



Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

WOO.420.26.2021.ADS.39

DECYZJA nr 1/2024

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), 75 ust. 1a i 75 ust. 5 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 grudnia 2021 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.7 ISW-02150-I, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowanych przez Pana Andrzeja Osipów Dyrektora Regionu Północnego, z siedzibą w Gdańsku oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

- I. ustalą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław – węzeł Inowrocław”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załączniku graficznym dołączonej do niniejszej decyzji, a także w raporcie o oddziaływaniu

na środowisko, sporządzonym przez zespół autorów pod kierownictwem Pana Jacka Kurzawa, z firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (datowanym na sierpień 2022 r.) wraz z uzupełnieniami złożonymi z pismami z dnia: 14 lutego 2023 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MR.5 ISW-02150-I oraz 23 maja 2023 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.16 ISW-02150-I, dla wariantu W_{wybranego}.

II. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

III. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zadanie realizowane będzie w całości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie inowrocławskim.

Inwestycja swoim zakresem obejmuje infrastrukturę łącznie około 47,482 km linii kolejowych nr: 131, 206, 231, 353, 741, 742, 845 oraz nowe linie kolejowe, o nazwach roboczych 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N, 8N, na następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew od km 316+000 do km 326+100 – łącznie 10,1 km,
- b) linia kolejowa nr 206 Inowrocław Rąbinek – Żnin od km 0+577 do km 4+962 – łącznie 4,385 km,
- c) linia kolejowa nr 231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica od km -0+060 do km 1+332 – łącznie 1,392 km,
- d) linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa od km 95+250 do km 101+750 – łącznie 6,5 km,
- e) linia kolejowa nr 741 Mimowola – Jaksice od km -0+010 do km 4+900 – łącznie 4,91 km,
- f) linia kolejowa nr 742 Inowrocław – Inowrocław Rąbinek od km -0+401 do km 4+807 – łącznie 5,208 km,
- g) bocznicą kolejową Inowrocław Chemia (była linia 845) od km 0+280 do km 1+000 – łącznie 0,72 km,
- h) linia kolejowa o nazwie roboczej 1N od km 0+000 do km 0+781 – łącznie 0,781 km,
- i) linia kolejowa o nazwie roboczej 2N od km 318+527 do km 321+789 – łącznie 3,262 km,

- j) linia kolejowa o nazwie roboczej 3N od km 0+577 do km 3+756 – łącznie 3,188 km,
- k) linia kolejowa o nazwie roboczej 4N od km 0+000 do km 1+111 – łącznie 1,111 km,
- l) linia kolejowa o nazwie roboczej 5N od km 0+000 do km 2+026 – łącznie 2,026 km,
- m) linia kolejowa o nazwie roboczej 6N od km 0+000 do km 2+431 – łącznie 2,431 km,
- n) linia kolejowa o nazwie roboczej 8N od km 0+000 do km 1+468 – łącznie 1,468 km,

wraz z leżącymi na nich posterunkami: Inowrocław Rąbinek, Mimowola, Dziarnowo, Inowrocław, Jaksice. Stacja Inowrocław Rąbinek będzie przebudowywana wraz z włączeniami linii 206, 231, 742 i 845, zaś stacja Inowrocław będzie przebudowywana wraz z włączeniami linii 353 i 742.

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

- 2.1. Zaplecza budowy (baza sprzętowo - materiałowa, miejsca magazynowania odpadów) nie organizować w bezpośrednim sąsiedztwie cieków oraz terenów chronionych akustycznie.
- 2.2. Wodę na cele budowlane wykorzystywać z istniejących wodociągów bądź dostarczać beczkownikami.
- 2.3. Miejsca postojowe maszyn, sprzętu budowlanego oraz place magazynowe uszczelnić w taki sposób, aby wykluczyć możliwość wycieku smarów lub paliwa.
- 2.4. Zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt, przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
- 2.5. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.

- 2.6. Podczas prac powodujących wzmożone zapylenie, stosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu, tj. zraszanie dróg dojazdowych i terenu budowy, transport materiałów sypkich pod przykryciem.
- 2.7. Zraszać teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 2.8. W przypadku konieczności prowadzenia prac w głębokich wykopach zastosować ścianki szczelne, odwodnienie podtorza realizować za pomocą drenażu.
- 2.9. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 2.10. Prace rozładunkowe prowadzić na placu przeładunkowym wyłącznie w porze dziennej.
- 2.11. Ograniczyć jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych.
- 2.12. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 2.13. Zapewnić prawidłową eksploatację i konserwację maszyn oraz sprzętu specjalistycznego, w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu gleby i wód gruntowych.
- 2.14. Na etapie funkcjonowania zapewnić minimum 5-centrymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a podsypką, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt na wszystkich odcinkach linii kolejowych objętych zamierzeniem.
- 2.15. Na etapie realizacji zabezpieczyć przed naruszeniem, bądź zniszczeniem, płat siedliska przyrodniczego 6510, zlokalizowany w km 4+000 linii kolejowej nr 741, w tym poprzez tymczasowe wyгородzenie od strony linii kolejowej, z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej wraz z informacją o zakazie wstępu.

2.16. Zbiorniki wodne:

- 2.16.1. przy miejscowości Mimowola: położony w klinie linii kolejowej nr 741, w odległości około 107 m, na odcinku w km 0+600-0+750 (strona prawa) i nowych linii kolejowych nr 2 i 3, w odległości około 23 m na odcinku w km 320+900-321+020 linii kolejowej nr 2 oraz w km 0+600-0,700 linii kolejowej nr 3N,
- 2.16.2. przy miejscowości Sławęcinek: położony przy linii kolejowych nr 741, w odległości około 18 m na wschód, na odcinku w km 4+480-4+520 (strona prawa),
- 2.16.3. przy linii kolejowej nr 353: w miejscowości Mimowola, położony w km 98+800-98+840, w odległości około 8 m na południe od skrajnego toru linii kolejowej nr 353,

zachować, a prace w ich sąsiedztwie (tj. strefie minimum 50 m od zbiorników), wyłączyć z miejsc wyznaczania zaplecza budowy, magazynowania materiałów i odpadów oraz parkingu, czy postoju maszyn, a także prowadzić pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym.

Zbiorniki na ww. odcinkach, wygrodzić od strony inwestycji na czas prowadzenia robót, z zastosowaniem tymczasowych wygrodzień herpetologicznych.

Wymiary minimalne wygrodzienia: wysokość części nadziemnej – minimum 40 cm (zalecana 50 cm), głębokość zakopania w gruncie – minimum 10 cm (zalecana 15 cm); odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm); ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą. Materiał, z którego wykonane zostanie ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwałe naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia (np. gruba folia, geotkanina lub geowłóknina). Wolne końce wygrodzień zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek.

- 2.17. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. W sytuacji konieczności prowadzenia wycinki również w okresie lęgowym dopuszcza się taką możliwość, ale na maksymalnie 2 dni przed planowaną wycinką drzew i krzewów ornitolog pełniący nadzór przyrodniczy powinien przeprowadzić kontrolę terenu, pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace związane z wycinką wstrzymać do czasu wyprowadzenia młodych. Możliwość ponownego podjęcia ww. prac ustalić z ornitologiem.
- 2.18. Z uwagi na konieczną wycinkę zadrzewień zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości minimum 1:1, tj. około 1300 drzew. Nasadzenia wprowadzić po prawej stronie układu linii kolejowych, na odcinku od km 322,200 do km 323,000 linii kolejowej nr 131. W ramach nasadzeń stosować wyłącznie rodzime gatunki (nie stosować gatunków obcych geograficznie).
- 2.19. Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń roślinności (drzew i krzewów), przez okres co najmniej 3 lat oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń.
- 2.20. Drzewa i krzewy niepodlegające wycince, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na etapie realizacji przed uszkodzeniem i zniszczeniem, w szczególności poprzez przyjęcie poniższych rozwiązań:
- 2.20.1. wygradzanie systemu korzeniowego drzewa (co najmniej strefy rzutu korony drzew, a optymalnie: rzut korony plus 1 m) oraz czytelne oznaczenie tej strefy tabliczką informacyjną. Ogrodzenie ochronne systemu korzeniowego wykonać jako widoczne, wysokie (nie niższe niż 2 m) i trwałe,
- 2.20.2. ewentualne cięcia korzeni wykonać ostrym narzędziem. Nie zabezpieczać (np. maścią ogrodniczą) ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni, nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron,
- 2.20.3. w celu zabezpieczenia koron dopuszcza się uprzedzenie nieuniknionych uszkodzeń drzew wykonaniem prac ograniczających rozmiar uszkodzeń, np. cięć technicznych. Ich rozmiar wynosi maksymalnie 20% masy asymilacyjnej drzewa w jednym nawrocie,

- 2.20.4. w obrębie bryły korzeniowej drzewa prowadzić prace ręcznie, o ile pozwala na to technologia robót, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego roślin,
- 2.20.5. przewidzieć potrzebę podlewania drzew i krzewów w okresie długotrwałej suszy, bądź w związku z technologią prac budowlanych, np. w przypadku prowadzenia głębokich wykopów powodujących tzw. lej depresyjny.
- 2.21. Zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów, postoju maszyn oraz drogi dojazdowe, zlokalizować poza cennymi siedliskami przyrodniczymi oraz siedliskami gatunków chronionych (szczegółową ich lokalizację uzgodnić z nadzorem przyrodniczym), a także poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków.
- 2.22. Miejsca postojowe maszyn, sprzętu budowlanego oraz place magazynowe uszczelnić w taki sposób, aby wykluczyć możliwość wycieku smarów lub paliwa.
- 2.23. Wyposażyć zaplecze i bazę materiałową w środki neutralizujące ewentualne awaryjne wycieki substancji ropopochodnych w materiały filtracyjne (sorbenty).
- 2.24. Drogi techniczne wyznaczać w miarę możliwości, w śladzie istniejących dróg. W przypadku konieczności zastosowania tymczasowych umocnień (np. z wykorzystaniem płyt), po zakończeniu robót teren przywrócić do stanu poprzedniego.
- 2.25. Zdjętą warstwę humusu i darni, w tym pochodzącej z wykopów, zabezpieczyć (w uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym) oraz wykorzystać do rekultywacji terenu po zakończonych pracach budowlanych.
- 2.26. Wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska odprowadzać przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego, a z peronów za pomocą odwodnienia liniowego, wody opadowe z wiat siedziskowych odprowadzać do projektowanych kolektorów.
- 2.27. Wody drenażowe i pochodzące z odwodnienia peronu oraz podtorza odprowadzać do istniejących lub projektowanych rowów otwartych oraz projektowanych studzienek chłonnych lub zbiorników retencyjnych.
- 2.28. W przypadku konieczności prowadzenia prac w głębokich wykopach zastosować ścianki szczelne, odwodnienie podtorza realizować za pomocą drenażu.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji pozwolenia na budowę. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

3.1. Uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji oraz ograniczenie emisji hałasu i drgań do środowiska, zwłaszcza:

3.1.1. zastosować podkłady strunobetonowe na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi,

3.1.2. zastosować odpowiednie wzmocnienia podtorza, w tym zabudowę warstwy ochronnej, w celu tłumienia drgań wywołanych przez pojazdy szynowe.

