-100 km/h – tory główne, dodatkowe i boczne
dopuszczalny nacisk	22,5 Mg	
minimalna długość użyteczna torów głównych	750 m	

IV. Przewidziano następujące prace w zakresie obiektów inżynierskich:

lp.	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż istniejący	rodzaj obiektu	zakres prac
1.	131/201	378+579/32+206	przepust	rozbiórka istniejącego przepustu, budowa nowego obiektu
2.	131/201	379+226/32+830	przepust	rozbiórka istniejącego przepustu, budowa nowego obiektu
3.	131/201	379+695/33+288	przejście pod torami	budowa nowego obiektu
4.	201	33+408	przepust	rozbiórka istniejącego przepustu
5.	131/201	380+477/34+100	wiadukt drogowy (droga wojewódzka nr 244)	rozbiórka istniejącego obiektu, budowa nowego obiektu
6.	131/201	380+950/34+600	budowa dwupoziomowego skrzyżowania	budowa nowych obiektów inżynierskich

			LK201 i LK131	(traktowanych jako jedna powiązana ze sobą konstrukcja)
7.	201	35+301	mosty kolejowe	rozbiórka istniejącego mostu kolejowego, budowa nowego obiektu
8.	201	35+725	budowa dwupoziomowego skrzyżowania toru pasażerskiego z torami głównymi	budowa nowych obiektów inżynierskich (traktowanych jako jedna powiązana ze sobą konstrukcja)
9.	201	36+418	przepust	rozbiórka istniejącego przepustu
10.	201	36+471	przepust	budowa nowego przepustu
11.	131	381+401	przepust	rozbiórka istniejącego przepustu
12.	131	382+008	most kolejowy	rozbiórka istniejącego przepustu, budowa nowego obiektu
13.	131	382+212	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu (za likwidowany przejazd)
14.	131	383+022	wiadukt drogowy	rozbiórka istniejącego wiaduktu drogowego

V. Prace planowane w obrębie istniejących obiektów kubaturowych:

1. rozbiórka budynków będących w złym stanie technicznym bądź kolidujących z rozwiązaniami projektowymi:
 - a. posterunek Pd1 – km istn. około 378+515 LK131,
 - b. wiata na odpady – km istn. około 378+565 LK131,
 - c. garaże blaszane – km istn. około 378+585 LK131,
 - d. nieczynna nastawnia – km istn. około 378+600 LK131,
 - e. budynek mieszkalny i gospodarczy – km istn. około 379+140 LK131,
 - f. budynek kolejowy gospodarczy – km istn. około 379+470 LK131,
 - g. budynek kolejowy garażowy – km istn. około 379+530 LK131,
 - h. nastawnia Mj2 – km istn. około 379+698 LK131,
 - i. budynek kolejowy – km istn. około 379+728 LK131,
 - j. budynek inny – km istn. około 379+785 LK131,
 - k. budynek inny – km istn. około 380+240 LK131,
 - l. budynek mieszkalny i gospodarczy – km istn. około 382+242 LK131,
 - m. budynek gospodarczy w km istn. około 379+678 LK131,
2. remont budynku nastawni w km istn. około 379+905 LK131 w Maksymilianowie.

VI. Zakres prac w obrębie istniejących przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść przez tory przedstawia się następująco:

nr linii	kilometraż i nr linii kolejowej	kategoria przejazdu/ przejścia	zakres prac
131	około 377+735 LK131	E	likwidacja przejścia
131	około 379+850 LK131	E	likwidacja przejścia
131	około 382+212 LK131	D	likwidacja przejazdu
201	około 35+487 LK201	D	likwidacja przejazdu (droga powiatowa nr 1535C)

201	około 36+333 LK201	D	likwidacja przejazdu (droga powiatowa nr 1535C)
-----	-----------------------	---	--

VII. Przewidziano przebudowę i budowę dróg w rejonie:

1. projektowanego przejścia podziemnego w km proj. około 379+695 LK131/
w km proj. około 33+288 LK201,
2. modernizowanej nastawni w km około 379+905 LK131,
3. projektowanego wiaduktu drogowego w km proj. około 380+477 LK131
oraz w km proj. około 34+100 LK201,
4. projektowanego wiaduktu kolejowego w km proj. około 382+212 LK131,
5. projektowanego placu ładunkowego w km proj. około 380+200 LK131.

Ponadto, przebudowane zostaną odcinki dróg dojazdowych do obecnych przejazdów, podlegających likwidacji i wykonane będą niezbędne dojazdy do poszczególnych obiektów, w tym zaprojektowanego placu ładunkowego i parkingu oraz wiaduktów. Łączna długość dróg do budowy lub przebudowy to około 7 km, w tym około 5,7 km w nowym śladzie.

VIII. Zaprojektowane drogi dojazdowe, przewidziane do obsługi obszarów, na których planowana jest likwidacja istniejących przejazdów drogowo-kolejowych:

1. droga DD 1.1, zlokalizowana po stronie zachodniej LK201 i zapewni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 244,
2. droga DD 1.2, zlokalizowana po stronie wschodniej LK201 i zapewni połączenie nastawni w Maksymilianowie z drogą DD 1.3 oraz drogą wojewódzką nr 244. W obrębie nastawni zaprojektowano także parking oraz chodniki obsługujące przyległe budynki,
3. droga DD 1.3, zlokalizowana po stronie wschodniej LK201 i połączy drogę DD 1.2 z drogą wojewódzką nr 244,
4. droga DD 1.4, poprowadzona po stronie wschodniej LK201 i będzie stanowiła dojazd do drogi wojewódzkiej nr 244,
5. droga DD 1.5, poprowadzona po stronie wschodniej LK201,
6. droga DD 1.6, która połączy drogę DD 1.2 z DD 1.5 i będzie stanowiła drogę technologiczną dla układu torowego,
7. drogi DD 2.1 oraz DD 2.2, poprowadzone po stronie wschodniej LK201 i będą stanowiły połączenie istniejących dróg z planowanym do przebudowy

odcinkiem drogi powiatowej nr 1525C (w ramach tej przebudowy, z uwagi na likwidację przejazdów kolejowo-drogowych LK201 w km 35+487 i km 36+333, w ciągu drogi powiatowej nr 1525C zaprojektowano wiadukt kolejowy). Tym samym, ww. droga powiatowa pozostanie przejezdna mimo likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego,

8. droga DD 3 w zakresie od km 36+900 do km 37+100, zlokalizowana po stronie zachodniej LK201 i zapewni dowiązanie istniejącej drogi do przebudowanego układu drogi powiatowej nr 1525C z uwagi na likwidację przejazdu umiejscowionego na sąsiednim odcinku,
9. droga DD 4 w zakresie od km 36+900 do km 37+100, zlokalizowana po stronie wschodniej LK201 i zapewni dowiązanie istniejącej drogi do drogi powiatowej nr 1525C z uwagi na likwidację przejazdów umiejscowionych na sąsiednim odcinku.

Ponadto, zaplanowano rozbiórkę i budowę nowego wiaduku w km 34+100 LK201 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 244, a także budowę sieci dróg technologicznych.

IX. Parametry techniczne powyższych dróg:

1. droga dojazdowa DD 1.1:
 - a. długość projektowanego odcinka: 136,92 m,
 - b. klasa drogi: Z,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR1,
 - d. prędkość projektowa: 40 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 3 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne dwustronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: półliczny,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
 - j. szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3 m,
2. droga dojazdowa DD 1.2:
 - a. długość projektowanego odcinka: 285,72 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR1,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 2,5-4 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,

- g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
3. droga dojazdowa DD 1.3:
- a. długość projektowanego odcinka: 285,72 m,
 - b. klasa drogi: L,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR3,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość jezdni: 3,45-6,31 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: uliczny,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
4. droga dojazdowa DD 1.4 oraz pozostałe drogi technologiczne do obsługi terenu kolejowego:
- a. długość projektowanego odcinka: 736,65 m,
 - b. klasa drogi: droga technologiczna,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: droga gruntowa,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość jezdni: 4-5,5 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 1,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 4%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
5. droga dojazdowa DD 1.6:
- a. długość projektowanego odcinka: 1291,95 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR1,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość jezdni: 4+7,04 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 1,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,

6. droga wojewódzka nr 244:
 - a. długość projektowanego odcinka: 445,35 m,
 - b. klasa drogi: G,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR3,
 - d. prędkość projektowa: 50 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne dwustronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: uliczny,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
 - j. szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,7 m,
7. droga dojazdowa DD 2.1:
 - a. długość projektowanego odcinka: 736,65 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: droga gruntowa,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość jezdni: 3,5-5,5 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 1,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 4%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
8. droga dojazdowa DD 2.2:
 - a. długość projektowanego odcinka: 736,65 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: droga gruntowa,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 1,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 4%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
9. droga powiatowa nr 1525C na odcinku przez wiadukt w km istn. 382+210:
 - a. długość projektowanego odcinka: 310,88 m,
 - b. klasa drogi: Z,

- c. przyjęta kategoria ruchu: KR3,
 - d. prędkość projektowa: 40 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 3-3,4 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne dwustronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: uliczny,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
 - j. szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,2 m,
10. droga powiatowa nr 1525C na odcinku przez przejazd w km istn. 36+725:
- a. długość projektowanego odcinka: 1163,49 m,
 - b. klasa drogi: Z,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: KR3,
 - d. prędkość projektowa: 40 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 3-3,8 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne dwustronne na odcinku prostym: 2%,
 - h. przekrój drogi: drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
11. droga dojazdowa DD 3:
- a. długość projektowanego odcinka: 441,21 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: droga gruntowa,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 2,5-3 m,
 - f. liczba pasów ruchu: 2,
 - g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 4%,
 - h. przekrój drogi : drogowy,
 - i. nachylenie skarp: 1:1,5,
12. droga dojazdowa DD 4:
- a. długość projektowanego odcinka: 1784,53 m,
 - b. klasa drogi: D,
 - c. przyjęta kategoria ruchu: droga gruntowa,
 - d. prędkość projektowa: 30 km/h,
 - e. szerokość pasa ruchu: 2,5-3 m,

- f. liczba pasów ruchu: 2,
- g. pochylenie poprzeczne jednostronne na odcinku prostym: 4%,
- h. przekrój drogi: drogowy,
- i. nachylenie skarp: 1:1,5.

Nawierzchnie dróg o kategorii ruchu KR1 oraz KR3 zostaną wykonane jako warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej, a pozostałe drogi dojazdowe oraz technologiczne będą miały nawierzchnię gruntową.

Zakłada się, że nawierzchnia chodników, ciągów pieszo-rowerowych oraz parkingu zostanie wykonana z kostki betonowej.

