



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 31 marca 2025 r.

WOO.420.6.2024.DK.29

DECYZJA nr 2/2025

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 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 września 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I (wpływ: 1 października 2024 r.), uzupełnionego pismem z dnia 15 października 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I (wpływ: 16 października 2024 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników: Pana Piotra Brussa – Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Panią Ewę Makosz – Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa mijanki Bydgoszcz Fordon na linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód” w ramach Krajowego Planu Odbudowy w obszarze działania pn.: „Likwidacja wąskich gardel i zwiększenie przepustowości linii kolejowych – etap II”.**

- II. Decyzji niniejszej nadaję rygor natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 § 1 Kpa.
- III. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
1. W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 2. Prace budowlane prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego.
 3. Pojazdy i maszyny utrzymywać w dobrym stanie technicznym, aby zapobiec wyciekom do środowiska wodno-gruntowego.
 4. Zaplecze budowy, w tym: miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postoju pojazdów i maszyn oraz miejsca przeznaczone do mycia i tankowania pojazdów oraz sprzętu budowlanego zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię:
 - a) poza terenami chronionymi akustycznie,
 - b) w odległości co najmniej 50 m od obszarów podmokłych i cieków,
 - c) poza zasięgiem rzutu koron drzew,
 - d) poza użytkami leśnymi.
 5. Wody opadowe i roztopowe z obszaru przedsięwzięcia odprowadzać na etapie jego eksploatacji do ziemi poprzez studnie chłonne oraz rowy.
 6. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
 7. Zraszać teren budowy wodą, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

8. Celem minimalizacji oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
9. Odpady powstające w czasie realizacji i eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego.
10. Wycinkę drzew kolidujących z realizacją przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika, maksymalnie na 2 dni przed wycinką, braku aktywnych lęgów ptaków w ich obrębie.
11. Nie usuwać krzewów w ramach realizacji inwestycji.
12. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
13. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów, dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Ponadto, zabezpieczyć skarpy poprzez ich łagodzenie, a w przypadku braku takiej możliwości, zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

14. Bezpośrednio przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych (np. gadów) na terenie inwestycji. Stwierdzone osobniki odłowić oraz przenieść w bezpieczne miejsce, poza obszarem planowanego prowadzenia prac.

UZASADNIENIE

W dniu 1 października 2024 r. wpłynął wniosek z dnia 30 września 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I, uzupełniony pismem z dnia 15 października 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I (wpływ: 16 października 2024 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników: Pana Piotra Brussa – Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Panią Ewę Makosz – Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa mijanki Bydgoszcz Fordon na linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód” w ramach Krajowego Planu Odbudowy w obszarze działania pn.: „Likwidacja wąskich gardeł i zwiększenie przepustowości linii kolejowych – etap II”.

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.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć polegających na realizacji linii kolejowej jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 pkt 2 uouioś, tj. linię kolejową, która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 1 pkt 60: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia

do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”,

- § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, w związku z: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”.

Zgodnie z uzupełnieniem wniosku, w ramach zadania nastąpi zarówno budowa, jak i przebudowa istniejącej linii kolejowej.

Do wniosku dołączona była m.in.: Karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej w skrócie Kip), poświadczona przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy kopia mapy ewidencyjnej, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, wraz z jej zapisem w formie elektronicznej, informacja o liczbie stron postępowania, pełnomocnictwa do występowania w imieniu Inwestora i dowód wniesienia opłaty skarbowej za wydanie decyzji oraz za udzielenie pełnomocnictw.

Ze względu na rozbieżności dotyczące kwalifikacji przedsięwzięcia jako mogącego znacząco oddziaływać na środowisko oraz nieprawidłowo wyznaczony obszar oddziaływania przedsięwzięcia na załącznikach mapowych, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków, pismem z dnia 4 października 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 16 października 2024 r., pismem z dnia 15 października 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I i było kompletne.

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

pod nr 860/2024.