3.2. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

L.P.	Nr ek	Km od	Km do	Strona	Wysokość	Długość	Typ ekranu
1	EK-1	LK231: 0+335	LK231: 0+460	prawa	3,5	125m	pochłaniający Klasa A3
2	EK-2	LK131: 316+660	LK131: 316+710	prawa	2	50m	pochłaniający Klasa A3
3	EK-3	LK206: 1+300	LK206: 1+345	lewa	2	45m	pochłaniający Klasa A3
4	EK-4	LK206: 1+380	LK206: 1+445	lewa	2	65m	pochłaniający Klasa A3
5	EK-5	LK131: 319+290	LK131: 319+390	prawa	2	100m	pochłaniający Klasa A3
6	EK-6	LK742: 4+265	LK742: 4+320	prawa	2	55m	pochłaniający Klasa A3
7	EK-7	LK353: 95+565	LK353: 95+640	prawa	2	75m	pochłaniający Klasa A3
8	EK-8	LK131: 321+220	LK131: 321+320	prawa	2	100m	pochłaniający Klasa A3
9	EK-9	Łącznica nr 4: 0+375	Łącznica nr 4: 0+420	prawa	2	45m	pochłaniający Klasa A3
10	EK-10	LK131: 323+710	LK131: 323+950	lewa	3,5	240m	pochłaniający Klasa A3
11	EK-11	LK353: 99+870	LK353: 99+980	prawa	4,7 (ekran załamany, o wysokości w pionie 4m + załamanie 1m pod kątem 45 w stosunku do ekranu, co daje łączną wysokość liczoną od poziomu gruntu do najwyższego punktu ekranu 4,7 m w pionie)	110m	pochłaniający Klasa A3
12	EK-12	LK353: 99+980	LK353: 100+215	prawa	3	235m	pochłaniający Klasa A3
13	EK-13	LK353: 100+890	LK353: 101+070	prawa	2	180m	pochłaniający Klasa A3

3.3. Przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne:

l.p.	Strona	Km początku	Km końca
1	prawa	LK131: 318,000	LK131: 318,200
2	lewa	LK131: 322,500	LK131: 322,800
3	prawa	LK131: 323,700	LK131: 323,820

3.4. Obiekty inżynierskie - wiadukty wykonać w sposób umożliwiający migrację małych i średnich zwierząt, zapewniając:

3.4.1. w około km 320+778 linii kolejowej nr 131: obiekt zespolony z torami i drogą gruntową. Szerokość dostępna dla zwierząt: około 5 m szerokość drogi gruntowej, około 2 m szerokość pasów przy przyczółkach poza skrajnią kolejową. Wysokość (światło) obiektu na ww. odcinkach powinna wynosić minimum 4,5 m,

3.4.2. w około km 321+728 linii kolejowej nr 131: obiekt zespolony z torami i dwoma drogami gruntowymi. Szerokość dostępna dla zwierząt: obustronne drogi gruntowe o szerokości około 5,5 m. Wysokość (światło) obiektu na ww. odcinkach powinna wynosić minimum 4,5 m,

3.4.3. w około km 321+728 linii kolejowej nr 131: obiekt zespolony z torami i dwoma drogami gruntowymi. Szerokość dostępna dla zwierząt: obustronne drogi gruntowe o szerokości około 5,5 m. Wysokość (światło) obiektu na ww. odcinkach powinna wynosić minimum 4,5 m,

3.4.4. w około km 97+700 linii kolejowej nr 353: obiekt zespolony z torami i dwoma drogami gruntowymi. Szerokość dostępna dla zwierząt: obustronne drogi gruntowe o szerokości około 6,3 m. Wysokość (światło) obiektu na ww. odcinkach powinna wynosić minimum 4,5 m,

3.4.5. w około km 3+552 linii kolejowej nr 206: obiekt zespolony z drogą gruntową. Szerokość dostępna dla zwierząt: droga gruntowa o szerokości około 6,5 m. Wysokość (światło) obiektu na ww. odcinku powinna wynosić minimum 6 m.

3.5. Przepusty wykonać w sposób umożliwiający migrację małych zwierząt, w tym płazów:

3.5.1. w około km 318+762 linii kolejowej nr 131, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt), około 2 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 3 m,

3.5.2. w około km 319+412 linii kolejowej nr 131, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m,

3.5.3. w około km 320+029 linii kolejowej nr 131, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m,

- 3.5.4. w około km 2+424 linii kolejowej nr 206, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 1,5 m,
 - 3.5.5. w około km 321+168 linii kolejowej nr 131, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 2 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 2 m,
 - 3.5.6. w około km 322+525 linii kolejowej nr 131, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 2 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 2 m,
 - 3.5.7. w około km 4+061 linii kolejowej nr 741, przepust dwutorowy. Jeden otwór zostanie przeznaczony dla przemieszczania się zwierząt. Otwór ten będzie posiadał światło pionowe około 1 m oraz światło poziome około 1,5 m. Dno przepustu – naturalne,
 - 3.5.8. w około km 4+638 linii kolejowej nr 742, przepust posiadający światło pionowe (dostępne dla zwierząt) około 1 m oraz światło poziome (dostępne dla zwierząt) około 1 m.
4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie linii kolejowych nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.
 5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:
Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113 – 117 uouioś.
 6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW – nie dotyczy.

IV. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

Zapewnić montaż skrzynek dla ptaków: 4 skrzynek typu B, 3 skrzynek typu E 3 skrzynek półotwartych (P) oraz skrzynek dla nietoperzy: 5 skrzynek typu angielskiego oraz 5 skrzynek typu Stratmann, zgodnie z poniższymi warunkami:

- 4.1. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,
- 4.2. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu E przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna - 25 x 25 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz - 50 cm, średnica otworu wlotowego - 15 cm,
- 4.3. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu P przyjąć jako: 16 cm wysokości tylnej ścianki, 10 cm wysokości przedniej ścianki, 16 cm głębokości, 16 cm szerokości; wysokość otworu wlotowego 4,5-5 cm,
- 4.4. optymalne wymiary skrzynek dla nietoperzy typu angielskiego przyjąć jako: 21 cm wysokości, 19 cm szerokości, 15 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona w dolnej części schronu oraz mieć wymiary 15 cm szerokości i 2 cm długości,
- 4.5. optymalne wymiary skrzynek dla nietoperzy typu Stratmann przyjąć jako: 19 cm wysokości, 43 cm szerokości, 3,5 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 40 cm szerokości i 1,5 cm długości,
- 4.6. skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
- 4.7. skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
- 4.8. montaż skrzynek realizować w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
- 4.9. drewniane skrzynki lęgowe, wieszane na drzewach, wyposażyć w listwy tylne, o grubości co najmniej 2,5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,

- 4.10. drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
- 4.11. skrzynki dla ptaków i nietoperzy wykonać solidnie, szczelnie, z trocinobetonu lub desek drewnianych, o grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla nietoperzy, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
- 4.12. szczegółową lokalizację ww. skrzynek dla ptaków i nietoperzy ustalić z nadzorem przyrodniczym oraz właściwym miejscowo nadleśnictwem, uwzględniając ekologię gatunków ptaków i nietoperzy. Skrzynki dla ptaków i schrony dla nietoperzy wykonać solidnie, szczelnie oraz, w przypadku skrzynek drewnianych, zabezpieczyć je przed warunkami atmosferycznymi impregnatem drewnochronnym, a zadaszenie pokryć blachą lub papą.

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

- a) utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość zasiedlenia skrzynek przez ptaki i nietoperze,
- b) czyszczenie zamontowanych skrzynek - nie rzadziej niż co 2 lata czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków (w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego) oraz dla nietoperzy (po wcześniejszym potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynki przez nietoperze).

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

W toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego będą należały w szczególności:

- 5.1. przeprowadzenie przed rozpoczęciem robót aktualnego rozpoznania występowania siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych na obszarze oddziaływania inwestycji,
- 5.2. ustalenie lokalizacji zaplecza budowy oraz tymczasowych dróg dojazdowych na terenach wrażliwych przyrodniczo, w szczególności w zasięgu oraz w sąsiedztwie stwierdzonych chronionych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych,

- 5.3. bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie i przenoszenie osobników poza zasięg robót.

Teren budowy musi być poddawany przez nadzór przyrodniczy (specjalista herpetolog) regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny) muszą być kontrolowane dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności płazów, osobniki przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska zlokalizowanego poza zasięgiem oddziaływania inwestycji,

- 5.4. kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
- 5.5. kontrola obiektów budowlanych i inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,
- 5.6. kontrola zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,
- 5.7. nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów,
- 5.8. ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków oraz skrzynek (schronów) dla nietoperzy.

- VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VII. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.
- VIII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty

pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej stanowiącej załącznik nr 6 do raportu w następujący sposób:

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Numer linii	Kilometraż	Odległość od LK	Strona LK	Nr działki	Obręb	Gmina
PDH-1	P2	131	316+290	145 m	lewa	25	M. Inowrocław	M. Inowrocław
PDH-2	P16	206	1+390	109 m	lewa	211/2	Gm. Inowrocław	Gm. Inowrocław
PDH-3	P26	353	95+625	67 m	prawa	32/11	Pakość	Gm. Pakość
PDH-4	P50	353	99+820	66 m	prawa	130/3	M. Inowrocław	M. Inowrocław
PDH-5	P73	353	100+900	50 m	prawa	13/7	M. Inowrocław	M. Inowrocław

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 należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 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 oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.7 ISW-02150-I, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowane przez Pana Andrzeja Osipów Dyrektora Regionu Północnego, z siedzibą w Gdańsku, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony

Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław – węzeł Inowrocław”, realizowanego, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do niniejszej decyzji.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w trakcie postępowania wskazała Pełnomocnika w sprawie, tj. Pana Andrzeja Osipów – pełnomocnictwo z dnia 31 stycznia 2018 r., znak: IOR-028-166/18, przekazane w dniu 31 grudnia 2021 r., wraz z pismem znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.7 ISW-02150-I.

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

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

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

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Dane o wniosku oraz karta informacyjna przedsięwzięcia, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 1668/2021).

Po weryfikacji wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 1 lutego 2022 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy, tut. Organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pisma znaki kolejno: WOO.420.26.2021.ADS.3 i WOO.420.26.2021.ADS.4).

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

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organów, znak: WOO.420.26.2021.ADS.1, z dnia 1 lutego 2022 r., zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, pismem z dnia 15 lutego 2022 r., znak: NNZ.9022.2.12.1.2022, wydał opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając zakres raportu.

Natomiast, opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 9 marca 2022 r., znak: BD.RZŚ.435.22.SG, dotyczyła braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalała środowiskowe uwarunkowania, tj.:

1. Zaplecza budowy (baza sprzętowo - materiałowa, miejsca magazynowania odpadów) nie organizować w bezpośrednim sąsiedztwie cieków.
2. Miejsca postojowe maszyn, sprzętu budowlanego oraz place magazynowe uszczelnić w taki sposób, aby wykluczyć możliwość wycieku smarów lub paliwa.
3. Wodę na cele budowlane wykorzystywać z istniejących wodociągów bądź dostarczać beczkownikami.
4. Wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska odprowadzać przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego, a z peronów za pomocą odwodnienia liniowego, wody opadowe z wiat siedziskowych odprowadzać do projektowanych kolektorów.

5. W trakcie realizacji zaplecze budowy wyposażyc w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki wywozić do oczyszczalni ścieków.
6. Zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
7. W przypadku konieczności prowadzenia prac w głębokich wykopach zastosować ścianki szczelne, odwodnienie podtorza realizować za pomocą drenażu.
8. Wody drenażowe i pochodzące z odwodnienia peronu oraz podtorza odprowadzać do istniejących lub projektowanych rowów otwartych oraz projektowanych studzienek chłonnych lub zbiorników retencyjnych.
9. Odpady wytwarzane w czasie realizacji inwestycji gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo - wodnego.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej KIP i ww. opinii, postanowieniem z dnia 31 marca 2022 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.5, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

Strony postępowania, zostały powiadomione o ww. czynności procesowej poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.26.2021.ADS.6, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 26 maja 2020 r., organ postanowił zawiesić postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (pismo znak: WOO.420.26.2021.ADS.11), do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie informujące strony postępowania o zawieszeniu procedury do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko, z tego samego dnia, znak: WOO.420.26.2021.ADS.12, zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy

ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 1 września 2022 r., Inwestor wraz z pismem znak: IRETS2.452.42.2021.MR.11 ISW-02150-I, złożył do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami. Równocześnie Wnioskodawca, ze względu na konieczność uwzględnienia w przedsięwzięciu rezerwy terenu pod lokalizację ewentualnych dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, rozszerzył zakres przedsięwzięcia o działki, które nie były wcześniej rozpatrywane jak obszar realizacji. Wobec powyższego, przedłożona została nowa mapa z zakresem obszaru realizacji inwestycji i obszaru oddziaływania, która zastąpiła dokument przedłożony wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, postanowieniem z dnia 7 września 2022 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.14, podjął zawieszone postępowanie i równocześnie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań (pismo znak: WOO.420.26.2021.ADS.17), o czym powiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.26.2021.ADS.15. Obwieszczenie informowało również strony o zmianie zakresu projektu j.w. i złożeniu skorygowanych map.