X. W ramach przedsięwzięcia zakłada się następujący zakres prac w obrębie peronów:

1. likwidacja peronów nr 1, 2 i 3,
2. budowa peronu nr 1 w nowej lokalizacji jako peronu wyspowego przy torach nr 1 i 3. Dojście do peronu odbywać się będzie za pomocą nowobudowanego przejścia podziemnego,
3. budowa peronu nr 2 w nowej lokalizacji jako peronu wyspowego przy torach nr 2 i 4. Dojście do peronu odbywać się będzie za pomocą nowobudowanego przejścia podziemnego,
4. budowa peronu nr 3 w nowej lokalizacji jako peronu wyspowego przy torach nr 101 i 102. Dojście do peronu odbywać się będzie za pomocą nowobudowanego przejścia podziemnego.

Perony zostaną wybudowane w systemie betonowych ścianek oporowych oraz będą wyposażone w wiaty sektorowe, obiekty małej architektury, elementy oznakowania stałego i oznakowania nawierzchni. Wraz z dojazdami zostaną dostosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej możliwości poruszania się.

XI. Zakres planowanych prac hydrotechnicznych w obrębie mostów i przepustów na ciekach jest następujący:

1. Dopływ z Osielska (km 378+579 LK131 i km 32+206 LK201) – profilowanie skarp i dna cieku na odcinku o długości do 10 m przed i za obiektem; umocnienie dna narzutem kamiennym lub narzutem kamiennym na zaprawie cementowej; umocnienie skarp geokratą, narzutem kamiennym lub brukiem kamiennym,
2. Struga Żołędowska (km 35+301 LK201) – regulacja koryta na odcinku o długości 25-30 m poniżej mostu (wyprostowanie koryta) oraz oczyszczenie koryta z drzew i krzewów; umocnienie odcinka na stanowisku górnym do 15 m

za pomocą materiałów naturalnych (narzut kamienny, narzut kamienny na zaprawie cementowej) i geokrata,

3. Struga Żółdowska (km 382+008 LK131) – przebudowa koryta na odcinku o długości 25-30 m (dostosowanie do konstrukcji mostu); umocnienie skarp i dna na odcinku o długości do 50 m przed i za obiektem oraz pod obiektem; umocnienia z materiałów naturalnych (narzut kamienny) oraz geosyntetykami,
4. ciek bez nazwy (km 379+226 LK201 i km 32+830 LK131) – profilowanie skarp i dna rowu wraz z odmulaniem; umocnienie skarp i dna rowu na odcinku o długości do 10 m przed i za obiektem; umocnienie dna narzutem kamiennym lub narzutem kamiennym na zaprawie cementowej; umocnienie skarp geokrata, narzutem kamiennym lub brukiem kamiennym.

Do umacniania koryt cieków, w pierwszej kolejności zostaną zastosowane materiały i technologie naturalne. Dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, przewiduje się umacnianie koryt za pomocą pozostałych metod. Nie będą stosowane konstrukcje siatkowo-kamienne lub betonowe, z uwagi na trwałe pogorszenie funkcji ekologicznych uregulowanego takimi konstrukcjami cieku (istotne pogorszenie parametrów hydromorfologicznych), natomiast w przypadku konieczności ich zastosowania zostaną pokryte geowłókniną oraz warstwą humusu.

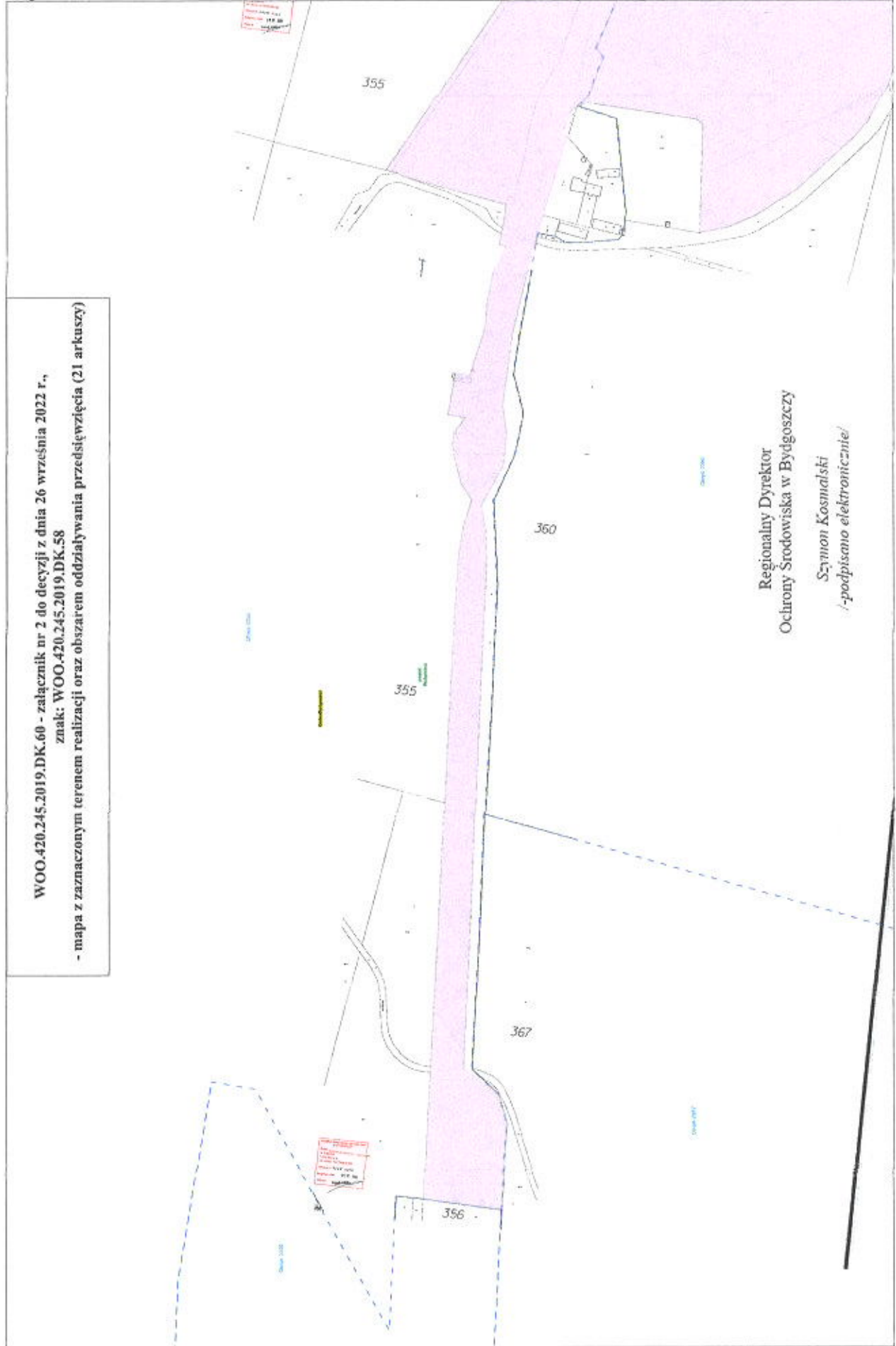
Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Szymon Kosmański
/-podpisano elektronicznie/

WOO.420.245.2019.DK.60 - załącznik nr 2 do decyzji z dnia 26 września 2022 r.,
 znak: WOO.420.245.2019.DK.58
 - mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia (21 arkuszy)

ZALĄCZNIK NR 2 DO WNIOSEK
 O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH
 WNIOSKACH I WNIOSKACH O ZMIANIE
 PRZEKĄ W STACJACH MASZYNOWYCH
 REALIZOWANEGO W RAMACH PROJEKTU
 "PRACE NALEŻNIWYCH CIĄGU
 TRANSPORTOWY WYKONCZ - TRUBAŁCZY"
 MAPA W SKALI ZAPRAWIAJĄCEJ
 CZYTELNOŚĆ PRZEDSTAWIENIACH
 WNIOSKÓW I WNIOSKÓW O ZMIANIE
 PRZEKĄ W STACJACH MASZYNOWYCH
 NA KTÓRYMI BĘDĄ REALIZOWANE
 PRZEDSIĘWZIĘCIA
 ORAZ Z ZAKRESEM
 WNIOSKÓW I WNIOSKÓW O ZMIANIE
 NA KTÓRYMI BĘDĄ ODROZWIĄC
 PRZEDSIĘWZIĘCIA