W dniu 21 października 2024 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.6.2024.DK.2, oraz pismami znak: WOO.420.6.2024.DK.5 i WOO.420.6.2024.DK.6, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego, a także wystąpił kolejno do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z wnioskiem o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, zamieszczono na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bydgoszczy.

Jednocześnie, pismem z dnia 21 października 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.4, zgodnie z art. 74 ust 3 uouioś, o powyższych czynnościach w sprawie zawiadomiono Pełnomocnika Inwestora.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 8 listopada 2024 r., znak: NNZ.9022.4.85.2024 (wpływ: 14 listopada 2024 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając warunki do uwzględnienia w decyzji.

Powyższa opinia nie ma jednak mocy prawnej i nie jest wiążąca, gdyż została wydana po upływie ustawowego terminu. Zgodnie ze stemplem pocztowym na kopercie, opinia została nadana listownie w dniu 12 listopada 2024 r., tj. po upływie 14-dniowego terminu na jej wydanie (doręczenie wniosku o opinię według zwrotnego potwierdzenia odbioru: 25 października 2024 r.; termin na wydanie opinii: 8 listopada 2024 r.), wobec czego zastosowanie w przedmiotowej sprawie ma art. 78 ust. 4 uouioś, zgodnie z którym niewydanie przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy opinii w terminie 14 dni traktuje się jako brak zastrzeżeń. W myśl art. 57 § 5 pkt 2 Kpa, termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego. W omawianym przypadku, opinia została

nadana po upływie tego terminu.

Nadmienić należy, iż w dniu 8 listopada 2024 r., pismem z tego samego dnia, znak: NNZ.9022.4.85.2024, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, przesłał tutęjszemu Organowi skan ww. opinii przez platformę ePUAP, jednakże skan ten nie został opatrzony podpisem elektronicznym tożsamym z podpisem złożonym na opinii. Zgodnie z art. 14 § 1a Kpa, pisma utrwalone w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem zaufanym, w związku z czym przesłany skan nie stanowi opinii w rozumieniu Kpa oraz art. 64 ust. 1 pkt 2 uouioś.

Niezależnie od powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy we własnym zakresie przeanalizował zagadnienia dotyczące m.in. oddziaływania akustycznego, lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, które były rozpatrywane przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz sformułował w niniejszej decyzji adekwatne warunki z tego zakresu.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 14 października 2024 r., znak: G.RZŚ.4901.72.2024.WW.1 (wpływ: 15 listopada 2024 r.), wezwał tutęjszy Organ do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o wskazanie, czy inwestycja będzie realizowana w granicach terenów zamkniętych w rozumieniu art. 3 pkt 40 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz. 54 ze zm.), a jeśli tak – czy na tych terenach będą wykonywane urządzenia wodne lub przewidziano korzystanie z usług wodnych.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 18 listopada 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.7, przekazał ww. wezwanie Pełnomocnikowi Inwestora, z prośbą o uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanym zakresie.

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 3 grudnia 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I (wpływ: 4 grudnia 2024 r.), przedłożył uzupełnienie dokumentacji dla Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, które pismem z dnia 9 grudnia 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.10, zostało przez tutęjszy Organ przekazane powyższemu Organowi opiniującemu, wraz z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem z dnia 13 grudnia 2024 r., znak: G.RZŚ.4901.72.2024.WW.2 (wpływ: 13 grudnia

2024 r.), wezwał tutejszy Organ do uzupełnienia Kip m.in. o zweryfikowanie rodzajów ścieków, które będą odprowadzane z terenu przedsięwzięcia, doprecyzowania sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, wraz z określeniem ich odbiorników, wskazania źródła poboru wody oraz doprecyzowania informacji o planowanym zapleczu budowy.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 16 grudnia 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.11, przekazał ww. wezwanie Pełnomocnikowi Inwestora, z prośbą o uzupełnienie Kip we wnioskowanym zakresie.