Przedmiotowe obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, w dniu 3 października 2022 r., przekazał opinię z dnia 29 września 2022 r., znak: NNZ.9022.2.71.1.2022, uzgadniającą środowiskowe uwarunkowania i określającą warunki realizacji, tj.:

1. W projekcie budowlanym:

1.1. Uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji oraz ograniczenie emisji hałasu i drgań do środowiska, w tym zaprojektować:

1.1.1. Zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezstykowymi.

1.1.2. Zastosowanie odpowiednich wzmocnień podtorza, w tym zabudowy warstwy ochronnej, w celu tłumienia drgań wywołanych przez pojazdy szynowe.

- 1.1.3. Budowę ekranów akustycznych o odpowiedniej efektywności ekranowania (wskazanej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko), chroniące tereny podlegające ochronie akustycznej.
- 1.1.4. Zabezpieczenia podłoża gruntowego przed zanieczyszczeniami powstającymi w wyniku funkcjonowania przedsięwzięcia.
- 1.2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia:
 - 1.2.1. Prace organizować w taki sposób, aby powodować jak najmniejszą uciążliwość akustyczną i emisję zanieczyszczeń środowiska, w tym:
 - 1.2.1.1. Ograniczyć w obszarze zabudowanym czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godz. 6.00 do godz. 22.00, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót.
 - 1.2.1.2. Ograniczyć do minimum pracę silników spalinowych maszyn i samochodów budowy.
 - 1.2.1.3. Ograniczyć jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych.
 - 1.2.1.4. Podczas prac powodujących wzmożone zapylenie, stosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu, tj. zraszanie dróg dojazdowych i terenu budowy, transport materiałów sypkich pod przykryciem.
 - 1.2.2. Zapewnić prawidłową eksploatację i konserwację maszyn i sprzętu specjalistycznego, w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu gleby i wód gruntowych.
 - 1.2.3. Materiały/surowce oraz powstające w wyniku realizacji przedsięwzięcia odpady, magazynować w sposób wykluczający zanieczyszczenie środowiska.
 - 1.2.4. Wyposażyć zaplecze i bazę materiałową w środki neutralizujące ewentualne awaryjne wycieki substancji ropopochodnych w materiały filtracyjne (sorbenty).
 - 1.2.5. Używać maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym.
 - 1.2.6. Zapewnić bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
- 1.3. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:
 - 1.3.1. Po realizacji przedsięwzięcia, wykonać pomiary hałasu na najbliższych terenach podlegających ochronie akustycznej, w celu sprawdzenia dotrzymania standardów akustycznych w środowisku. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, wykonać dodatkowe adaptacje ograniczające emisję hałasu do otoczenia i obniżające poziom hałasu do obowiązujących w tym zakresie norm.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie raportu, stwierdził, że zakres informacji dotyczący gospodarki odpadami, oddziaływania na hałas i powietrze, a także ochronę przyrody, jest niewystarczający i wymaga uzupełnienia, w związku z czym, pismem z dnia 16 stycznia 2023 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.20, zobowiązał Inwestora do złożenia wyjaśnień.

W dniu 15 lutego 2023 r., pismem znak: IRETS2.452.42.2021.MR.15 ISW-02150-I, Inwestor przekazał wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko, na pytania zawarte w wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Nie czyniły one zadość wezwaniu, zatem tut. Organ ponownie zwrócił się do Inwestora, o wyjaśnienie w kwestiach związanych z gospodarką odpadami, hałasem, powietrzem i ochroną przyrody (pismo z dnia 25 kwietnia 2023 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.25).

Dodatkowo, w piśmie tym, Organ prowadzący postępowanie zwrócił uwagę Inwestora, iż w toku prowadzonego postępowania nastąpiła aktualizacja Planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy.

W dniu 16 lutego 2023 r. ogłoszono rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.). Rozporządzenie to weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, tj. w dniu 17 lutego 2023 r. (§ 2 ww. aktu prawnego).

Pozostałe rozporządzenia, dotyczące innych obszarów dorzeczy, weszły w życie z dniem 23 lutego 2023 r.

W celu ułatwienia przygotowania dokumentacji i wyszukiwania niezbędnych informacji PGW Wody Polskie udostępniło następujące materiały pomocnicze:

- narzędzie do przeglądania i pobierania kart charakterystyk JCWP i JCWPd;
- dane przestrzenne.

Wobec powyższego, mając na względzie zapisy art. 81 ust. 3 ustawy: „Jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie to wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odmawia zgody na realizację tego przedsięwzięcia, o ile nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 tej ustawy”, celem dokonania analizy ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej linii kolejowej LCS Inowrocław – węzeł Inowrocław, należało dokumentację uzupełnić o nową analizę, dokonaną na podstawie obowiązujących przepisów,

tj. aktualnego ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Uzupełnienie zagadnień zostało złożone przez Inwestora w dniu 25 maja 2023 r. wraz z pismem z dnia 23 maja 2023 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.16 ISW-02150-I, jednakże w zakresie ochrony przyrody, nadal nie przedstawiono typów i parametrów skrzynek. Wobec powyższego należało ponownie wezwać Inwestora do uzupełnienia braków w raporcie – pismo z dnia 18 lipca 2023 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.28.

Stosowna odpowiedź została złożona do tut. Organu w dniu 11 sierpnia 2023 r. wraz z pismem z dnia 7 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.42.2021.MZ.17 ISW-02150-I.

Całość materiałów (raport wraz z uzupełnieniami), została umieszczona na stronie internetowej Ekoportal, pod nr karty 752/2023.

Wobec przedstawienia kompletnych materiałów w sprawie, Organ prowadzący postępowanie po raz kolejny zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu (pismo z dnia 23 sierpnia 2023 r., znak: WOO.420.26.2021.ADS.20), o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

O ponownym wystąpieniu do ww. Organu, strony postępowania zostały powiadomione poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.26.2021.ADS.21. Przedmiotowe obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, opinią z dnia 23 września 2023 r., znak: NNZ.9022.2.59.1.2023, nadesłaną w dniu 28 września 2023 r., uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, przy zastosowaniu następujących warunków:

1. W projekcie budowlanym:

1.1. Uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji oraz ograniczenie emisji hałasu i drgań do środowiska, w tym zaprojektować:

1.1.1. Zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi.

1.1.2. Zastosowanie odpowiednich wzmocnień podtorza, w tym zabudowy warstwy ochronnej, w celu tłumienia drgań wywołanych przez pojazdy szynowe.

1.1.3. Budowę ekranów akustycznych o odpowiedniej efektywności ekranowania (wskazanej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko), chroniące tereny podlegające ochronie akustycznej.

- 1.1.4. Zabezpieczenia podłoża gruntowego przed zanieczyszczeniami powstającymi w wyniku funkcjonowania przedsięwzięcia.
- 1.2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia:
 - 1.2.1. Prace organizować w taki sposób, aby powodować jak najmniejszą uciążliwość akustyczną i emisję zanieczyszczeń środowiska, w tym:
 - 1.2.1.1. Ograniczyć w obszarze zabudowanym czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godz. 6.00 do godz. 22.00, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót.
 - 1.2.1.2. Prace rozładunkowe prowadzić na placu przeładunkowym wyłącznie w porze dziennej.
 - 1.2.1.3. Ograniczyć do minimum pracę silników spalinowych maszyn i samochodów budowy.
 - 1.2.1.4. Ograniczyć jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych.
 - 1.2.1.5. Podczas prac powodujących wzmożone zapylenie, stosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu, tj. zraszanie dróg dojazdowych i terenu budowy, transport materiałów sypkich pod przykryciem.
 - 1.2.2. Zapewnić prawidłową eksploatację i konserwację maszyn i sprzętu specjalistycznego, w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu gleby i wód gruntowych.
 - 1.2.3. Materiały/surowce oraz powstające w wyniku realizacji przedsięwzięcia odpady, magazynować w sposób wykluczający zanieczyszczenie środowiska.
 - 1.2.4. Wyposażyć zaplecze i bazę materiałową w środki neutralizujące ewentualne awaryjne wycieki substancji ropopochodnych w materiały filtracyjne (sorbenty).
 - 1.2.5. Używać maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym.
 - 1.2.6. Zapewnić bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
- 1.3. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:
 - 1.3.1. Po realizacji przedsięwzięcia, wykonać pomiary hałasu na najbliższych terenach podlegających ochronie akustycznej, w celu sprawdzenia dotrzymania standardów akustycznych w środowisku. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, wykonać dodatkowe adaptacje ograniczające emisję hałasu do otoczenia i obniżające poziom hałasu do obowiązujących w tym zakresie norm.
 - 1.3.2. Odpady powstające na etapie eksploatacji gromadzić selektywnie i magazynować w szczelnych kontenerach, pojemnikach, w przyzmac

lub na placach magazynowych oraz niezwłocznie przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie dalszego ich zagospodarowania.

Ostateczne warunki PPIS w Inowrocławiu oraz warunki Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zostały przeanalizowane i ujęte w sentencji niniejszej decyzji. Część z nich uległa jednak przerehabilitacji oraz rozszerzeniu, aby nie budziły wątpliwości, których etapów, czy zakresu dotyczą. Rozstrzygnięcie decyzji powinno być bowiem tak sformułowane, aby wynikało z niego w sposób nie budzący wątpliwości, jakie obowiązki zostały na stronę nałożone. Formułując treść decyzji administracyjnej każdorazowo należy pamiętać, że ma ona charakter władczy, który kształtuje prawa i obowiązki Wnioskodawcy, w związku z tym warunki muszą być w swej treści jak najbardziej jasne i precyzyjne.

Działania takie podjęto więc względem wszystkich opinii i uzgodnień dokonanych przez Organy współuczestniczące w przedmiotowej procedurze.

Wobec kompletu zebranych materiałów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.420.26.2021.ADS.31, z dnia 29 września 2023 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach od 4 października do 3 listopada 2023 r. włącznie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 4 października do 3 listopada 2023 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Urzędu Miejskiego w Pakości, w dniach od 4 października do 11 listopada 2023 r.,
- c) Urzędu Miasta Inowrocław, w dniach od 4 października do 6 listopada 2023 r.,
- d) Urzędu Gminy Inowrocław, w dniach od 4 października do 6 listopada 2023 r.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 29 listopada 2023 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.420.26.2021.ADS.35, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Inowrocław,

Urzędu Miasta Inowrocław i Urzędu Miejskiego w Pakości, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu prac modernizacyjnych w ciągu C-E 65, na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław – węzeł Inowrocław.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną prace pozwalające skrócić czas przejazdu, poprawić przepustowość linii oraz przywrócić odpowiedni stan obiektów inżynierskich. Obejmować one będą w zależności od lokalizacji m.in. przebudowę układu torowego, naprawę nawierzchni torowej, prace związane z zapewnieniem odwodnienia, remont/przebudowę/rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich, przebudowę sieci trakcyjnej, modernizację zasilania, przebudowę/budowę peronów, wymianę sygnalizacji.

Obecnie linia nr 131 na analizowanym odcinku ma znaczenie państwowe, jest siecią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną. Należy jednocześnie do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), objętej umową AGTC. Na linii prowadzony jest ruch pasażerski oraz towarowy.

Linie kolejowe nr 741 i 742 znajdują się w Inowrocławskim Węźle Kolejowym. Linia nr 741 łączy posterunek odgałęźny Mimowola i stację Jaksice. Pozwala ona na ominięcie stacji Inowrocław przez pociągi towarowe oraz pasażerskie, w tym pociągi pospieszne i ekspresowe. Linia kolejowa nr 742 łączy stacje Inowrocław oraz Inowrocław Rąbinek. Na linii tej sporadycznie kursują pociągi towarowe oraz jest wykorzystywana na wypadek objazdów.