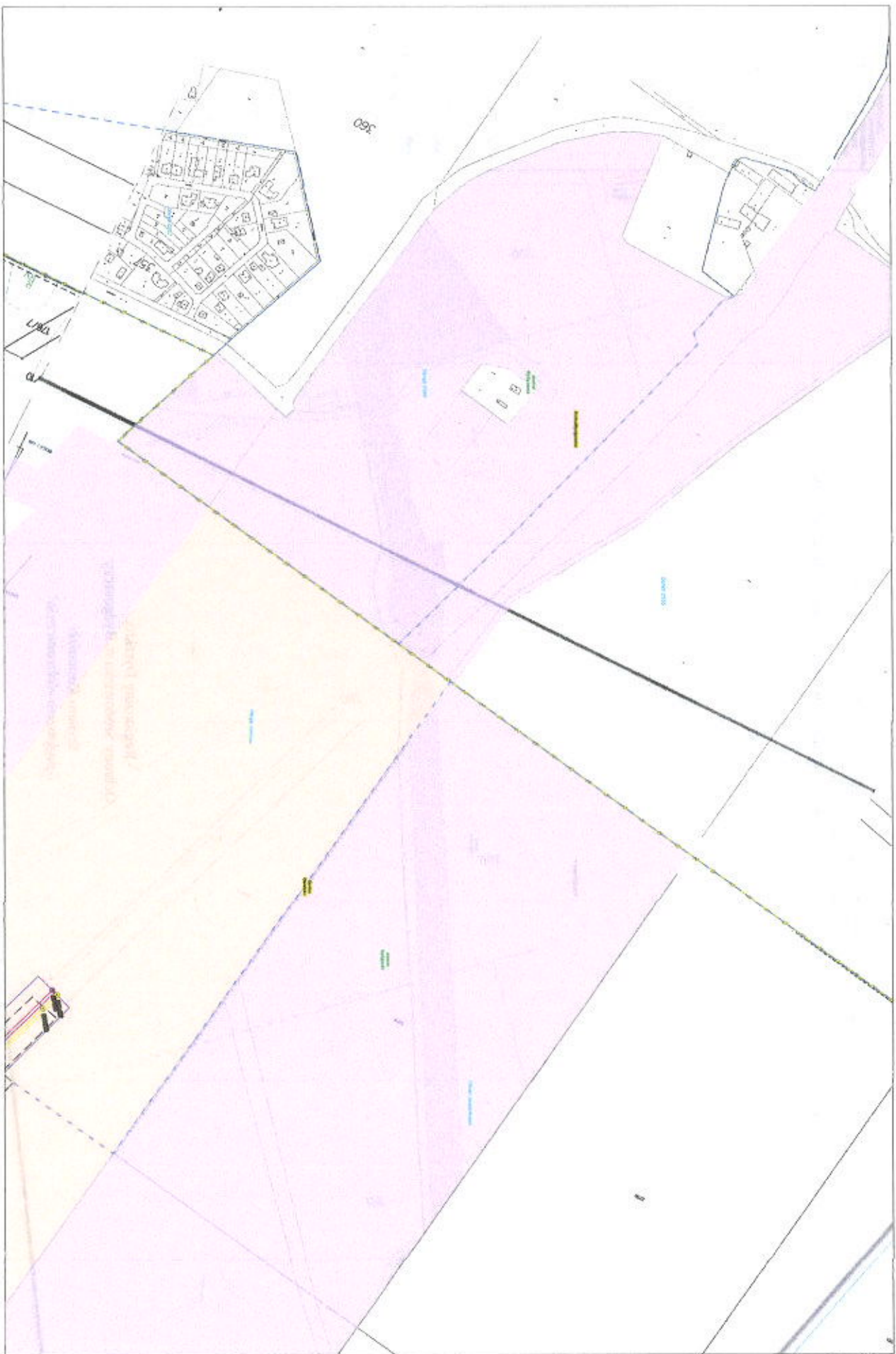
Arkusz nr 1
 1:2 000



Legenda

- Kilometr linii kolejowych (projektowany)
- Kilometr linii kolejowych nr 201 (istniejący)
- Kilometr linii kolejowych nr 131 (istniejący)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- Bieżniowa węgłowa WBK510
- Granica terenu kolejowego
- Zakres realizacji inwestycji
- Wydużony zakres realizacji inwestycji
- Granica obszarów ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Obszar oddziaływania. Działki przyległe z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja

Regionalny Dyrektor
 Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
 Szymon Kosmowski
 /-podpisano elektronicznie/



ZALĄCZENIE NR 2 DO WNIOSU
O WYDANIE OZWIENIA O ŚRODOWISKOWYM
JAMULIOWANIECH DLA PROJEKTOWANEGO
REALIZOWANIE W MIASTACH PROJEKTU
TRASPOROWYMI SYDOROWOZ. TRAMWASTE
MIA W SKALI ZAPRAWIAJACE
CZYTELNOŚĆ: ŚRODOWISKOWYCH
DANYCH Z ZAPRAWIAJAC
NA KONTAKT ISENIE REALIZOWANE
PROJEKTOWANIE
OPRZĘŻ Z ZAPRAWIAJAC
INSTRUMENTYWA OROZEM
ANALIZY I WNIOSU
PROJEKTOWANIE

Arkusz nr 2
1:2 000



Legenda

- 0-000 Kolorowana linia kolejowy-1h (projektowany)
 - 0-000 Kolorowana linia kolejowej nr 201 (istniejący)
 - 0-000 Kolorowana linia kolejowej nr 131 (istniejący)
 - Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
 - Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
 - Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
 - Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
 - Bocznicę węglowa WBK519
 - Granica terenu kolejowego
 - Zakres realizacji inwestycji
 - Wydzielony zakres realizacji inwestycji
 - Granice obiektów ewidencyjnych
 - Granice
 - Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- Obszar oddzielony działkami graniczącymi z działkami ewidencyjnymi, na których terenie realizowana inwestycja

ZALĄCZENIE NR 2 DO WNIOSU
O WYKONANIE PRAC
LAWORUNKOWYCH DLA PRZEDSIĘWZĘCIA PR:
PRACE NA STACJI MANEŻERSKIM
REALIZOWANE W RAMACH PROJEKTU
INWESTYCYJNEGO W OBLASIE
TRANSPORTOWYM SYGOS2022 - IRO.MAN87C

MAPA W SKALI ZAPREKUBACJI
CZĘŚCIOWYCH DZIAŁÓW
DANYCH Z ZAMOCOWANĄ
PROJEKTYJNĄ TERENEM
NA KTÓRYMI BĘDZIE REALIZOWANE
INWESTYCYJNE
PRACE W OBLASIE
PROJEKTYJNĄ OBSZARU
NA KTÓRY BĘDZIE DODALYNIAC
PRZEJŚCIOWE

A.Nasz nr 3
1:2 000



Legenda

- 0-000 Kłomierz linii kolejowej (projektowej)
- 0-000 Kłomierz linii kolejowej nr 201 (istniejącej)
- 0-000 Kłomierz linii kolejowej nr 131 (istniejącej)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- Bocznicą wijkowa WBWS 19
- Granica terenu kolejowego
- Zakres realizacji inwestycji
- Wyburzony zakres realizacji inwestycji
- Granice obrotów ewidencyjnych
- Granice Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Obszar objęty wyznaczeniem
- Działki graniczące z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja



ZALĄCZNIK NR 2 DO WNIOSU O WYDZIAŁOWANIE I WYKONANIE PRAC NA STACJI MAKSYMILIAŃSKO REALIZOWANEJ W RAMACH PROJEKTU PRACE NAJLEPIEJ WYKONANY (CZĘŚĆ TRANSPORTOWA) STACJA - "INICJATYWA"

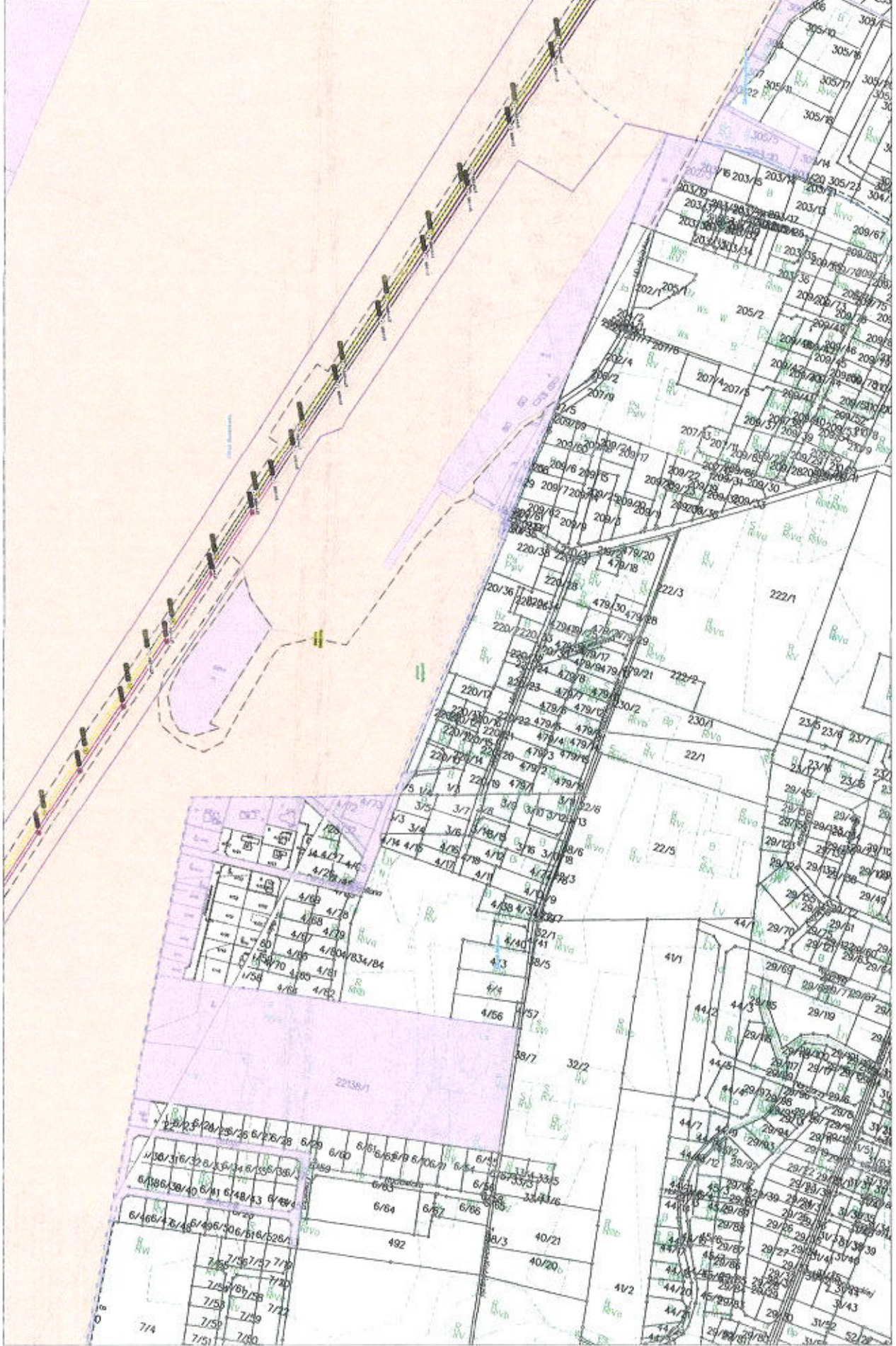
MAPA W SKALI ZAPRZYMASZAJĄCEJ CZYLIŁNOCIE PRZEDSTAWIENIOWYCH WYKONANIE PRAC NA STACJI MAKSYMILIAŃSKO REALIZOWANEJ W RAMACH PROJEKTU PRACE NAJLEPIEJ WYKONANY (CZĘŚĆ TRANSPORTOWA) STACJA - "INICJATYWA"

A/kuz nr 5
1:2 000



Legenda

- 0-0-00 Kłomierz (lini kolejowy)
- 0-0-01 Kłomierz (lini kolejowej nr 201 (przebieg))
- 0-0-02 Kłomierz (lini kolejowej nr 131 (przebieg))
- 0-0-03 Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowy)
- 0-0-04 Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowy)
- 0-0-05 Linia kolejowa nr 201 (przebieg strefowy)
- 0-0-06 Linia kolejowa nr 131 (przebieg strefowy)
- 0-0-07 Stacjonariusz węglowa WIKS 75
- 0-0-08 Granica terenu kolejowego
- 0-0-09 Zakres realizacji inwestycji
- 0-0-10 Wydzielony zakres realizacji inwestycji
- 0-0-11 Granica obrębów ewidencyjnych
- 0-0-12 Gminy
- 0-0-13 Powiaty
- 0-0-14 Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- 0-0-15 Obszar oddziaływania działki granicząca z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja





ZALĄCZNIK NR 2 DO WNIOSKU
 O WYDANIE DZIAŁKI O ŚRODKOWIRÓWNOCNEJ
 JAKOŚCI WYKONCZONYCH PRACACH
 PRACE NA STACJI MAKSYMALNĄSIŁO
 REALIZOWANEJ W WYNIKACH PROJEKTU
 PRAC NA STACJI MAKSYMALNĄSIŁO
 TRANSPORTOWA STRODOZIELE - PROJEKT
 MAPA W SKALI 2:500 (KADASTR)
 CZYLI PLAN PRZEDSIĘWZIĘCIA
 PRZEMIANOWANIA TERENU
 NA AKTYWNI ŁĄCZKI REALIZOWANE
 PRZESIEWNIENIE
 PRZEMIANOWANIE
 PRZEMIANOWANIE
 NAKŁADY BEZCENNE ODZIALA WIAŁ
 PRZEDSIĘWZIĘCIE

A-Kuźm 11 8
 1:2 000



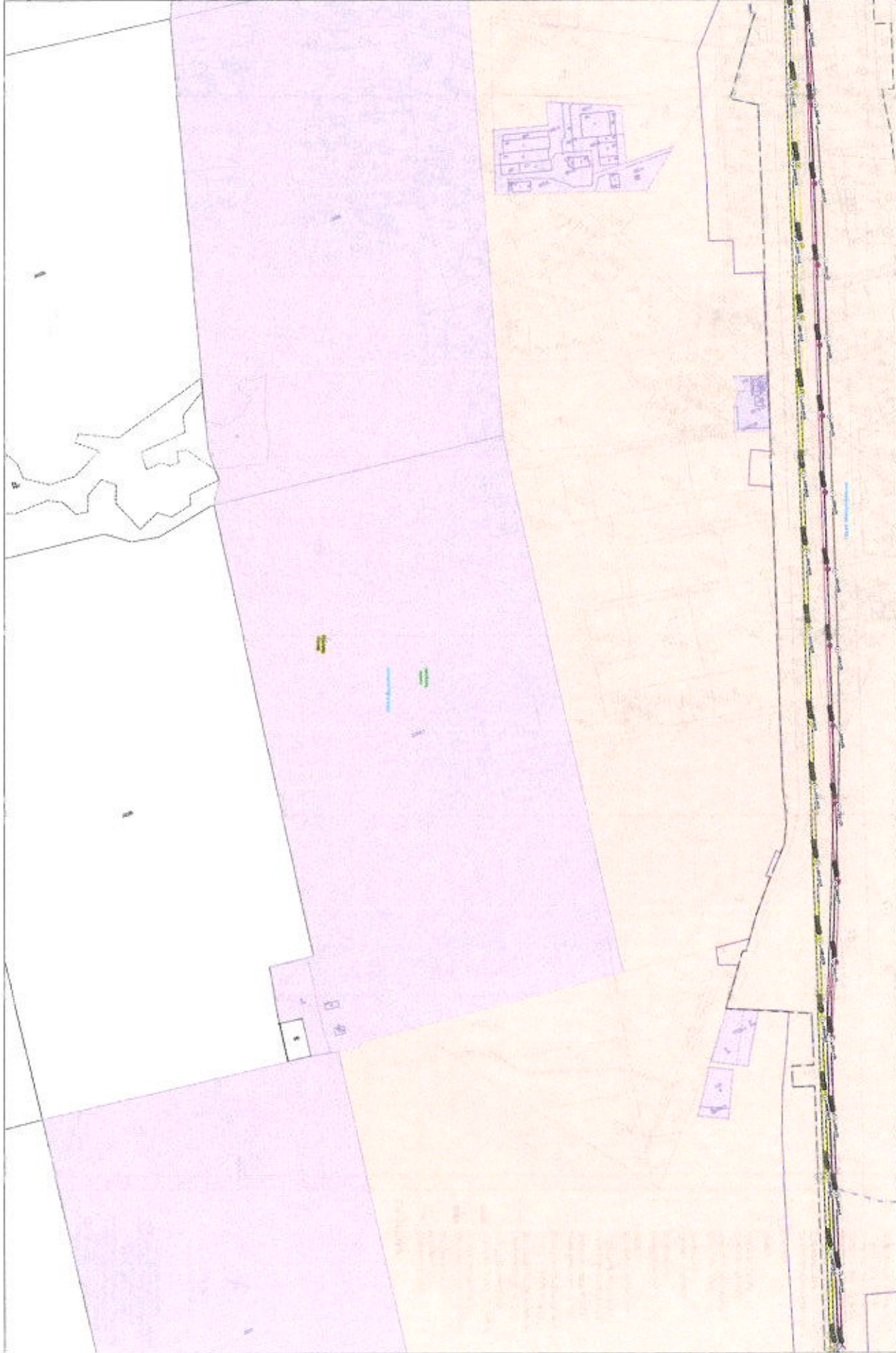
Legenda

- o=sm Kijometraż linii kolejowych
- o=sm Kijometraż linii kolejowych (projektowanych)
- o=sm Kijometraż linii kolejowych nr 201 (Genietyczny)
- o=sm Kijometraż linii kolejowych nr 131 (Genietyczny)
- o=sm Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- o=sm Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- o=sm Linia kolejowa nr 201 (przebieg deniwelacyjny)
- o=sm Linia kolejowa nr 131 (przebieg deniwelacyjny)
- o=sm Bezceńca wlotkowa WKR518
- o=sm Granica terenu kolejowego
- o=sm Zakres realizacji inwestycji
- o=sm Wydzielony zakres realizacji inwestycji
- o=sm Granice drzewliw emisyjny/rynny
- o=sm Granicy
- o=sm Pomniki
- o=sm Działki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- o=sm Oznacznik oznaczenia działki oznaczone z no składowi ewidencyjnym, na których terenie realizowana inwestycja

ZAJĘCIE NR 2 DO WNIOSKU
O WYKONANIE PRAC
INŻYNIERSKICH I
PRAW KONSTRUKCYJNYCH
DLA PRZEDEWZIĘCIA
PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWA
REALIZOWANEJ W RAMACH PROJEKTU
REALIZACJI LINII KOLEJOWYCH
TRANSPORTOWYCH W ODRĘBIE "POLSKA
STACJA"

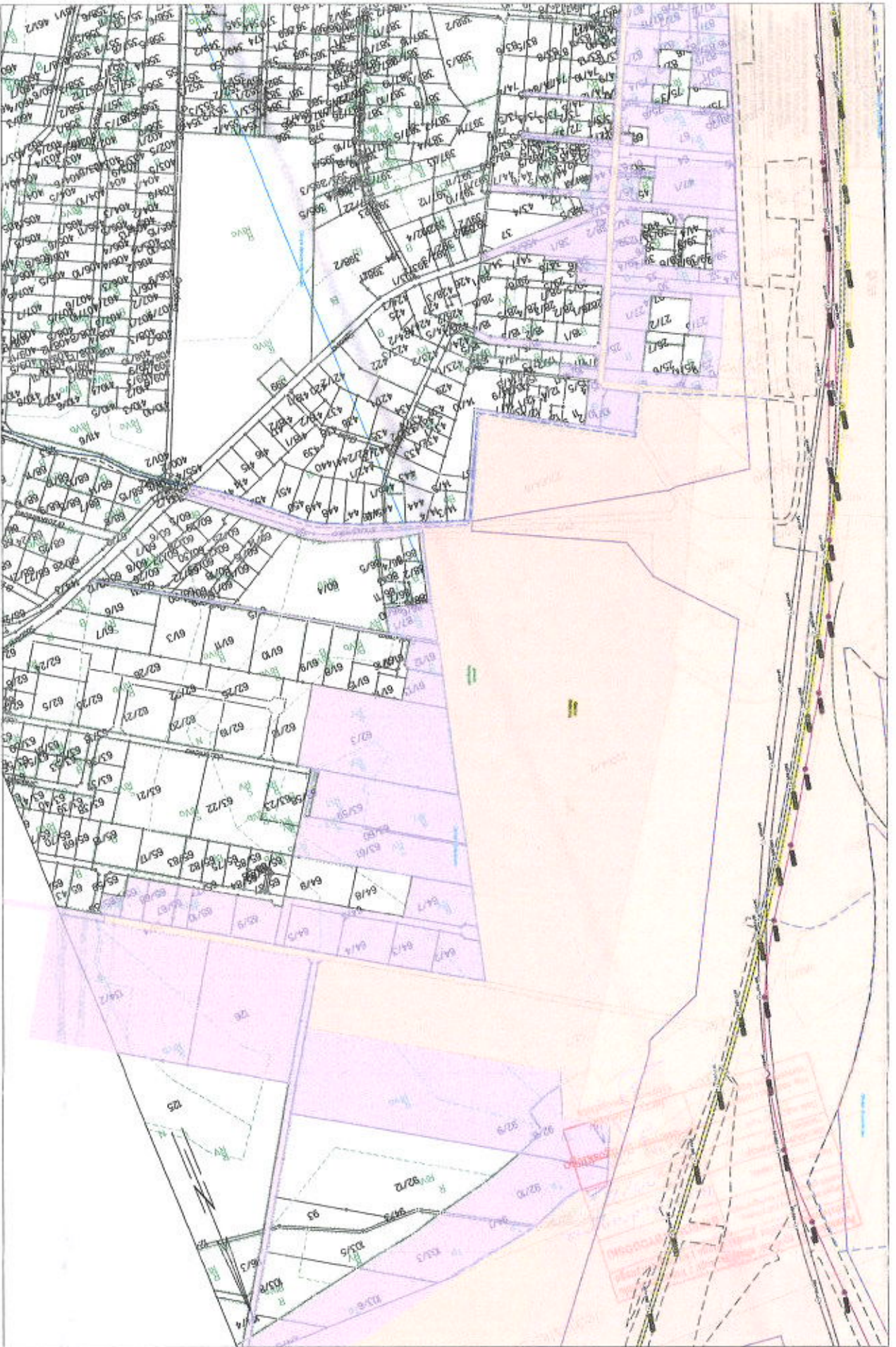
MAPA W SKALI ZAPRAWIAJĄCEJ
CZYLI PLAN WYKONAWCZY
DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ
PRZEDEWZIĘCIA
NAKTORYM BĘDZIE REALIZOWANE
PRZEDEWZIĘCIE
CZYLI
PRZEDEWZIĘCIA ODBUDOWY
NAKTORY BĘDZIE ODBUDOWYWAĆ
PRZEDEWZIĘCIE

A/kwaz nr 7
1:2 000



Legenda

- o-oo Kłomatorz (lini kolejowych) (projektowany)
- o-oo Kłomatorz (lini kolejowych) nr 201 (istniejący)
- o-oo Kłomatorz (lini kolejowych) nr 131 (istniejący)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- Bocznicę wojskową WROG 15
- - - Granica terenu kolejowego
- - - Zakres realizacji inwestycji
- Wydużony zakres realizacji inwestycji
- Granice objętych ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Drżaki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Obszar odciążeniowy
- Drżaki graniczne z drżakami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja



ZALĄCZENIE NR 3 DO WNIOSKU
 O WYKAZANIE DZIAŁKI O SPÓSOBYM WYKONANIU
 JAKIENKOLWIEKICH PRAC NA STACJI MAKROSTRUKTURNEGO
 REALIZOWANEGO W RAMACH PROJEKTU
 TRANSPORTOWA SIŁOWNICZKA - INWESTYCJA
 KANAŁ W SKŁADZIE ZAPRAWIAJĄCEJ
 CIEPŁOTĄ (PROJEKTOWANIE)
 PRZEZ BIURO PROJEKTOWE
 NACJONALNĄ AGENCJĘ
 PRZEBUDOWY I
 REKONSTRUKCJI
 INFRASTRUKTURY
 TRANSPORTOWEJ
 WRAZ Z ZAKONCZENIEM
 PRAC WYKONANYCH
 NA TERENIE SIŁOWNICZKI
 NAJNOWSZEJ STACJI ORGANY WYKAZ
 PRZEDSIĘWZIĘCIE

A-kwadrat nr 8
 1:2 000



Legenda

- 0-0-00 Kolorowana linia kolejowa (projektowana)
- 0-0-01 Kolorowana linia kolejowa nr 201 (istniejąca)
- 0-0-02 Kolorowana linia kolejowa nr 131 (istniejąca)
- 0-0-03 Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- 0-0-04 Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- 0-0-05 Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- 0-0-06 Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- 0-0-07 Bocznicą wypoiskowa WEN315
- 0-0-08 Granica terenu kolejowego
- 0-0-09 Zakres realizacji
- 0-0-10 Wydział w zakresie realizacji inwestycji o znaczeniu regionalnym
- 0-0-11 Granica obiektu inwestycyjnego
- 0-0-12 Granice powiatu
- 0-0-13 Działki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- 0-0-14 Działki o charakterze inwestycyjnym, na których terenie realizowana inwestycja

ZAJACZNIK NR 2 DO WNIOSKU
 O WYDZIAŁOWANIE I PRZEKAZANIE
 AMBULANSMANUSCJI O PRZEDSIĘWZĘCIACH
 REALIZOWANYCH W RAMACH PROJEKTU
 PRACE NA STACJI MARSZALKOWO
 PRACE NA STACJI MARSZALKOWO
 PRACE NA STACJI MARSZALKOWO
 TRANSPORTOWA I WYKONANIE TRANSPORTU

MAPA W SKALI ZASTYWIENIA
 CYNTELIKI, PRZEDETYNIONICH
 PRZEDWYKONANIE, TERENIA,
 NA KTORYM BĘDZIE REALIZOWANE
 PRZEDSIĘWZĘCIE
 CYNTELIKI, PRZEDETYNIONICH
 PRZEDWYKONANIE, TERENIA,
 NA KTORYM BĘDZIE ODDZIAŁYWAĆ
 PRZEDSIĘWZĘCIE

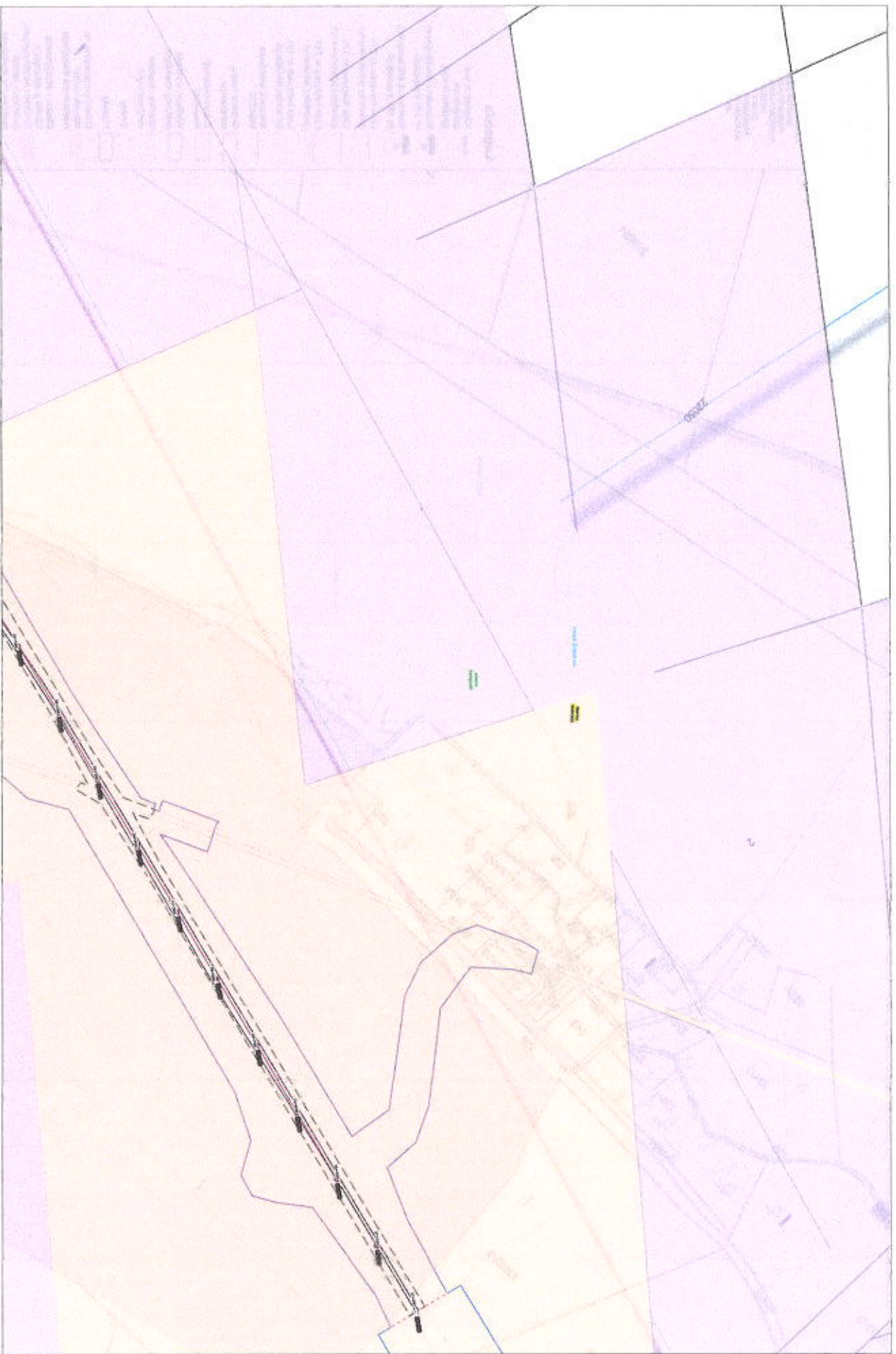
Akruż nr 11
 1:2 000



Legenda

- o-oo Kilometróż linii kolejowych (projektowany)
- o-oo Kilometróż linii kolejowej nr 201 (istniejący)
- o-oo Kilometróż linii kolejowej nr 131 (istniejący)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- Bocznicowa wojkowska WBR519
- Granica terenu kolejowca
- Zakres realizacji inwestycji
- Wydzielony zakres realizacji inwestycji
- Granica obszarów ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Obszar oddziaływania
- Działki graniczące z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja





ZALĄCZENIE NR 2 DO WNIOSKU
 O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYM
 JAKOŚCI WRAZ Z ZAŁĄCZNIKIAMI
 PLANU W SKALI ZAPRAWNIOWANIA
 CZYLI PLANUŚC PRZEBUDOWY I
 REALIZACJI WRAZ Z ZAŁĄCZNIKIAMI
 REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU
 WYKONANIA I WYKONANIA
 TRANSPORTOWA STACJA - "TRZASKÓW"

PLAN W SKALI ZAPRAWNIOWANIA
 CZYLI PLANUŚC PRZEBUDOWY I
 REALIZACJI WRAZ Z ZAŁĄCZNIKIAMI
 REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU
 WYKONANIA I WYKONANIA
 TRANSPORTOWA STACJA - "TRZASKÓW"

PROJEKTOWANIE
 PRZEDSIĘWZIĘCIE
 PRZEBUDOWY I
 REALIZACJI
 TRANSPORTOWA STACJA - "TRZASKÓW"

PROJEKTOWANIE
 PRZEDSIĘWZIĘCIE
 PRZEBUDOWY I
 REALIZACJI
 TRANSPORTOWA STACJA - "TRZASKÓW"

Arkusz nr 12
 1:2 000



Legenda

- 0-0-00 Kolorystyka linii kolejowych (projektowany)
- 0-0-00 Kolorystyka linii kolejowych (projektowany) nr 201 (istniejący)
- 0-0-00 Kolorystyka linii kolejowych nr 131 (istniejący)
- 0-0-00 Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- 0-0-00 Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- 0-0-00 Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- 0-0-00 Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- 0-0-00 Bocznicza wojtkowska WBR519
- 0-0-00 Granica terenu kolejowego
- 0-0-00 Zakres realizacji inwestycji
- 0-0-00 Wydatek i zakres realizacji inwestycji
- 0-0-00 Granice obiektów inwestycyjnych
- 0-0-00 Granice
- 0-0-00 Powiaty
- 0-0-00 Działki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- 0-0-00 Działki odcinanej wsi
- 0-0-00 Działki graniczące z działkami mieszczącymi na których terenie realizowana inwestycja

Załącznik nr 2 do wniosku
o wyrażenie zgody na realizację
inwestycji w zakresie
prace na stacji maksymalnie
realizowanego w ramach projektu
realizacji linii kolejowej nr 201
na odcinku między stacją
transportową i przystankiem -
Przedsięwzięcie
MAPA W SKALI ZWERYFIKACJI
CZYLI PLAN WYKONAWCZY
INWESTYCJI W RAMACH
PROJEKTU
PRZEDSIĘWZIĘCIE
REALIZACJI LINII KOLEJOWEJ
NR 201 (ISTNIEJĄCY
I PRZEBIEG PROJEKTOWANY)
NA ODCINKU MIĘDZY STACJĄ
TRANSPORTOWĄ I PRZYSTANKIEM
NA ODCINKU MIĘDZY STACJĄ
TRANSPORTOWĄ I PRZYSTANKIEM

Arkusz nr 13

1:2 000



Legenda

- o-oo- Kilometrzał linii kolejowych (projektowany)
- o-oo- Kilometrzał linii kolejowej nr 201 (istniejącej)
- o-oo- Kilometrzał linii kolejowej nr 131 (istniejącej)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejącej)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejącej)
- Bieżmoć wójcikowa WBR0519
- - - - - Granica terenu kolejowego
- - - - - Zakres realizacji inwestycji
- Wykubony zakres realizacji inwestycji
- - - - - Granica obrębów ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Dozaki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- Obzaz odizaktywana. Dozaki graniczące z dozakami ewidencyjnymi, na których terenie realizowana inwestycja