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 19 grudnia 2024 r., znak: IRR5/11.2234.3.2024.IZZ-03024-I (wpływ: 19 grudnia 2024 r.), przedłożył uzupełnienie Kip dla Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, które pismem z dnia 23 grudnia 2024 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.15, zostało przez tutejszy Organ przekazane powyższemu Organowi opiniującemu, wraz z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 2 stycznia 2025 r., znak: G.RZŚ.4901.72.2024.WW.3 (wpływ: 2 stycznia 2025 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „Zaplecze budowy zorganizować poza terenami podmokłymi i ciekami w minimalnej odległości 50 m.
2. Zaplecze budowy utwardzić tak, aby nie doprowadzić do zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.
3. Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy.
4. Bazy materiałowo-sprzętowe, miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsca przeznaczone do mycia i tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego należy lokalizować na terenie uszczelnionym.
5. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych.
6. Powstające ścieki bytowe z zaplecze budowy odprowadzać do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywozić przez uprawnione jednostki do oczyszczalni

ścieków.

7. Prace budowlane prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego.
8. Pojazdy i maszyny utrzymywać w dobrym stanie technicznym, aby zapobiec wyciekom do środowiska wodno-gruntowego.
9. Wody opadowe i roztopowe z obszaru przedsięwzięcia odprowadzać do ziemi poprzez studnie chłonne oraz rowy.
10. Odpady powstające w czasie realizacji i eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego”.

Powyższe warunki (z wyjątkiem oznaczonego nr 6) zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

Warunek nr 6, dotyczący wykorzystywania przewoźnych sanitariatów do gromadzenia ścieków bytowych podczas realizacji inwestycji nie został uwzględniony w niniejszej decyzji, ponieważ wynika on wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 t.j.), w związku z czym nie zachodzi potrzeba uwzględniania go w warunkach realizacji omawianego przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis prawa, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne, ponieważ zgodnie z linią orzecniczą sądów administracyjnych, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazuje się warunków wynikających wprost z powszechnie obowiązujących przepisów prawa.

Ponadto, po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia zawarty w Kip jest niewystarczający do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 24 stycznia 2025 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.19, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie m.in.: oszacowania ilości przewidzianych do wykorzystania materiałów budowlanych, informacji o pobliskich przedsięwzięciach mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz o możliwości wystąpienia oddziaływania skumulowanego, określenia, czy i w jaki sposób inwestycja będzie oddziaływać na ustalone dla jednolitej części wód podziemnych cele środowiskowe, zweryfikowania informacji o pobliskich strefach ochronnych ujęć wód podziemnych, podania pochodzenia – metody dostarczania wody

podczas realizacji zamierzenia, oszacowania głębokości planowanych wykopów oraz określenia, czy będzie wymagane ich odwadnianie, szczegółowego opisu sposobów i miejsc magazynowania odpadów, danych z zakresu analizy akustycznej oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, wskazania metodyki prowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej, przedłożenia wyników inwentaryzacji dendrologicznej drzew przeznaczonych do usunięcia, a także przeanalizowania wpływu przedsięwzięcia na bioróżnorodność.

Uzupełnienie Kip (aneks nr 1) wpłynęło w dniu 7 lutego 2025 r., pismem z dnia 7 lutego 2025 r., znak: IRR5/11.2234.11.2025.IZZ-03024-I i było kompletne.

Ponieważ uzyskane wyjaśnienia nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a jedynie stanowiły uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w toku niniejszego postępowania, biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 26 lutego 2025 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.23, zawiadomił strony o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie oraz o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kończącej postępowanie.

Powyższe obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bydgoszczy.

Jednocześnie, pismem z dnia 26 lutego 2025 r., znak: WOO.420.6.2024.DK.25, zgodnie z art. 74 ust 3 uouioś, o powyższych czynnościach w sprawie zawiadomiono Pełnomocnika Inwestora.