Linia kolejowa nr 741 jest linią pierwszorzędą dwutorową, zelektryfikowaną, należy do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i nie jest objęta umową AGTC, na której prowadzony jest ruch głównie towarowy.

Linia kolejowa 742 jest linią jednotorową, zelektryfikowaną, należy do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i nie jest objęta umową AGTC, na której prowadzony jest ruch pasażerski oraz towarowy.

Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa jest linią o znaczeniu państwowym, magistralną, dwutorową i zelektryfikowaną, należy do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i nie jest objęta umową AGTC, na której prowadzony jest ruch pasażerski oraz towarowy.

Linia kolejowa nr 206 Inowrocław Rąbinek – Żnin (nieudostępniona od km 21,350) łączy od północnego zachodu linię 131 z linią 353 w posterunku odgałęźnym Dziarnowo, gdzie przecina linię 353 i kieruje się w stronę Kościelca, a dalej do Żnina.

Obecnie linia czynna jest jedynie do stacji Wapienno. Jest to linia jednotorowa, drugorzędna zelektryfikowana jedynie z Inowrocławia Rąbinka do Dziarnowa, ruch głównie towarowy.

Linia kolejowa nr 231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica jest linią jednotorową, znaczenia miejscowego, nieelektryfikowaną. Ze stacji Inowrocław Mątwy odgałęzia się bocznicą kolejową CIECH SODA POLSKA S.A. Na linii prowadzony jest głównie ruch towarowy.

Bocznicą kolejową Inowrocław Chemia firmy Transoda Sp. z o.o., niegdyś linia kolejowa nr 845 Inowrocław Rąbinek – Inowrocław Chemia, która została wykreślona z ewidencji.

Infrastruktura kolejowa na odcinku linii objętym przedsięwzięciem jest w stanie niedostatecznym i uniemożliwia obecnie prowadzenie pociągów z prędkością konstrukcyjną. Miejscami występują ograniczenia prędkości pociągów ze względu na zły stan nawierzchni.

Analizowane odcinki linii kolejowych zlokalizowane są na terenie województwa kujawsko-pomorskiego (powiat inowrocławski).

Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję będzie wynosić około 306 ha. Powierzchnia istniejącego obszaru, na którym usytuowane są linie kolejowe nr 131, 206, 231, 353, 741, 742 wynosi około 90 ha. Powierzchnia dodatkowo zajęta w wyniku realizacji przedsięwzięcia wyniesie około 216 ha.

Analizowane odcinki linii kolejowych przebiegają przez pola uprawne i tereny zurbanizowane. Ze względu na przekształcenie badanego terenu przez człowieka, obszar ten nie jest szczególnie różnorodny pod względem występowania siedlisk i gatunków chronionych.

Linie kolejowe z zakresu przedsięwzięcia na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew przecinają w dwóch miejscach Słony Rów (km 318,762 i w km 322,525) oraz 3 rowy. W zasięgu 150 m od osi linii kolejowych z zakresu przedsięwzięcia na analizowanych odcinkach stwierdzono łącznie 5 zbiorników wodnych. W rejonie linii kolejowych nr 231, 353, 845 oraz 1N, 4N, nie zidentyfikowano zbiorników wodnych w odległości mniejszej lub równej 150 m.

Linie kolejowe nr 131, 206, 231, 353, 741, 742, 845 oraz 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N, 8N objęte zakresem znajdują się poza zasięgiem obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, nie przecinają również obszarów podtopień.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 143 - Subzbiornik Inowrocław – Gniezno.

W zasięgu oddziaływania nie znajdują się obszary wodno-błotne. Inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona w sezonie 2019/2020/2021 nie odnotowała siedlisk o charakterze obszarów podmokłych (mokradeł) takich jak: torfowiska, bory i lasy bagienne.

W odległości do 150 metrów od linii nr: 206, 231, 353, 741,742 i 845 oraz 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N, 8N nie zidentyfikowano ujęć wód.

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

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

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

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

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

W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, przedmiotowe linie kolejowe będą ulegać degradacji.

Skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

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

d) zagrożenie zawalenia się mostów kolejowych do wód płynących.

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

I. Wariant wybrany przez Inwestora (W_{wybrany}) - ze względu na znaczenie linii dla systemu transportowego Polski i Europy, konieczne jest zapewnienie pełnej przejezdności ciągu linii C-E 65. Jak wynika z analizy stanu istniejącego infrastruktury kolejowej nawierzchnia torowa i perony są wyeksploatowane i dla osiągnięcia parametrów ruchu właściwych dla linii magistralnej wymagają modernizacji. Biorąc pod uwagę aktualny stan techniczny analizowanego odcinka, remontu, przebudowy lub budowy wymagają elementy infrastruktury kolejowej, takie jak: nawierzchnia, podtorze i odwodnienie, większość obiektów inżynierskich, obiekty kubaturowe, systemy telekomunikacyjne, system sterowania ruchem kolejowym, energetyka nietrakcyjna oraz elektroenergetyka. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej. W związku z realizacją przedsięwzięcia usunięcia będą wymagać istniejące kolizje z infrastrukturą.

Ogólne założenia dla wariantu wybranego przez Inwestora:

1. nawierzchnia torowa klasy technicznej 1 dla torów szlakowych i głównych zasadniczych, klasy 1 dla torów głównych dodatkowych i klasy 2 dla pozostałych torów,
2. wzmocnienie podtorza w miejscach, które będą wynikać z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
3. budowa, przebudowa, remont, oczyszczenie oraz udrożnienie systemu odwodnienia na stacjach i szlakach,
4. w obrębie węzła i stacji kompleksowa przebudowa układu torowego, z dostosowaniem do wymaganej prędkości,
5. przebudowa peronów,
6. budowa nowego przystanku osobowego o roboczej nazwie Inowrocław Uzdrowisko,
7. regulacja toru w planie i profilu,
8. minimalny rozstaw torów - przyjęto 4 m,
9. projektowane rozjazdy na podrozjazdnicach strunobetonowych,
10. w zakresie przejazdów przewiduje się podniesienie kategorii przejazdowej w wypadku nie spełnienia warunków technicznych odpowiadających obecnej

- kategorii przejazdu oraz przeprowadzenie koniecznych prac naprawczych i prac zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych z likwidacją części przejazdów lub ich zastąpieniem obiektami inżynieryjnymi,
11. przewiduje się budowę dojeżdż do peronów oraz dróg dojazdowych,
 12. w zakresie ramp i placów ładunkowych przewiduje się ich przebudowę,
 13. w zakresie obiektów inżynieryjnych: przewiduje się – w zależności od sytuacji - brak robót, remont, rozbiórkę i budowę nowych obiektów,
 14. w zakresie obiektów kubaturowych: przewiduje się utratę funkcji, przebudowę, rozbiórkę obiektów,
 15. w zakresie SRK - zabudowę nowych urządzeń zewnętrznych oraz wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym. Urządzenia stacyjne zostaną wyposażone w komputerowe urządzenia,
 16. w zakresie sieci trakcyjnej - całkowitej wymiany istniejącej sieci trakcyjnej na nową wraz z konstrukcjami wsporczymi, ochroną przeciwporażeniową oraz sterowaniem łącznikami,
 17. modernizację podstacji trakcyjnej Inowrocław,
 18. w zakresie LPN przewiduje się, budowę nowych stacji transformatorowych oraz zwiększenie mocy istniejących w miejscach wynikających z przebudowy układu torowego oraz zmian w układzie zasilania elektroenergetyki nietrakcyjnej. Przewiduje się usunięcie kolizji LPN z nowym układem torowym,
 19. w zakresie elektroenergetyki – przebudowę i budowę urządzeń oświetlenia terenów zewnętrznych (w tym przejazdów, rozjazdów, peronów, placów ładunkowych, dróg itp), przebudowę i budowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, przebudowę i budowę zasilania oraz usunięcie wszystkich kolizji, w tym kabli zasilaczy trakcyjnych i kabli powrotnych,
 20. w zakresie systemu komunikacji radiowej – budowa systemu GSM-R (objęte osobnym kontraktem),
 21. system monitoringu wizyjnego na wszystkich peronach na stacjach kolejowych,
 22. w zakresie systemów dynamicznej informacji podróżnych - wyposażenie wszystkich stacji w urządzenia zegarowe, nagłaśniające i informacji wizualnej,
 23. system TVu zostanie zaprojektowany na przejazdach drogowo-kolejowych kategorii A i B oraz na przejazdach innej kategorii, ale wyposażonych w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa kat. A i B,

24. w zakresie linii 131 od km 316,000 do km 326,100 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) Stacja Inowrocław Rąbinek:
 - dla pociągów pasażerskich – 140 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 120 km/h,
 - b) Szlak Inowrocław Rąbinek – Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 80/120 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 80/120 km/h,
 - c) Stacja Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 100/160 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 100/120 km/h,
25. w zakresie linii 353 od km 95,250 do km 101,750 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) wjazd na Stację Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 160 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 120 km/h,
 - b) Stacja Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 130/100 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 130/100 km/h,
 - c) wyjazd ze Stacji Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 120 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 100 km/h,
26. w ramach linii 741 (do km 4,900), 742 przewiduje się prace modernizacyjne dążące do zwiększenia obowiązujących prędkości wraz z wymianą istniejącej nawierzchni kolejowej i wzmocnieniem podtorza oraz wymianą pozostałego wyposażenia linii kolejowej:
- a) dla linii 741 – 120 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla pociągów towarowych,
 - b) dla linii 742 – 120 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla pociągów towarowych,
27. w zakresie linii 206 i 845 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) dla pociągów pasażerskich – 80 km/h,
 - b) dla pociągów towarowych – 80 km/h,
28. w zakresie linii 231 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:

- a) dla pociągów pasażerskich – 80/120 km/h,
- b) dla pociągów towarowych – 80/120 km/h.

II. Wariant alternatywny (W_a) – różni się od Wariantu wybranego przez Inwestora rozwiązaniem skrzyżowania linii 206 z linią 353 w rejonie posterunku Dziarnowo. W miejsce rozwiązania bezkolizyjnego zaprojektowano połączenie kolizyjne rozbudowując głowicę rozjazdową posterunku i przebieg linii 206.