ZNAJAZDZIK NR 2 DO PLANU
 O WYKONANIE BUDOWY O ŚRODKOWSKICH
 ZAKRESIE NA STACJI MAJSTROWYCH
 REALIZOWANYCH W RAMACH PROJEKTU
 PRACZ. NA AL. TRYMAYNIA (CZĘŚĆ)
 TRANSPORTOWY I PROJEKT "TRONKASTO"
 MIAŁO W SKŁU ZAPRAWIANIA I
 CZĘŚCIOWO: WYKONAWCZYCH
 PRACZ. NA AL. TRYMAYNIA
 NA KOTŁOWNI BUDOWY REALIZOWANE
 PRZEZ SŁOJENSKIE
 ONA Z KAWALCZYK
 PRACZ. NA AL. TRYMAYNIA
 NA KOTŁOWNI BUDOWY
 PROJEKTOWANIE

ANUSZ PR 14
 1:2 000



Legenda

- - - - - Kolejność linii kolejowych (projektowany)
- - - - - Kolejność linii kolejowej nr 201 (istniejącej)
- - - - - Kolejność linii kolejowej nr 131 (istniejącej)
- - - - - Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- - - - - Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- - - - - Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- - - - - Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- - - - - Bocznicę węglową WBEK519
- - - - - Granica strefy kotłownego
- - - - - Zakres realizacji inwestycji
- - - - - Wykazy zakres realizacji inwestycji eksploatacyjnych
- - - - - Granice obiektów eksploatacyjnych
- - - - - Cenny
- - - - - Powody
- - - - - Działki ewidencyjne, na których terenie realizowana inwestycja
- - - - - Obszar oddziaływania działki graniczącej z działkami sąsiednimi, realizowana inwestycja

ZALĄCZNIK NR 2 DO WNIOSKU
O WYDZIAŁANIE I WYKONANIE
PRAC NA STACJI MAKSYMALNĄ WY-
KONAWALNOŚĆ I A PODROZKIEROWA PR-
REALIZOWANEJ W RAMACH PROJEKTU
PRACE NAALIGRATYWNIM OLIU
TRANSPORTOWY SPODŁEZ - TROJMIESTO

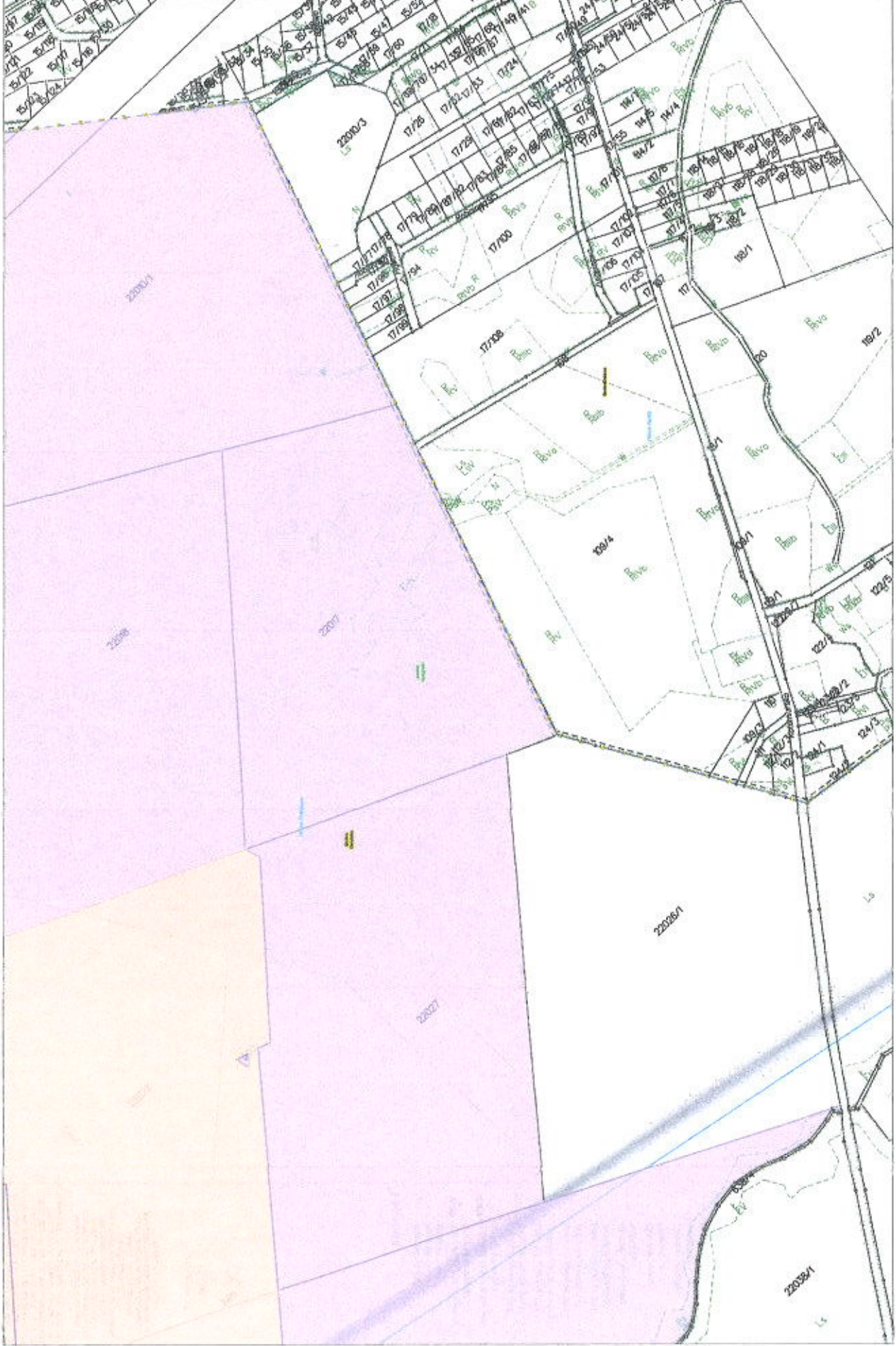
MAPA W SKALI ZAPSWANAJEJ
CZYLI WYKONANIE
PRAC WYKONAWCZYCH
PROJEKTOWYCH
NAKTORYM ETAPIE REALIZOWANE
PROJEKTOWE
PROJEKTOWYCH
PROJEKTOWYCH
NAKTORYM ETAPIE REALIZOWANE
PROJEKTOWE

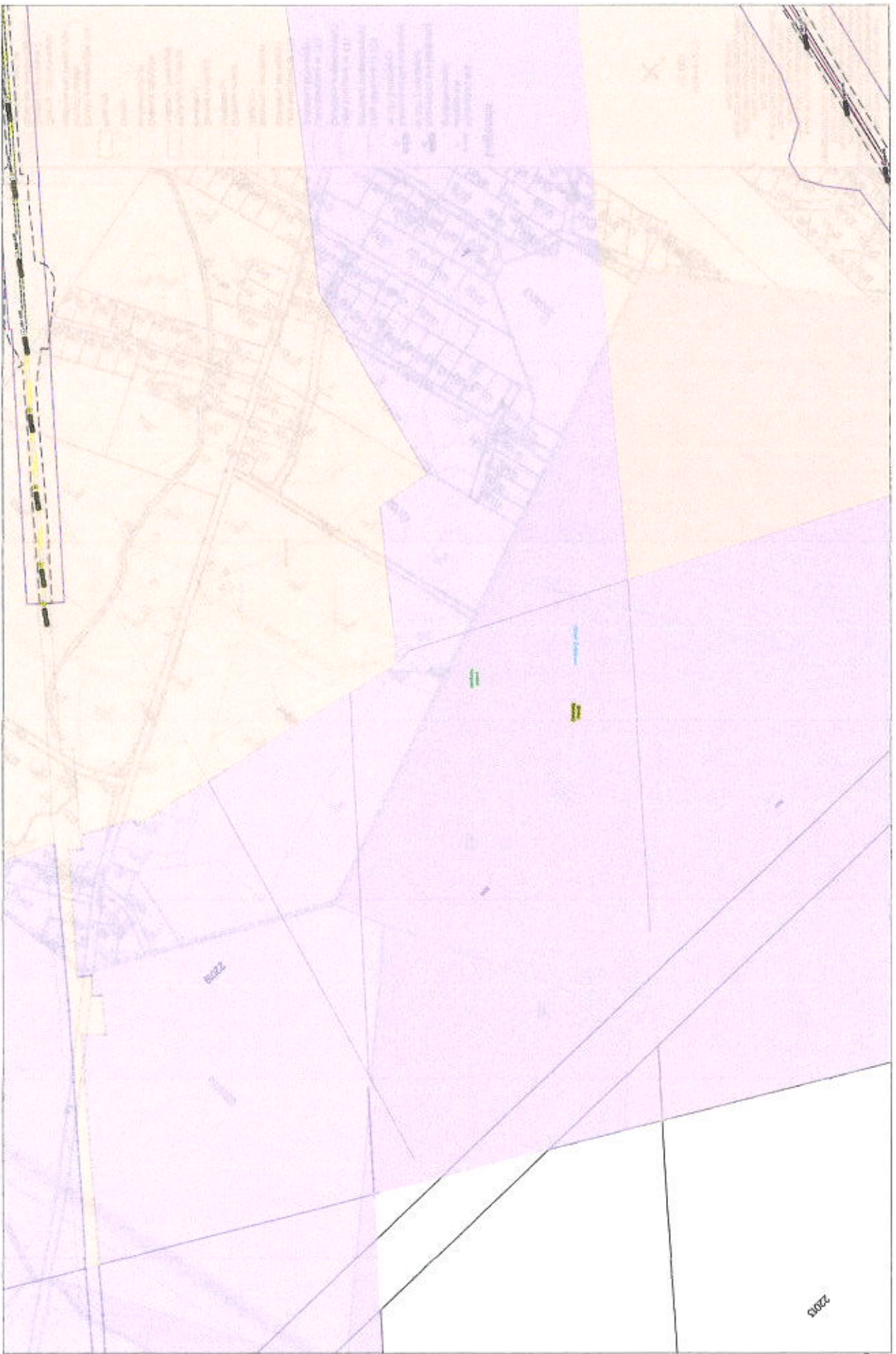
Arkusz nr 15
1:2 000



Legenda

- Kolorowa linia kolejowa (projektowana)
- Kolorowa linia kolejowa nr 201 (istniejąca)
- Kolorowa linia kolejowa nr 131 (istniejąca)
- Linia kolejowa nr 201 (zrobiony projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (zrobiony projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (zrobiony istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (zrobiony istniejący)
- Bieżnia węgłowa WKS18
- Granica kierunku kolejowego
- Zakres realizacji inwestycji
- Wydzielony zakres realizacji inwestycji
- Granice obszarów ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Działki oddzielone od sąsiadów
- Działki graniczące z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja





2203

ZALĄCZENIE NR 2 DO WNIOSKU
O WYDANIE OŚWIADCZENIA
JAKOŚCI PROJEKTU
PRACE NA STACJI BAKOŚCIE I LUBOWIE
REALIZOWANE W RAMACH PROJEKTU
TRANSPORTOWYMI ŚRODKAMI - TRASA
MIAŁA W SKŁADZIE ZAPRAWIAJĄCEJ
CIĘŻAROWEK, PRZEDEKAWIANKĄ
PRZEMOJĄ I LUBOWĄ TERENEM
NA KTÓRYM SIEDZI REALIZOWANE
PRZEDSIĘWZIĘCIE
OPRÓCZ ZAKOŃCZENIA
PROJEKTOWANIA I WYKONANIA
MONTAŻU BIEŻĄCEGO WYKONANO
PRZEDSIĘWZIĘCIE

Arkusz nr 18
1:2 000

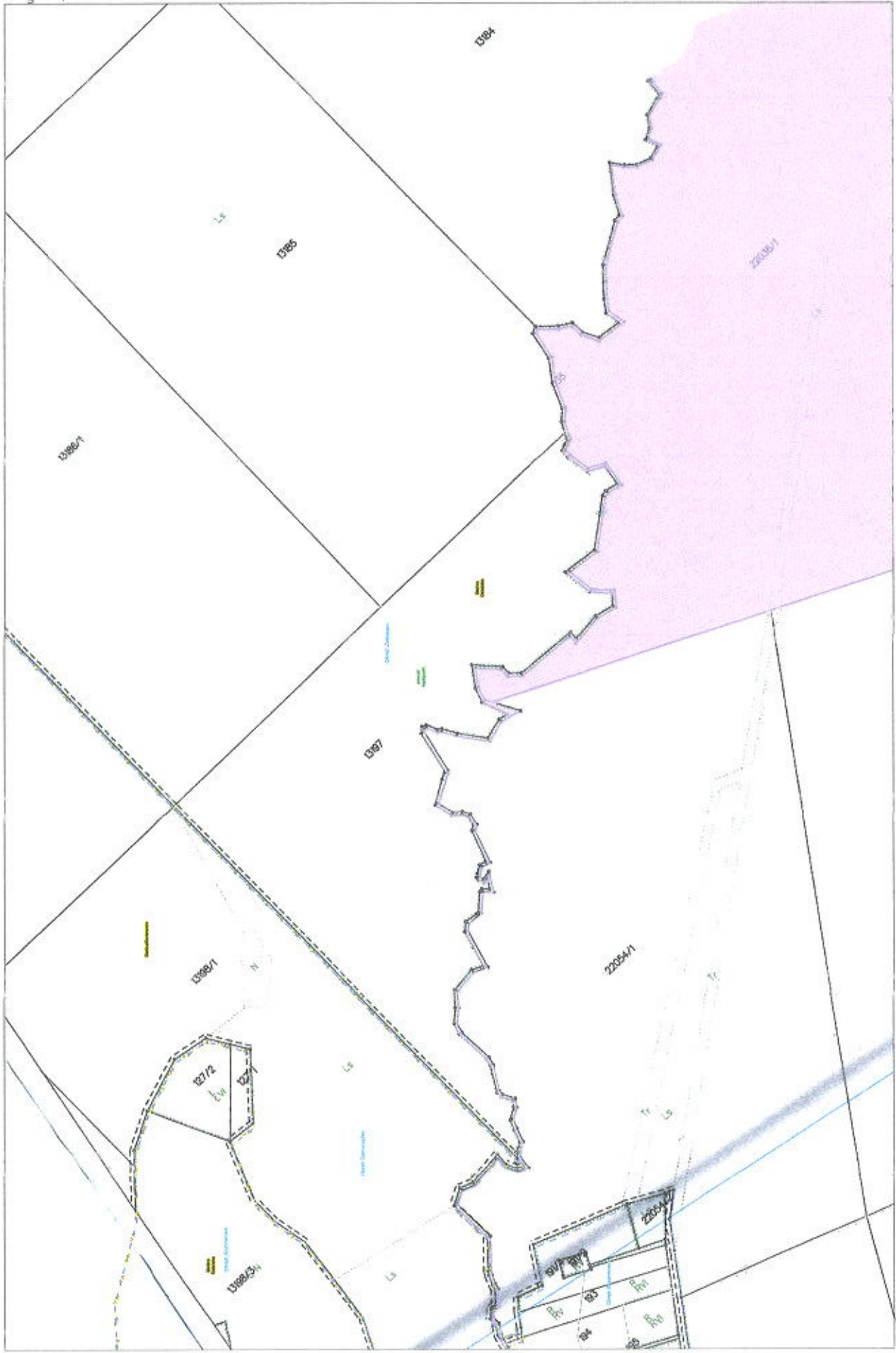


Legenda

- 0-000 Kilometr żelazny kolejowy (projektowany)
- 0-000 Kilometr linii kolejowej nr 201 (istniejącej)
- 0-000 Kilometr linii kolejowej nr 131 (istniejącej)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (przebieg istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (przebieg istniejący)
- Bezczarna wodostkowa WBR519
- Granica terenu kolejowego
- Zakres realizacji
- Wydział 7 zakres realizacji inwestycji
- Granica obwodu ewidencyjnego
- Granice
- Punkty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Działki oddzielające działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja

ZAJAZDNIA NR 2 DO WNIOSKU
 O WYKONANIE STUDIUM WSKAZUJĄCYCH
 WARIANTY WYKONANIA I DROGI
 WYKONAWCZĄCĄ, PROJEKTOWANĄ
 PRACE NA STADIUM MANSJONARIOWO
 REALIZOWANEGO W RAMACH PROJEKTU
 PRACE NA TERENOWYMI DANYMI
 TRANSPORTOWA DROGOWA - TRASA D167

Arkusz nr 19
 1:2 000



Legenda

- Kolorystyka linii kolejowych (projektowany)
- Kolorystyka linii kolejowej nr 201 (istniejącej)
- Kolorystyka linii kolejowej nr 131 (istniejącej)
- Linia kolejowa nr 201 (orzeczliwy projektowany)
- Linia kolejowa nr 131 (orzeczliwy projektowany)
- Linia kolejowa nr 201 (orzeczliwy istniejący)
- Linia kolejowa nr 131 (orzeczliwy istniejący)
- Granica województwa Wlkpolskie
- Granica terenu kolejowego
- Zakres realizacji inwestycji
- Wykluczony zakres realizacji inwestycji
- Granica obszarów ewidencyjnych
- Gminy
- Powiaty
- Działki ewidencyjne, na których będzie realizowana inwestycja
- Obszar oddziaływania Działki graniczące z działkami ewidencyjnymi, na których będzie realizowana inwestycja

WOO.420.245.2019.DK.61 - załącznik nr 3

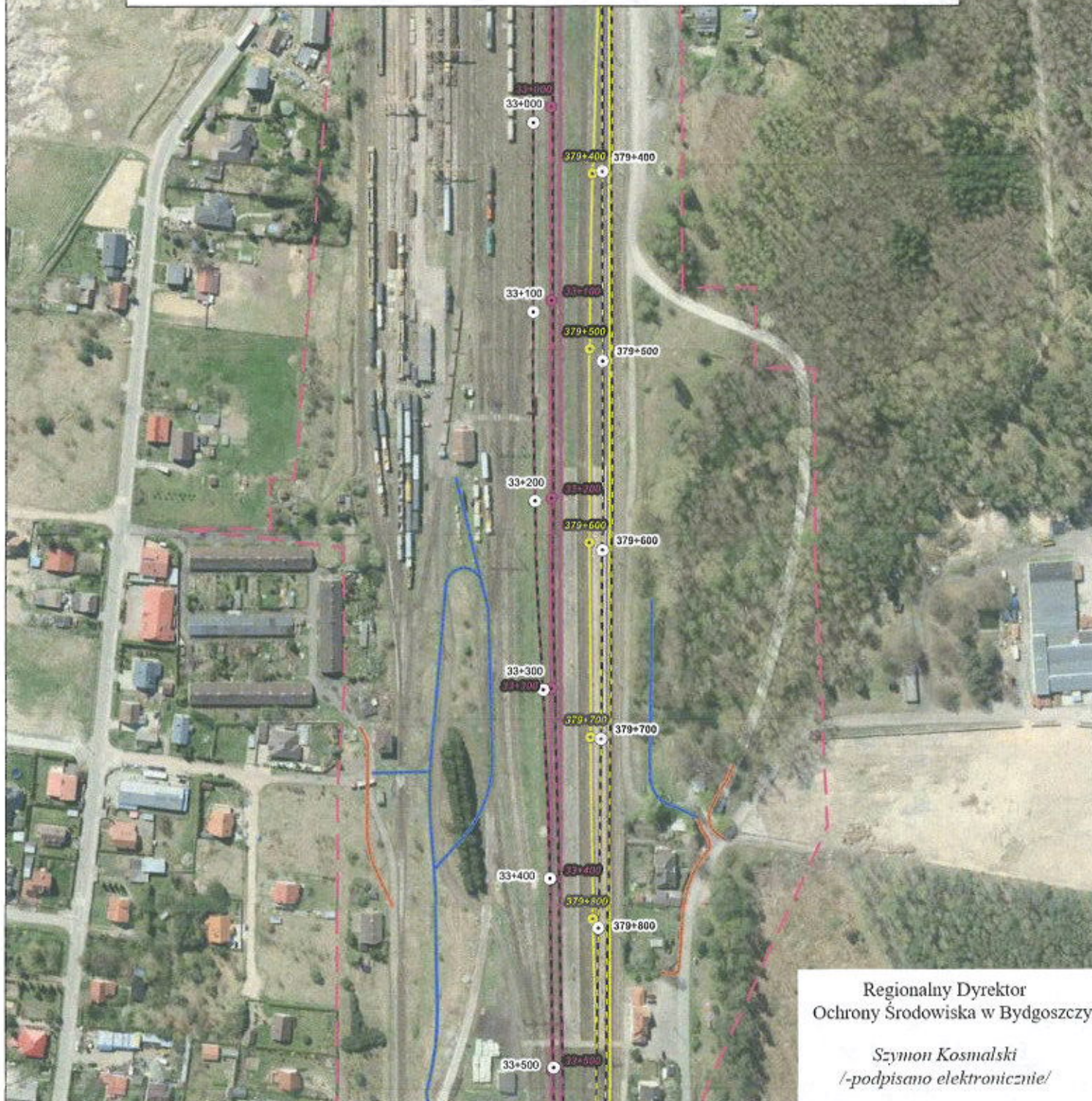
do decyzji z dnia 26 września 2022 r.,

znak: WOO.420.245.2019.DK.58

- mapa z zaznaczonym planowanym układem drogowym,
placem ładunkowym i parkingiem (10 arkuszy)