Ogólne założenia:

1. nawierzchnia torowa klasy 1 dla torów szlakowych i głównych zasadniczych, klasy 1 dla torów głównych dodatkowych i klasy 2 dla torów pozostałych,
2. wzmocnienie, podtorza w miejscach, które będą wynikać z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
3. budowa, przebudowa, remont, oczyszczenie oraz udrożnienie systemu odwodnienia na stacjach i szlakach
4. w obrębie stacji zoptymalizowana przebudowa układu torowego, z dostosowaniem do wymaganej prędkości,
5. przebudowa peronów,
6. budowa nowego przystanku osobowego o roboczej nazwie Inowrocław Uzdrowisko,
7. regulacja toru w planie i profilu,
8. minimalny rozstaw torów - przyjęto 4 m,
9. projektowane rozjazdy na podrozjazdnicach strunobetonowych,
10. w zakresie przejazdów przewiduje się podniesienie kategorii przejazdowej w wypadku nie spełnienia warunków technicznych odpowiadających obecnej kategorii przejazdu oraz przeprowadzenie koniecznych prac naprawczych i prac zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych,
11. w zakresie ramp i placów ładunkowych przewiduje się ich przebudowę,
12. w zakresie obiektów inżynierskich przewiduje się – w zależności od sytuacji - brak robót, remont, rozbiórkę i budowę nowych obiektów,
13. w zakresie obiektów kubaturowych przewiduje się brak prac, rozbiórkę obiektów,
14. w zakresie SRK - zabudowę nowych urządzeń zewnętrznych oraz wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym. Urządzenia stacyjne zostaną wyposażone w komputerowe urządzenia,

15. w zakresie sieci trakcyjnej - całkowitej wymiany istniejącej sieci trakcyjnej na nową wraz z konstrukcjami wsporczymi, ochroną przeciwporażeniową oraz sterowaniem łącznikami,
16. modernizację podstacji trakcyjnej Inowrocław,
17. w zakresie LPN przewiduje się, budowę nowych stacji transformatorowych oraz zwiększenie mocy istniejących w miejscach wynikających z przebudowy układu torowego oraz zmian w układzie zasilania elektroenergetyki nietrakcyjnej. Przewiduje się usunięcie kolizji LPN z nowym układem torowym,
18. w zakresie elektroenergetyki – przebudowę i budowę urządzeń oświetlenia terenów zewnętrznych (w tym przejazdów, rozjazdów, peronów, placów ładunkowych, dróg itp), przebudowę i budowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, przebudowę i budowę zasilania oraz usunięcie wszystkich kolizji, w tym kabli zasilaczy trakcyjnych i kabli powrotnych,
19. w zakresie systemu komunikacji radiowej – budowa systemu GSM-R (objęte osobnym kontraktem),
20. system monitoringu wizyjnego na wszystkich peronach na stacjach kolejowych,
21. w zakresie systemów dynamicznej informacji podróżnych - wyposażenie wszystkich stacji w urządzenia zegarowe, nagłaśniające i informacji wizualnej,
22. system TVu zostanie zaprojektowany na przejazdach drogowo-kolejowych kategorii A i B oraz na przejazdach innej kategorii, ale wyposażonych w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa kat. A i B.
23. w zakresie linii 131 od km 316,000 do km 326,100 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
 - a) Stacja Inowrocław Rąbinek:
 - dla pociągów pasażerskich – 140 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 120 km/h,
 - b) Szlak Inowrocław Rąbinek – Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 80/120 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 80/120 km/h,
 - c) Stacja Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 100/160 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 100/120 km/h,
24. w zakresie linii 353 od km 95,250 do km 101,750 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:

- a) wjazd na Stację Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 160 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 120 km/h,
 - b) Stacja Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 130/100 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 130/100 km/h,
 - c) wyjazd ze stacji Inowrocław:
 - dla pociągów pasażerskich – 120 km/h,
 - dla pociągów towarowych – 100 km/h,
25. w ramach linii 741 (do km 4,900), 742 przewiduje się prace modernizacyjne dążące do zwiększenia obowiązujących prędkości wraz z wymianą istniejącej nawierzchni kolejowej i wzmocnieniem podtorza oraz wymianą pozostałego wyposażenia linii kolejowej:
- a) dla linii 741 – 120 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla pociągów towarowych,
 - b) dla linii 742 – 120 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla pociągów towarowych,
26. w zakresie linii 206 i 845 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) dla pociągów pasażerskich – 80 km/h,
 - b) dla pociągów towarowych – 80 km/h,
27. w zakresie linii 231 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) dla pociągów pasażerskich – 80/120 km/h,
 - b) dla pociągów towarowych – 80/120 km/h.

Do realizacji został wybrany wariant proponowany przez Inwestora ($W_{wybrany}$).

Linie kolejowe objęte zakresem przedsięwzięcia przebiegają w sąsiedztwie terenów mało zróżnicowanych pod względem form pokrycia terenu. Dominującym typem terenu pod względem użytkowania są tereny użytkowane rolniczo przecinające niemal cały obszar przedsięwzięcia. Na drugim miejscu pod względem zajętości terenu w krajobrazie lokalnym można wyróżnić tereny zurbanizowane (miasto Inowrocław), a najmniejszą część pokrycia terenu stanowią przecinane ciek.

Teren przebiegu linii kolejowych charakteryzuje niurozmaiconą rzeźba terenu, a przeważają tereny płaskie.

Ze względu na zakres i charakter projektu, nie planuje się zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania terenu w obrębie linii kolejowych obejmujących węzeł Inowrocław.

Nowe odcinki linii kolejowych zlokalizowane są w sąsiedztwie istniejących linii i stanowią uzupełnienie węzła komunikacyjnego. Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję będzie wynosić około 306 ha.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w granicach obszarów ochrony uzdrowiskowej, ani obszarów uzdrowiskowych. Nie jest położone w granicach terenów oraz obszarów górniczych, jednakże zgodnie z danymi zawartymi w serwisie MIDAS Państwowego Instytutu Geologicznego, w odległości do 1 km od analizowanych linii kolejowych znajdują się tereny i obszary górnicze Inowrocław II – w odległości około 480 m od zamierzenia, jak również jedno źródło solankowe Inowrocław II (obszar zasobowy ujęcia IL-1 - Źródło Solankowe); rodzaj kopaliny – wody lecznicze, w odległości 510 m od linii kolejowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2023 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW600043 charakteryzuje się słabym stanem chemicznym oraz siałym stanem ilościowym. JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako osiągnięcie dobrego stanu chemicznego (cel mniej rygorystyczny dla parametru Cl⁻ ochrona stanu przed dalszym pogorszeniem) i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd (cel mniej rygorystyczny - ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogorszeniem); JCWPd jest monitorowana. Przedłużono termin osiągnięcia dobrego stanu do 2021 r., z uwagi na brak możliwości technicznych, ze względu na występowanie obniżen zwierciadła poziomów wodonośnych związanych z odwodnieniami odkrywek górniczych (węgiel brunatny, surowce skalne), działalnością kopalni soli; ingresja zasolonych wód, ascenzji wód słonych. Słaby stan jakościowy na terenie JCWPd w zasięgu regionalnych lejów depresji wywołanych odwodnieniem górniczym związany jest z ascenzją wód o słabym stanie jakościowym z podłoża, na terenach rolniczych z podwyższonymi stężeniami związków azotu. Ascenzja wód słonawych i słonych w zasięgu lejów depresji będzie trwać tak długo, dopóki będą prowadzone odwodnienia, do czasu wyeksploatowania złoża. Specyfika odwodnieni górniczych nie pozwala na spłylenie leja depresji, nie ma więc możliwości ograniczenia presji do czasu zakończenia eksploatacji.

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

- a) PLRW6000111881999, Noteć od Kanału Warta-Gopło do Noteci Zachodniej – umiarkowany stan ekologiczny, cel środowiskowy: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D.
- b) PLRW6000171883149, Kanał Smyrnia - słaby stan ekologiczny, cel środowiskowy: umiarkowany stan ekologiczny.

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

Scharakteryzowano zakres planowanych robót budowlanych i prac towarzyszących robotom prowadzonym na obiektach oraz w korytach, które w ramach planowanego przedsięwzięcia mogą ingerować w środowisko wodne oraz mogą wpłynąć na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód powierzchniowych.

Ocena składała się z etapu:

- kwalifikacji obiektów pod względem zakresu i charakter planowanych robót,
- oceny wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych w związku z zakresem i charakterem planowanych robót na cele środowiskowe JCWP.

Zakres prac związanych ze środowiskiem wodnym w wariantcie wybranym przez Inwestora, dotyczy:

- udrożnienia i odmulenia na wlocie oraz wylocie obiektu inżynierskiego,
- wycinki roślinności,
- regulacji i umocnienia skarp,
- umocnienia stożków nasypowych i dna cieków,
- miejscowego oczyszczenia z rdzy, zabezpieczenia antykorozyjnego, malowania obiektów inżynierskich,
- wymiany konstrukcji przęseł lub elementów konstrukcji przęseł (z wykorzystaniem podpór istniejących),
- wbudowania w światło istniejącego obiektu, nowego obiektu (tzw. Relining), bez rozbiórki obiektu istniejącego,
- wykonania/udrożnienia odwodnienia liniowego na stacjach,
- oczyszczenia oraz udrożnienia rowów na szlaku.

Przewiduje się, że oddziaływanie na środowisko będzie występować podczas prac budowlanych, głównie w wyniku prac rozbiórkowych, prac ziemnych w rejonie cieków oraz w wyniku prac umocnieniowych brzegów i dna cieków.

Dla obiektów mostowych przewiduje się zakres prac na długości do około 5 m z każdej strony obiektu wzdłuż ciek/rzeki, na której jest usytuowany, czyli łącznie 10 m dla obiektu. Dla przepustów przyjęto zakres prac na długości do około 2 m z każdej strony obiektu wzdłuż ciek, na którym jest usytuowany, czyli łącznie 4 m dla obiektu.

Do obiektów położonych bezpośrednio na rzece/cieku stanowiącym JCWP należą:

1. przepust w km 318,762 (JCWP RW6000171881969 Słony Rów),
2. przepust w km 322,525 (JCWP RW6000171881969 Słony Rów).

W odniesieniu do czynników hydromorfologicznych przewidziano tymczasową zmianę w przepływie wody (skala uzależniona od pory roku i stanu poziomu wody w ciek), która po zakończeniu budowy zniknie. Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp i dna przepustu będzie skutkowało trwałą zmianą warunków hydromorfologicznych.

Mimo zmian, jakie nastąpią w wyniku prac w obrębie przepustów, stosunek ingerencji w brzeg i dno, poprzez budowę umocnień w stosunku do całej długości JCWP wyniesie około 10,74 %.

Niewielkie trwałe zmiany w czynnikach hydromorfologicznych wystąpią w wyniku umocnień rzeki i wybranych cieków. Wzmocnienie brzegów i dna na odcinku przebudowy obiektów ma znaczenie dla bezpieczeństwa konstrukcji, zatem prace te są uzasadnione z punktu widzenia technicznego. W wyniku budowy nastąpią jednak niewielkie (w stosunku do całych JCWP) zmiany w strukturze brzegowej omawianych rzeki i cieków. W każdym przypadku są to zmiany nieprzekraczające 11%.

Ścieki socjalno-bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzane będą zgodnie z możliwościami technologicznymi do systemu kanalizacji lub do zbiorników bezodpływowych. Zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego wystąpić może jedynie w przypadku sytuacji awaryjnych.

W ramach realizacji zadania nie przewiduje się konieczności poboru wód z ujęć wód podziemnych. Na etapie budowy przewiduje się możliwość wystąpienia presji na stan chemiczny, jednakże presje te nie będą istotnie wpływały na możliwość nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych. Wpływ oddziaływania będzie chwilowy.

Na etapie realizacji inwestycji zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy, czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych w rejonie stacji w granicach realizacji inwestycji. Wykluczone z lokalizacji zapleczy i miejsc magazynowania materiałów, kruszyw, sprzętu i magazynowania odpadów, będą obszary chronione oraz sąsiedztwo dolin rzecznych. Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza bliskim

sąsiedztwem koryt rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m). Nie będą również organizowane na terenach szczególnego zagrożenia powodzią oraz terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

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

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

W niniejszej decyzji nałożono warunki dotyczące wyposażenia zaplecza i bazy materiałowych w sorbenty, a także konieczność uszczelniania miejsc wykonywania ewentualnych napraw maszyn i urządzeń na wypadek sytuacji awaryjnej, wycieku olejów lub innych węglowodorów ropopochodnych. Wskazano również, aby drewniane podkłady kolejowe, a także tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) tak, aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych.

Zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt, będą przekazywane uprawnionemu odbiorcy odpadów.

Woda na cele związane z budową, utrzymaniem placu budowy, czy na jakikolwiek inny cel technologiczny, będzie wykorzystywana z istniejących wodociągów, bądź dostarczana beczkowozami (woda do beczkowozów również pobierana będzie z wodociągów). Zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelne sanitarium, których zawartość zostanie systematycznie usunięta przez uprawnione podmioty. Ścieki sanitarne będą odwożone do najbliższej położonych punktów zlewnych, bądź do oczyszczalni ścieków. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wytwarzania ścieków przemysłowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 j.t.), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z obszaru budowli kolejowych mogą być wprowadzane do wód lub ziemi

bez oczyszczania. Biorąc powyższe pod uwagę, wody pochodzące z odwodnienia linii kolejowych nie są traktowane jako źródło zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono wyniki badania jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu linii kolejowych. Na podstawie uzyskanych wyników, stwierdzono, że stężenie węglowodorów ropopochodnych jest pomijalnie niskie, poniżej granicy oznaczalności metody referencyjnej. W przypadku zawiesiny ogólnej stwierdzono, że najwyższe stężenia zawiesiny ogólnej notowane były wzdłuż szlaku, na stacjach, w rowach i w okolicach osadników, czyli miejscach zbierających wody z dużego obszaru, w tym nie tylko kolejowego. Najniższe wartości zawiesiny notowane były na odcinkach linii o najmniejszym natężeniu ruchu i wykonywanej na niej pracy eksploatacyjnej. Nie zaobserwowano liniowej zależności wzrostu ilości zawiesiny ogólnej od liczby przejeżdżających na danej linii kolejowej pociągów i wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

Analizowany projekt obejmuje przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia, głównie poprzez oczyszczenie, udroźnienie, odtworzenie istniejącego systemu odwodnienia oraz ewentualne wykonanie nowego. Odwodnienie podtorza realizowane będzie za pomocą drenażu. Odbiornikami wód drenażowych i wód pochodzących z odwodnienia peronu oraz podtorza będą istniejące lub projektowane rowy otwarte oraz projektowane studzienki chłonne lub zbiorniki retencyjne.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska, przy zastosowaniu odwodnienia wgłębne oraz z peronów za pomocą odwodnienia liniowego, nie będą stanowić zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych. Nie przewiduje się budowy urządzeń podczyszczających.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia podczas jego realizacji i eksploatacji, na etapie obecnie prowadzonego postępowania oraz przy uwzględnieniu konieczności ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 j.t.).

Podczas realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z robotami ziemnymi, rozbiórką i demontażem istniejących elementów torowiska, pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych (elementy obiektów inżynieryjnych, budynków, peronów). W trakcie prowadzenia prac powstaną również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza na placu budowy oraz odpady związane z serwisowaniem maszyn i urządzeń. Szacuje się, że na etapie budowy największą grupę odpadów stanowić będą odpady budowlane z gr. 17, znikomy udział będą miały również odpady z grupy: 15 (opakowania materiałów budowlanych, np. folia z opakowań zbiorczych, palety drewniane, papier), 16 (w związku z funkcjonowaniem maszyn budowlanych) i 20 (odpady komunalne powstałe w wyniku funkcjonowania zaplecza).

Na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady komunalne oraz odpady związane z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej. Wśród nich znajdować się będą odpady związane z:

- bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowych (m.in. gruz, tłuczeń torowy);
- konserwacją rowów;
- funkcjonowaniem obiektów socjalnych;
- kolizjami i wypadkami, wśród których znajdują się także odpady niebezpieczne.

W pierwszych latach eksploatacji nie przewiduje się wytworzenia odpadów budowlanych (związanych z ewentualnymi remontami), ale jedynie odpady komunalne oraz odpady związane z konserwacją urządzeń.

Zarządca instalacji w postaci linii kolejowej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego uzyskał decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska WOO.4700.11.2014. MW.3 z dnia 1 grudnia 2014 r. na wytwarzanie odpadów, w związku z eksploatacją linii kolejowej, ale także realizację zadań inwestycyjnych, zmienione decyzją Marszałka Województwa z dnia 12.04.2014 r. o sygnaturze ŚG.I.7245.13.1.2016, w której uznano odpad drewniane podkłady kolejowe jako odpad inny niż niebezpieczny oznaczony kodem 17 02 01 Drewno.

Odpady powstałe na etapie budowy będą wstępnie magazynowane na zapleczu budowy w lub wydzielonym/wyznaczonych miejscach, do których wykonawca posiada tytuł prawny. Odpady będą magazynowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742).

Wytwarzane odpady będą selektywnie gromadzone i magazynowane w miejscach wskazanych w decyzji zezwalającej na wytwarzanie odpadów, którą uzyskał Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku.

Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach, kontenerach na placu w przyzmacach, w miejscu ich wytworzenia lub na placach magazynowych.

Magazyn odpadów w użytkowaniu Sekcji Eksploatacji Inowrocław to:

- magazyn nr 1 – budynek wolnostojący murowany zlokalizowany przy ul. Magazynowej posiadający posadzkę betonową i wentylację grawitacyjną. Odpady magazynowane są w sposób selektywny w oddzielnych pojemnikach przeznaczonych do przechowywania poszczególnych rodzajów odpadów. Do pomieszczeń magazynowych dostęp posiadają tylko upoważnione osoby,
- magazyn nr 2 – budynek wolnostojący murowany zlokalizowany przy ul. Magazynowej na terenie kolejowym wyposażony w posadzkę betonową i wentylację grawitacyjną. Odpady magazynowane są w sposób selektywny w oddzielnych szczelnych beczkach przeznaczonych do przechowywania poszczególnych rodzajów odpadów. Do pomieszczeń magazynowych dostęp posiadają tylko upoważnione osoby,
- plac składowy nr 1 – nieutwardzony, ogrodzony plac składowy z ograniczonym dostępem osób postronnych. Odpady magazynowane są w sposób selektywny na regałach metalowych. Plac znajduje się w Inowrocławiu przy ul. Magazynowej na terenie kolejowym,
- plac składowy nr 2 – nieutwardzony, ogrodzony plac składowy z ograniczonym dostępem osób postronnych. Odpady magazynowane są w sposób selektywny na placu. Plac znajduje się w Mogilnie na terenie stacji kolejowej.

Magazyny odpadów w użytkowaniu Sekcji Eksploatacji Inowrocław Rąbinek to:

- magazyn nr 1 – budynki wolnostojące w zabudowanie szeregowej z blachy, posadzka betonowa, wentylacja grawitacyjna. Odpady magazynowane są w sposób selektywny w oddzielnych pojemnikach przeznaczonych do przechowywania poszczególnych rodzajów odpadów. Do pomieszczeń magazynowych dostęp posiadają tylko upoważnione osoby. Budynek zlokalizowany jest przy ul. Budowlanej 56,
- magazyn nr 2 – budynki wolnostojące murowane, posadzka betonowa, wentylacja wymuszona poprzez wentylator elektryczny. Odpady magazynowane są w sposób selektywny w oddzielnych szczelnych beczkach przeznaczonych do przechowywania

poszczególnych rodzajów odpadów. Do pomieszczeń magazynowych dostęp posiadają tylko upoważnione osoby. Budynek zlokalizowany jest przy ulicy Budowlanej 56,

- plac składowy nr 1 – nieutwardzony ogrodzony plac składowy z ograniczonym dostępem osób postronnych. Odpady magazynowane są w sposób selektywny na placu. Plac znajduje się przy ul. Budowlanej 56 na terenie kolejowym w Inowrocławiu Rąbinku,
- plac składowy nr 2, 3, 4 i 5 – nieutwardzony plac składowy z ograniczonym dostępem osób postronnych. Odpady magazynowane są w sposób selektywny na placu przy ul. Budowlanej 56 na terenie kolejowym w Inowrocławiu Rąbinku,
- plac składowy nr 6 i 7 – nieutwardzony, plac składowy z ograniczonym dostępem osób postronnych. Odpady magazynowane są w sposób selektywny na placu, na stacji kolejowej w Piotrkowie Kujawskim.

Cześć z wytworzonych odpadów, zgodnie z rozporządzeniem z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796), może być odzyskiwany poza instalacjami i urządzeniami lub może zostać przekazana osobom fizycznym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. 2016 r., poz. 93).

Pozostałe odpady odebrane zostaną przez podmioty posiadające zezwolenia.

Na etapie budowy przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie następstwem pracy ciężkiego sprzętu, środków transportujących materiały budowlane oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, odwracalne i lokalne, będzie również zmienne w zależności od miejsca i fazy budowy, natomiast po zakończeniu prac budowlanych w pełni ustąpi.

Źródłami emisji w wyniku realizacji zadania na etapie budowy będą maszyny budowlane, sprzęt do robót torowych (m.in.: układnice rozjazdów, zgrzewarki do szyn, podbijarki szlakowe, podbijarki rozjazdów), sprzęt budowlano-drogowy (m.in.: zagęszczarki gruntu, zacieraczki do betonu, agregaty prądotwórcze), sprzęt do robót ziemnych (m.in.: koparki, spycharki, ładowarki, równiarki), sprzęt technologiczny (m.in.: samochody – wywrotki, samochody dostawcze) oraz inne źródła emisji (pojazdy osobowe inspektorów nadzoru, pracowników wykonujących inwestycję).

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

Na łączną emisję zanieczyszczeń na etapie budowy, składać się będzie w szczególności: emisja zanieczyszczeń w wyniku spalania paliw w maszynach pracujących przy realizacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się po placu budowy i drogach dojazdowych, w tym transportujących materiały sypkie, emisja zanieczyszczeń związana z rozładunkiem i załadunkiem pojazdów. Przewiduje się emisję następujących zanieczyszczeń:

- tlenków azotu,
- dwutlenku siarki,
- pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5,
- metali ciężkich w pyle.

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

Na etapie realizacji mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne związane z wykorzystaniem maszyn i środków transportu podczas prowadzonych prac. Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i ustanie wraz z zakończeniem robót.

Podczas realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne związane z wykorzystaniem maszyn (m.in. walec wibracyjny, koparki, dźwigi budowlane, spycharki, ręczne kruszarki do betonu i młoty, maszyny do zagęszczenia) i środków transportu podczas prowadzonych prac.

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 godz. 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 budowy emisja drgań wynikać będzie głównie z pracy niektórych urządzeń i technologii budowlanych (praca walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, prace wyburzeniowe itd.), które mogą być źródłem szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe zarówno dla ludzi, jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy, mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu zastosowane zostaną rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań na otoczenie.

Z przeprowadzonych dotychczas badań wynika, że podstawowym i najbardziej skutecznym sposobem redukcji wpływu drgań generowanych przejazdami pociągów jest ograniczenie emisji u źródła drgań przede wszystkim poprzez utrzymanie właściwego stanu technicznego nawierzchni torowej, jak również zastosowane bezстыkowe połączenia szyn.

Nie przewiduje się występowania drgań o amplitudach przekraczających wartości dopuszczalne dla pory dnia i nocy oraz mogących niekorzystnie wpływać na stan techniczny budynków oraz ludzi przebywających w budynkach.

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

Większość analizowanych linii kolejowych jest zelektryfikowanych. Przewiduje się marginalny udział pociągów spalinowych, jako taboru technicznego. Będą to jednak sytuacje sporadyczne.

Na etapie eksploatacji źródłem emisji na zmodernizowanych liniach kolejowych może być pył powstały w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn, jak również emisja spalin z pojazdów pracowników obsługi linii kolejowych. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego uznaje się za marginalny i nieistotny.

Należy założyć, że eksploatacja linii kolejowych może powodować wystąpienie śladowych ilości zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego związane z emisją tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów oraz pyłów zawieszonych PM 10 i PM 2,5, jednak standardy jakości powietrza nie będą przekroczone, a emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie wpłynie negatywnie na stan powietrza.

Docelowo udogodnienia w komunikacji dla miejscowej ludności oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego spowodują wzrost konkurencyjności kolei jako przyjaznego środowiska środka transportu publicznego.

Przewiduje się, że zwiększenie udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

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

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

Hałas emitowany przez przedmiotowy odcinek linii kolejowej 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 składy.

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 wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej i zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:

- $L_{Aeq} = 65$ dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
- $L_{Aeq} = 56$ dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).

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

- $L_{Aeq} = 61$ dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
- $L_{Aeq} = 56$ dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).

Obliczenia rozkładu pola akustycznego pochodzącego od źródeł komunikacyjnych zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan 8.1. Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku, pochodzącego od ruchu kolejowego, zgodnie z metodami powołanymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. w przedmiotowym przypadku, zgodnie z metodą RMR2002.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, na potrzeby planowanego przedsięwzięcia zastosowano Pasażerski Model Transportowy (PMT) opracowany przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o., na bazie modelu opracowanego wcześniej przez PKP PLK S.A. i ujętego w opracowaniu: Rezultaty Studium Wykonalności dla projektu pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola-Inowrocław-Tczew”. Sporządzony model ruchu w ogólności dotyczy całej krajowej sieci transportowej, a w ramach przygotowania do sporządzania prognoz był uszczegóławiany danymi dotyczącymi obszaru oraz kalibrowany i weryfikowany. W ramach prac nad modelem bazowano na dokumentacji technicznej stosowanego modelu.