1:2 000



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Szymon Kosmański
/-podpisano elektronicznie/

Mapa poglądowa dróg projektowanych
dla przedsięwzięcia pn.
„PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
realizowanego w ramach projektu
„PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO”

Arkusz 1 z 10

Legenda

0+000	Kilometr2 projektowany	Tory istniejące	Nowy przebieg drogi powiatowej DP-1525C
0+100	Kilometr2 istniejący LK201	LK201	Projektowany plac ładunkowy
0+200	Kilometr2 istniejący LK131	LK131	Projektowany parking
0+300		Zakres inwestycji	
Tory projektowane		Projektowany układ drogowy	
LK201		Drogi nowobudowane	
LK131		Odcinki dróg do przebudowy	
WBK nr 519			



Mapa poglądowa dróg projektowanych
dla przedsięwzięcia pn.
„PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
realizowanego w ramach projektu
**„PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO”**

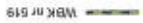

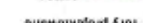
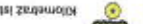


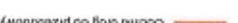
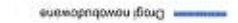





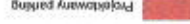


Arkusz 2 z 10

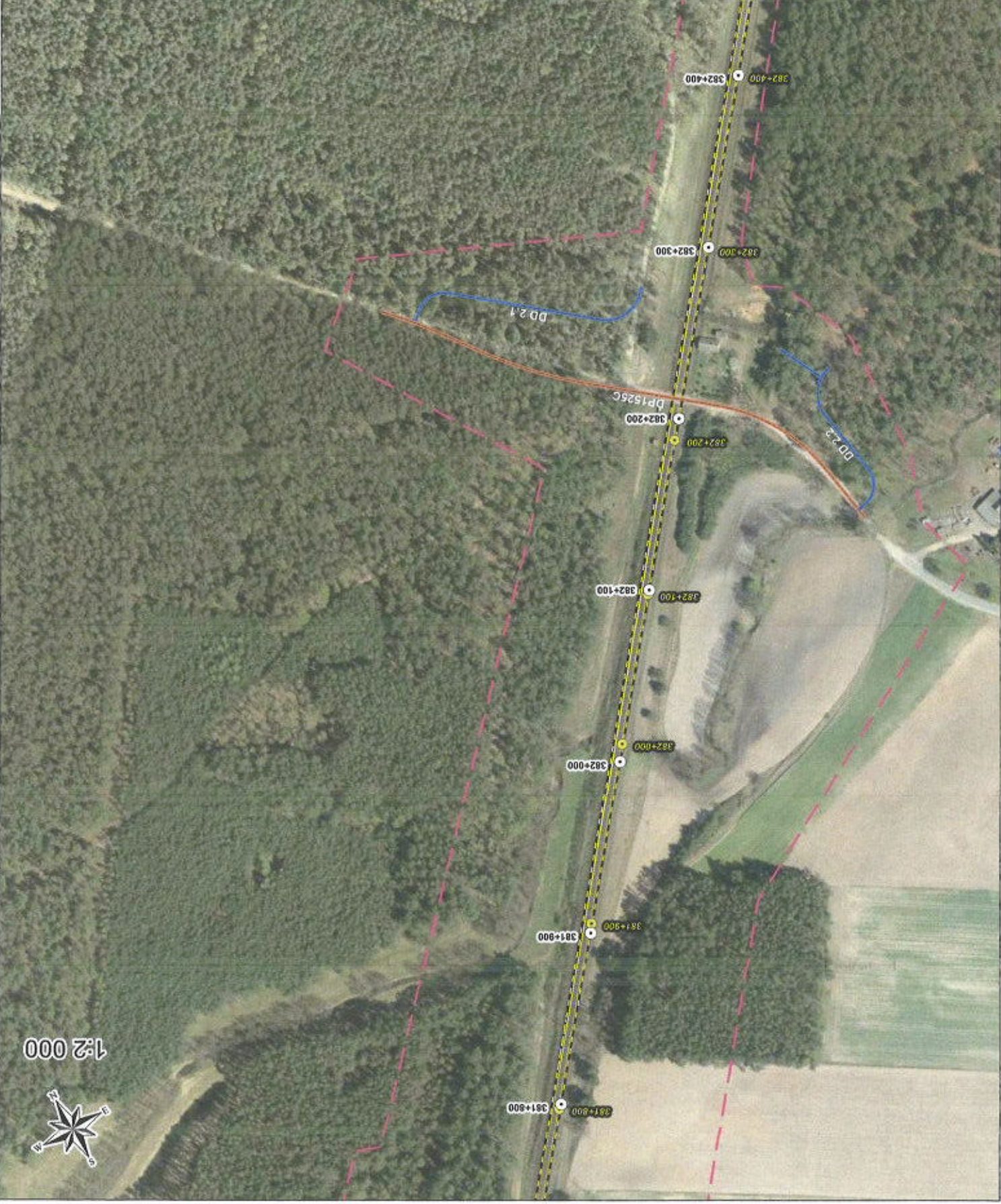
Legenda

0+000	Kilometrąz projektowany	Tory istniejące	Nowy przebieg drogi powiatowej DP 1525C
379+900	Kilometrąz istniejący LK201	LK201	Projektowany plac ładunkowy
380+100	Kilometrąz istniejący LK131	LK131	Projektowany parking
380+400		Zakres inwestycji	
Tory projektowane		Projektowany układ drogowy	
LK201		Drogi nowobudowane	
LK131		Odcinki dróg do przebudowy	
WBK nr 519			

Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsiębiorstwa pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO”
 Arkusz 10 z 10



















Legenda

	MBK nr 519
	LK131
	LK201
	Kłomierz istniejący LK131
	Kłomierz istniejący LK201
	0+000
	Odcinek drogi do przebudowy
	Drogi nowobudowane
	Projektowany układ drogowy
	Zakres inwestycji
	LK131
	LK201
	Tory istniejące
	Projektowany parking
	Projektowany plac ładunkowy
	Nowy przebieg drogi powiatowej DP 1525C



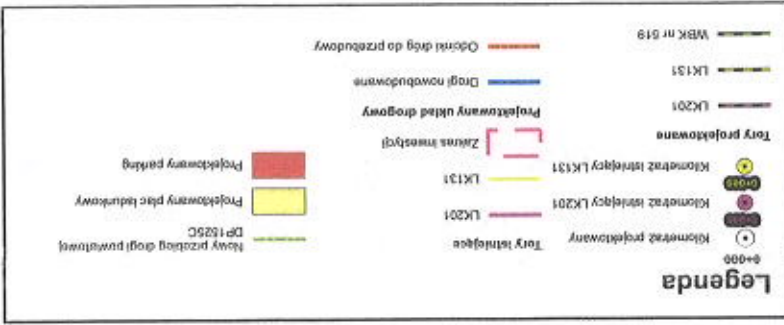
Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO”
 Arkusz 9 z 10

Legenda

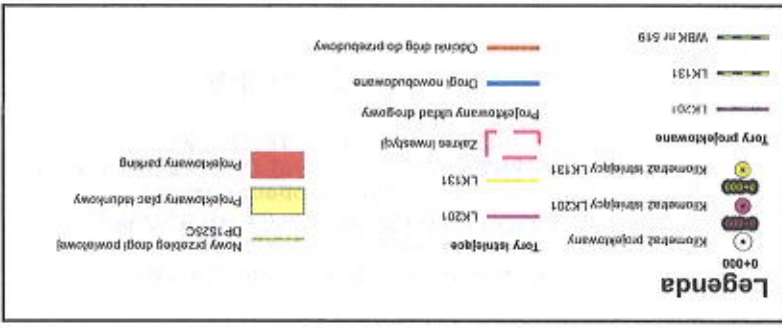
	WBK nr 519
	LK131
	LK201
	Tory projektowane
	Kilometr oznajmujący LK131
	Kilometr oznajmujący LK201
	Kilometr projektowany
	0+000
	Odcinek drogi do przebudowy
	Drogi nowo budowane
	Projektowany układ drogowy
	Zakres inwestycji
	LK131
	LK201
	Tory istniejące
	Projektowany plac ładunkowy
	Projektowany parking
	Nowy szereg dróg powiatowej DP1525C



Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIĄSTO”
 Arkusz 8 z 10

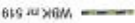
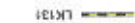


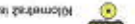
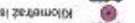
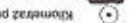

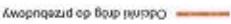


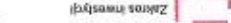






Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIĄSTO”
 Arkusz 7 z 10



Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO”
 Arkusz 6 z 10

Legenda













	Wsk nr 519
	LK131
	LK201
	Tory projektowane
	Kilometr tamtejszy LK131
	Kilometr tamtejszy LK201
	Kilometr projektowany
	Tory istniejące
	Odcinki dróg do przebudowy
	Drogi nowobudowane
	Projektowany układ drogowy
	Zakres inwestycji
	Projektowany parking
	Projektowany plac ładunkowy
	Nowy przebieg drogi punktowej CP 1525C
	Nowy przebieg drogi punktowej



1:2 000

















Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIĄSTO”
 Arkusz 5 z 10

Tory istniejące		Tory projektowane	
	Nowy przebieg drogi powiatowej		Kierunek istniejący LK201
	Projektowany plac ładunkowy		Kierunek istniejący LK131
	Projektowany parking		Zakres inwestycji
	Odwróciła się do przebudowy		Drogi nowobudowane
	Projektowany układ drogowy		LK201
	WBRK nr 519		LK131



Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIĄSTO”
 Arkusz 4 z 10

Legenda

 Mikrotur projektowany  Kierunek istniejący LK201  Kierunek istniejący LK131  Tury projektowane  LK201  LK131  WK nr 519	 Projektowany parking  Projektowany plac ładunkowy  Nowy parking dróg powiatowy  Zakres inwestycji  Projektowany układ drogowy  Drogi nowobudowane  Odcinek drogi do przebudowy
---	--



Mapa poglądowa dróg projektowanych
 dla przedsięwzięcia pn.
 „PRACE NA STACJI MAKSYMILIANOWO”
 realizowanego w ramach projektu
 „PRACE NA ALTERNATYWNYM CIĄGU TRANSPORTOWYM
 BYDGOSZCZ – TRÓJMIĄSTO”
 Arkusz 3 z 10

Legenda	
	Nowy przebieg drogi powiatowej
	Projektowany plac ładunkowy
	Projektowany parking
	Obszar inwestycji
	Projektowany układ drogowy
	Drogi nowobudowane
	Obecni ekwi do przebudowy
	Wsk nr 518
	LK131
	LK201
	Tory projektowane
	Kilometr bieżący LK131
	Kilometr bieżący LK201
	Kilometr projektowy
	Tory istniejące
	LK131
	LK201