W analizie oddziaływań skumulowanych uwzględniono wszystkie drogi, których oddziaływanie może się kumulować z oddziaływaniem linii kolejowej. Łącznie to 42 odcinki dróg, dla których określono natężenie ruchu na podstawie:

- pomiaru GPR2020/21 – dla dróg krajowych i wojewódzkich,

- metryk przejazdów oraz danych pozyskanych od zarządców tych dróg – dla dróg powiatowych, gminnych oraz wewnętrznych.

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

- kategoria 3 – pociągi pasażerskie z hamulcami tarczowymi,
- kategoria 4 – pociągi towarowe z hamulcami typu klockowego,
- kategoria 6 – pociągi z lokomotywą spalinową z hamulcami tarczowymi,
- kategoria 8 – pociągi InterCity oraz pociągi osobowe z hamulcami tarczowymi.

W ramach przedsięwzięcia obecnie funkcjonuje jeden plac przeładunkowy, tylko i wyłącznie w porze dziennej. Na placu nie są prowadzone prace rozładunkowe w porze nocnej. W ramach realizacji zadania nie przewiduje się zwiększenia wykorzystania placu przeładunkowego ponad dotychczasowe wykorzystanie.

Dla wskazanego placu przeładunkowego wykonano osobną, indywidualną, analizę oddziaływania akustycznego, która to analiza pozwoliła na wyciągnięcie wniosków o braku uciążliwości ze strony wykorzystania placu przeładunkowego na najbliższe budynki mieszkalne.

Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, plac przeładunkowy nie będzie powodował uciążliwości akustycznej. Główną przyczyną jest niski stopień wykorzystania placu przeładunkowego, ograniczony wyłącznie do pory dziennej. Brak jest zatem potrzeby podejmowania dodatkowych działań, ograniczających oddziaływanie akustyczne placu przeładunkowego.

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

Do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu przyjęto natężenia ruchu w dwóch horyzontach czasowych: 2026 oraz 2036 rok.

Z analizy wynika, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku będą występować w porze dziennej i nocnej.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

L.P.	Nr ek	Km od	Km do	Strona	Wysokość	Długość	Typ ekranu
1	EK-1	LK231: 0+335	LK231: 0+460	prawa	3,5	125m	pochłaniający Klasa A3
2	EK-2	LK131: 316+660	LK131: 316+710	prawa	2	50m	pochłaniający Klasa A3
3	EK-3	LK206: 1+300	LK206: 1+345	lewa	2	45m	pochłaniający Klasa A3
4	EK-4	LK206: 1+380	LK206: 1+445	lewa	2	65m	pochłaniający Klasa A3
5	EK-5	LK131: 319+290	LK131: 319+390	prawa	2	100m	pochłaniający Klasa A3
6	EK-6	LK742: 4+265	LK742: 4+320	prawa	2	55m	pochłaniający Klasa A3
7	EK-7	LK353: 95+565	LK353: 95+640	prawa	2	75m	pochłaniający Klasa A3
8	EK-8	LK131: 321+220	LK131: 321+320	prawa	2	100m	pochłaniający Klasa A3
9	EK-9	Łącznica nr 4: 0+375	Łącznica nr 4: 0+420	prawa	2	45m	pochłaniający Klasa A3
10	EK-10	LK131: 323+710	LK131: 323+950	lewa	3,5	240m	pochłaniający Klasa A3
11	EK-11	LK353: 99+870	LK353: 99+980	prawa	4,7 (ekran załamany, o wysokości w pionie 4m + załamanie 1m pod kątem 45 w stosunku do ekranu, co daje łączną wysokość liczoną od poziomu gruntu do najwyższego punktu ekranu 4,7 m w pionie)	110m	pochłaniający Klasa A3
12	EK-12	LK353: 99+980	LK353: 100+215	prawa	3	235m	pochłaniający Klasa A3
13	EK-13	LK353: 100+890	LK353: 101+070	prawa	2	180m	pochłaniający Klasa A3

Łącznie, projektuje się budowę ekranów akustycznych o długości ok. 1425 m. Ekran Ek11 projektuje się jako ekran załamany, o wysokości podstawowej 4 m oraz dodatkowym załamaniu o szerokości 1 m, usytuowanej względem powierzchni podstawowej pod kątem 45°. Nie projektuje się ekranów z przewieszką. Pozostałe ekrany zostaną zastosowane jako ekrany proste.

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).

Nie mniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o następujących właściwościach lub wyższych: ekrany typ pochłaniające - wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających DL = 8-11 dB (klasa A3).

W wyniku zastosowania działań ograniczających oddziaływanie akustyczne dojdzie do znaczącej poprawy stanu klimatu akustycznego w rejonie linii kolejowej. Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnych na terenach podlegających ochronie.

Ponadto, w związku z projektowanymi na linii kolejowej nr 131 pracami, planuje się zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi. Działania te, same w sobie, prowadzą do ograniczenia emisji hałasu w stosunku do stanu obecnego.

W obliczeniach nie uwzględniano poprawki na poprawę stanu technicznego taboru kolejowego.

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).

W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej, na terenach zamkniętych z nią związanych, znajduje się 5 budynków mieszkalnych.

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 6 do raportu):

Lp.	Km i nr linii kolejowej	Strona linii	Odległość od osi najbliższego toru [m]	Rodzaj zabudowy
1	LK131: 316+765	Prawa	LK131: 16m	Zabudowa jednorodzinna
2	LK131: 316+900	Prawa	LK131: 15m	Zabudowa wielorodzinna
3	LK131: 316+930	Prawa	LK131: 15m	Zabudowa wielorodzinna
4	LK131: 316+960	Prawa	LK131: 15m	Zabudowa wielorodzinna
5	LK353: 95+660	Lewa	LK353: 10m	Zabudowa jednorodzinna

W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej zlokalizowane są 4 budynki mieszkalne, gdzie elewacja budynku stanowi jednocześnie granicę przyległego pasa gruntu.

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 6 do raportu):

Lp.	Km i nr linii kolejowej	Strona linii	Odległość od osi najbliższego toru [m]	Rodzaj zabudowy
1	LK131: 317+025	Lewa	LK131: 25 m	Zabudowa jednorodzinna
2	LK742: 3+205	Prawa	LK742: 23m	Zabudowa jednorodzinna
3	LK741: 1+110	Lewa	18m	Zabudowa wielorodzinna
4	LK742: 0+125	Lewa	LK742: 80m	Zabudowa wielorodzinna

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

Proponuje się pozostawienie rezerw terenu pod ewentualne zabezpieczenia w postaci np.: ekranów akustycznych, wałów ziemnych, których potrzeba posadowienia będzie zweryfikowana po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, w następujących lokalizacjach:

l.p.	Strona	Km początku	Km końca
1	prawa	LK131: 318,000	LK131: 318,200
2	lewa	LK131: 322,500	LK131: 322,800
3	prawa	LK131: 323,700	LK131: 323,820

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

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

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Numer linii	Kilometraż	Odległość od LK	Strona LK	Nr działki	Obręb	Gmina
PDH-1	P2	131	316+290	145 m	lewa	25	M. Inowrocław	M. Inowrocław
PDH-2	P16	206	1+390	109 m	lewa	211/2	Gm. Inowrocław	Gm. Inowrocław
PDH-3	P26	353	95+625	67 m	prawa	32/11	Pakość	Gm. Pakość
PDH-4	P50	353	99+820	66 m	prawa	130/3	M. Inowrocław	M. Inowrocław
PDH-5	P73	353	100+900	50 m	prawa	13/7	M. Inowrocław	M. Inowrocław

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

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

Na przedmiotowych odcinkach linii kolejowych zastosowane będą wzmocnienia podtorza, w tym zabudowa warstwy ochronnej podtorza, której zadaniem jest m.in. zapewnienie jednorodności podparcia toru i rozłożenie nacisków przekazywanych przez podsypkę na większą powierzchnię torowiska. Oczekiwany efektem przebudowy podtorza będzie m.in. tłumienie drgań wzbudzanych przez pojazdy szynowe.

Zadanie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych. W odległości do 5 km od ww. przedsięwzięcia nie wyznaczono obszarów Natura 2000.

Zgodnie z przedłożonym raportem w zasięgu planowanych prac nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin i grzybów. Spośród zidentyfikowanych chronionych siedlisk przyrodniczych obecne są siedliska 6510 (jeden z płatów siedliska,

znajdujący się w zasięgu prac, zostanie zabezpieczony przed zniszczeniem na czas realizacji zamierzenia) oraz 91F0 (siedlisko nie zostanie naruszone).

Stwierdzone siedliska chronionych gatunków bezkręgowców, płazów, gadów nie ulegną zniszczeniu w związku z realizacją inwestycji. Jednocześnie, w przypadku wykazanych siedlisk płazów, związanych ze zbiornikami w sąsiedztwie linii kolejowych, przewidziano podjęcie działań zabezpieczających (w tym tymczasowych wygrodzień herpetologicznych), mających na celu wykluczenie ryzyka śmiertelności płazów.

Jako narażone na zniszczenie uznać należy siedliska ptaków (w tym siedliska lęgowe), zlokalizowane w zasięgu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie prac, których utrata wynikać może z zajęcia terenu, wycinki zadrzewień, czy porzucenia siedlisk na skutek zmiany warunków. Oddziaływanie to dotyczy w szczególności siedlisk gatunków stwierdzonych w bezpośrednim otoczeniu linii kolejowych, w tym gatunków:

- łownych: bażant, grzywacz,
- chronionych: białorzytka, cierniówka, gajówka, gąsiorek, kapturka, kłaskawka, kopciuszek, kos, kukułka, modraszka, piegża, potrzuszcz, skowronek, słowik rdzawy, szczygieł, śpiewak, trznadel, zaganiacz, zięba.

Gatunki te należą do szeroko rozpowszechnionych w kraju i województwie, a możliwe zniszczenie dotyczy nielicznych par lęgowych. Jednocześnie, przyjęte działania minimalizujące, w tym dostosowanie terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków (mające na celu wykluczenie ryzyka zniszczenia lęgów), wykonanie nasadzeń zastępczych (pozwalających na odtworzenie potencjału siedliskowego dla gatunków związanych z zadrzewieniami) oraz wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek lęgowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu obecności potencjalnych i dostępnych siedlisk ww. gatunków w otoczeniu inwestycji, pozwalają na wykluczenie znacząco negatywnego wpływu na zachowanie ich populacji.

Nadmienić należy, że w przypadku gatunków podlegających ochronie na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183 ze zm.), zastosowanie znajdują uwarunkowania wynikające z art. 56 ustawy o ochronie przyrody. W odniesieniu do grzywacza (gatunku łownego), w przedmiotowej sprawie istnieje możliwość zastosowania art. 125 ustawy o ochronie przyrody.

Planowana inwestycja nie powoduje ingerencji w siedliska rozrodu ssaków, jak również siedliska rozrodu i zimowania nietoperzy. Zgodnie z raportem, przedsięwzięcie położone jest poza korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym. Nie stwierdzono tutaj

również korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Jednocześnie zachowaniu możliwości swobodnego przemieszczania się zwierząt (w tym płazów, małych i średnich ssaków – których występowanie stwierdzono w zasięgu inwestycji), sprzyjać będą przyjęte rozwiązania minimalizujące, w tym zachowanie wolnej przestrzeni - szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia (co umożliwi przemieszczanie się małych zwierząt, w tym drobnych ssaków oraz herpetofauny), a także wykonanie przepustów i wiaduktów, które pozostaną dostępne dla zwierząt. Ww. obiekty (przepusty, wiadukty) umożliwią będą migrację – przemieszczania się zwierząt, przede wszystkim ze względu na zachowanie dogodnych parametrów (światła). Jednocześnie nie przewiduje się dodatkowych działań, w tym w zakresie wygradzenia linii kolejowej (możliwe będzie przejście zwierząt bezpośrednio przez linie kolejowe, przy czym drobna fauna może dodatkowo wykorzystywać ww. 5-centymetrową przestrzeń pod stopą szyny), nasadzeń czy unaturalnienia w rejonie wiaduktów (wiadukty są obiektami zespolonymi z torami i drogami, zatem np. dodatkowe nasadzenia mogłyby wpływać na śmiertelność zwierząt na skutek kolizji), jak również monitoringu porealizacyjnego.

Zgodnie z raportem na etapie sporządzania w obrębie planowanego przedsięwzięcia zinwentaryzowano około 1528 drzew i 5,5 ha krzewów, z czego na etapie budowy zabezpieczone zostanie około 200 drzew. Dlatego też w związku z lokalizacją elementów inwestycji oraz w celu zachowania wymogów bezpieczeństwa ruchu kolejowego, usuniętych zostanie około 1300 drzew. Planuje się kompensację usuwanych drzew w skali 1:1. Raport przewiduje możliwość wykonania nasadzeń od km 322,200 do km 323,000 linii kolejowej nr 131, po prawej stronie układu linii kolejowych, przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na powierzchni około 3000 m² przewiduje się wykonanie nasadzeń 1300 drzew. Skład gatunkowy będzie nawiązywał do roślinności parkowej Nowego Parku Solankowego, do którego będą przylegać. Jednocześnie wskazano na wymóg zastosowania do nasadzeń wyłącznie gatunków rodzimych.

Ponadto, drzewa i krzewy niekolidujące z inwestycją zostaną zachowane oraz zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji.

W ramach zadania nie przewiduje się wykonania ekranów o powierzchniach przezroczystych i przeziernych, które mogłyby generować ryzyko kolizji i śmiertelności ptaków.

Z uwagi na charakter zadania, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych, wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji, wskazując jednocześnie

kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego każdorazowo winien być dostosowany do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska 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.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy 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 wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

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

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

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

4. upały - deformacja torów.

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

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

- infrastruktura,
- środki transportu,
- komfort socjalny.

Z drugiej strony, transport kolejowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie sieci i zniszczenia infrastruktury oraz taboru kolejowego, mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pociągi, jak i na elementy infrastruktury kolejowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

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

W związku z realizacją zamierzenia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności

dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Wykorzystane do budowy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymogi w zakresie parametrów emisyjnych. Na etapie budowy występować będzie również emisja pośrednia gazów cieplarnianych z elektrowni, wynikająca ze zużycia prądu podczas prac. Jednak należy podkreślić, że będzie to emisja niewielka.

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

Podsumowując, wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Na oddziaływanie liniowe składają się wszelkie drogi o wzmożonym ruchu ulicznym oraz inne linie kolejowe, które wpływają na kumulację hałasu oraz na jego uciążliwość.

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

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

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

W dniu 8 grudnia 2023 r., do tut. Organu wpłynął wniosek Inwestora z dnia 5 grudnia 2023 r., znak: IRRK2/9/4.2233.0.2.13.2023.ISW-02150-I, stosownie do art. 108 § 1 Kpa,

o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na wyjątkowo ważny interes strony oraz na interes społeczny.

Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowych.

Realizacja projektu przyczyni się do powstania trwałej infrastruktury kolejowej, charakteryzującej się wysokim standardem i jakością. Dzięki realizacji zadania wzrośnie bezpieczeństwo na linii oraz zmniejszony zostanie negatywny wpływ transportu kolejowego i kołowego na środowisko.

Mając na uwadze powyższe, prace na liniach kolejowych nr 131, 206, 231, 353, 741, 742, 845 oraz budowa nowych linii kolejowych o nazwach roboczych 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N, 8N, służą realizacji działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r., poz. 344 ze zm.), wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny. Tym samym, przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu określonego w art. 108 § 1 kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/Kr 1535/12).

Projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, poprzez odciążenie najpopularniejszego, a zarazem najbardziej niszczącego środowisko transportu drogowego na rzecz kolei, wpisując się tym samym w politykę równowagi ekologicznej.

Wykonanie planowanych prac będzie miało wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi m.in. poprzez modernizację obiektów inżynierskich. Część obiektów inżynierskich zlokalizowanych na przedmiotowym odcinku pobudowano ponad 90 lat temu (wraz z budową linii kolejowej nr 131), a ich stan techniczny jest niedostateczny. Stanowi to zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym. Powyższe dotyczy przede wszystkim wiaduktów drogowych, wybudowanych w latach 30 ubiegłego wieku. Obiekty te nie spełniają obowiązujących wymagań standardów technicznych ze względu na brak zachowanej skrajni pionowej pod obiektami i obniżenie sieci trakcyjnej poniżej wysokości normatywnej. Wynika to z faktu, iż projektowane i budowane były w czasach, w których do obsługi pociągów

na linii kolejowej nr 131 stosowano lokomotywy parowe i nie przewidywano trakcji elektrycznej.

W okresie powojennym, w ramach elektryfikacji linii, przełożyło się to na liczne trudności z dostosowaniem torów do sieci trakcyjnej bez naruszania rzeczonych obiektów. Wywołało to m.in. konieczność radykalnego obniżania przewodu jezdnego do wartości granicznych wraz ze szkodliwym dla trwałości sieci profilowaniem odcinków przyległych oraz stosowaniem specjalnych akcesoriów takich jak odbojnice dystansujące przewody od konstrukcji. W związku z problemami utrzymania mocno zaniżonej sieci trakcyjnej w rejonie tych wiaduktów, obniżano też niweletę torów z użyciem oczyszczarek tłucznia. Dzięki temu uzyskiwano pewną poprawę wysokości zawieszenia przewodu jezdnego, jednak prace te wykonywano kosztem zmniejszenia lub wręcz likwidowania warstw ochronnych podtorza. Konsekwencją takich praktyk już po kilku latach było znaczne osłabienie nośności podtorza, a nawet powstawanie jego uplastycznień w postaci tzw. wychlapów, co powodowało dewastację podtorza.

W związku z powyższym przedmiotowe obiekty zostały zakwalifikowane na etapie przygotowania inwestycji, jako wymagające przebudowy/rozbiórki w celu zrealizowania celów modernizacji, w sposób zapewniający efektywną eksploatację międzynarodowej magistrali C-E 65 w nowych warunkach. Przedmiotowe obiekty posiadają liczne usterki, tj. m.in. ubytki betonu z odsłonięciem zbrojenia, ubytki betonu na krawędziach i powierzchni konstrukcji, korozje zbrojenia, zanieczyszczenia podpór, ubytki nawierzchni drogowej, osłony przeciwporażeniowe niespełniające warunków bezpieczeństwa, zacieki i wykwyty, osunięcia

Wyjątkowo ważny interes strony wynika m.in. z tego, że przedsięwzięcie pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław – węzeł Inowrocław”, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi. Nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze podjęcie działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co jest konieczne dla podjęcia robót budowlanych przedmiotowego zadania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma ogromne znaczenie dla państwa, regionu i ogółu społeczeństwa. Wpisuje się w istotne cele polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, gdzie transport kolejowy stanowi ważny czynnik.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi.

Decyzja administracyjna, jako akt stosowania prawa, co do zasady wydawana jest z zamiarem wywołania skonkretyzowanych skutków prawnych, tj. do spowodowania stanu rzeczywistości zgodnego z uprawnieniem lub obowiązkiem podmiotu, którego dane rozstrzygnięcie dotyczy.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawana na podstawie uouioś, ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięcia, w tym identyfikację zagrożeń, jakie mogą wystąpić w związku z jego realizacją, oraz sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Decyzja ta ustala, czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska, nie powoduje jednak żadnych skutków prawno - rzeczowych, w postaci np. utraty praw własności, nie upoważnia również do rozpoczęcia robót budowlanych. Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, jak i sama decyzja, mają charakter przygotowawczy, a jednocześnie obligatoryjny do wydania decyzji inwestycyjnych, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Innymi słowy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach co do zasady ma charakter rozstrzygnięcia wstępnego wobec przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną.

Zgodnie z art. 108 kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Istotą instytucji, o której mowa powyżej, jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo, że nie jest ona ostateczna. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego lub dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Przesłanką wspólną dla wszystkich przypadków nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność natychmiastowego wdrożenia decyzji w życie.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest modernizacja linii kolejowej o istotnym znaczeniu nie tylko dla lokalnej, ale również krajowej sieci, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim, w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy, gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posilkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego, czy społeczno - gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględniania zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa, ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku i umożliwia korzystanie z tego środowiska w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i programujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] Konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do Konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

Z zaprezentowanego orzecznictwa wynika, że dopuszczalne jest rozstrzygnięcie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji linii kolejowych, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Przechodząc do kwestii weryfikacji zasadności nadania wskazanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, należy jednoznacznie wskazać, że budowa węzła Inowrocław stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 k.p.a. - zarówno dla „innego interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że inwestorem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zamierzające w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych zarządcy infrastruktury kolejowej, stanowiących zarazem inwestycję celu publicznego. Tej konstatacji szczególnie sprzyjają właściwości konstrukcyjne jednostki PKP PLK S.A., będącej klasycznym wręcz przykładem korporacji prawa publicznego. Nie dość zatem, że taki podmiot tworzy - w płaszczyźnie osobowej - odpowiednia wspólnota, to jeszcze realizowane w takich warunkach ustrojowych zadania publiczne służą, przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb tej wspólnoty.

Opisane uwarunkowania podmiotowo-strukturalne sprawiają, że dochodzi w takim przypadku do swego rodzaju zespolenia interesu społecznego z interesem strony. Inwestor, stanowiący element typowej jednostki zarządzającej, nie tylko stanowi bowiem podmiot prawa nastawiony na realizację interesu społecznego, ale jednocześnie stroną prowadzonego postępowania administracyjnego. Bezsparnie zaś Inwestor o takich prawnych właściwościach i podobnie kwalifikowanym przeznaczeniu, nie może uniknąć kojarzenia z przedsięwzięciami nastawionymi na realizację interesu społecznego (sankcjonowanego rozstrzygnięciami władzy danej jednostki samorządu terytorialnego), które *ex definitione* służą ważnemu interesowi strony, tj. wspólnoty samorządowej, której potrzeby mają być zaspokojone poprzez realizację tego rodzaju inwestycji.

Mając na względzie powyższe okoliczności, należy uznać, że w tym przypadku decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, którego przedmiot i znaczenie uzasadniają nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Tym bardziej, że w warunkach lokalizacyjnych Inowrocławia za fakt notoryjny należy uznać niezbędność szybkiego zmierzania do realizacji inwestycji kolejowych, szczególnie o takim znaczeniu jak niniejsza. Z ww. przyczyn mamy więc do czynienia ze „stanem nagłej konieczności administracyjnej” (zob. np. J. Borkowski, komentarz do art. 108 K.p.a., (w:) Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, B. Adamiak, J. Borkowski, Warszawa

2004, s. 513), bezspornie o znamionach interesu społecznego i na pewno „wyjątkowo” ważnego interesu strony. Nie ulega przy tym wątpliwości, że zwłoka w zmiernianiu do wykonania tego zadania realnie zagraża ww. interesom.

W związku zaś z tym, że do zastosowania przepisów art. 108 § 1 i 2 kpa, nie jest konieczne wykazanie zagrożenia wszystkich wskazywanych tam dóbr chronionych, zbędnym już jest podejmowanie zamiaru wykazania, że oznaczona na wstępie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, za którego niezwłoczną realizacją przemawiają także względy ochrony zdrowia lub życia ludzkiego.

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony, zatem w sentencji niniejszej decyzji Organ wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

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 decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 uouioś, czyli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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 w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 ze zm.), jednostki budżetowe są zwolnione z opłaty skarbowej.

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.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Sebastian Dąbrowski
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
w Bydgoszczy
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

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

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Osipów, Dyrektor Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy

Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczyńska@bydgoszcz.rdos.gov.pl