W toku postępowania nie zostały zgłoszone jakiekolwiek uwagi i wnioski, z wyjątkiem wniosku Pełnomocnika Inwestora z dnia 7 lutego 2025 r. (wpływ: 7 lutego 2025 r.) o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 § 1 Kpa. Uzasadnienie pozytywnego rozpatrzenia tego wniosku zawarto w dalszej części niniejszej decyzji.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie mijanki „Bydgoszcz Fordon” na odcinku linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód (zwanej dalej w skrócie LK209) od km około 103+148 do km około 104+900 tej linii, w obrębie ewidencyjnym 0342 w Bydgoszczy. Prace będą prowadzone na odcinku LK209 o długości około 1,8 km, a teren realizacji przedsięwzięcia posiada powierzchnię około 7,2 ha.

Teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do niniejszej decyzji (tożsamy z załącznikiem mapowym przedłożonym wraz z wnioskiem o wydanie decyzji).

Sąsiedztwo planowanego terenu prac to m.in. tereny kolejowe, drogi publiczne i wewnętrzne, obszary zadrzewione i zalesione, zabudowa przemysłowa, usługowa, mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna, tereny nieużytkowane na gruntach przeznaczonych pod zabudowę, a także most drogowo-kolejowy przekraczający rzekę Wisłę (Most Fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego).

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zamierzenie obejmuje zarówno budowę, jak i przebudowę istniejącej LK209, a jego celem jest poprawa parametrów eksploatacyjnych i użytkowych linii kolejowej, w tym polepszenie funkcjonowania i zwiększenie wydajności sieci komunikacyjnej oraz zwiększenie i polepszenie obsługi w ruchu pasażerskim i towarowym. Skutkiem realizacji zadania będzie podniesienie standardu życia mieszkańców oraz podróżnych, a także poprawa bezpieczeństwa w komunikacji kolejowej i drogowej.

Omawiana inwestycja wpisuje się w cele zawarte w dokumentach strategicznych, takich jak Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SZRT) do 2030 roku i Krajowy Program Kolejowy.

W ramach projektowania przedsięwzięcia, Inwestor rozważał dwa następujące warianty:

1. wariant WI (wariant inwestycyjny – przyjęty do realizacji), polegający na przebudowie układu torowego w celu budowy mijanki „Bydgoszcz Fordon”, wraz z rozbiórką i budową peronów wraz z dojazdami, elementami małej architektury i oznakowaniem stałym, skarpami, oświetleniem. Dodatkowo, w ramach prac budowlanych dokonana zostanie przebudowa sieci trakcyjnej i systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK), z dostosowaniem do nowych peronów oraz przebudowanego układu torowego,

2. wariant WII, polegający na wykonaniu przebudowy całego odcinka linii kolejowej, w tym dobudowie drugiego toru na całej długości analizowanego odcinka. Wariant ten wiązałby się z koniecznością wykonania m.in. nowego układu torowego, co wymagałoby większego nakładu prac i skutkowałoby większym oddziaływaniem podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Zgodnie z Kip, podczas realizacji tego wariantu szacuje się zajęcie około 10% więcej powierzchni biologicznie czynnej niż w przypadku wariantu WI. Zwiększona w ten sposób przepustowość LK209 mogłaby się wiązać również z większym wpływem na klimat akustyczny oraz emisję drgań w wyniku eksploatacji linii dwutorowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, wariant WI, który przedstawiono w Kip jako wariant przyjęty do realizacji jest rozwiązaniem bardziej korzystnym, ponieważ zapewni spełnienie zakładanych celów inwestycji oraz jednocześnie ograniczy jej negatywne oddziaływanie zarówno podczas realizacji, jak i użytkowania.

Jak wynika z Kip, w ramach przedsięwzięcia przewidziano m.in.:

1. modernizację (budowę i przebudowę) nawierzchni torowej, wraz układem torowym na odcinku od km około 103+148 do km około 104+900 LK209, wraz z budową mijanki na stacji Bydgoszcz Fordon,
2. przebudowę sieci trakcyjnej na odcinku od km około 103+854 do km około 104+900 LK209,
3. budowę sieci trakcyjnej na odcinku od km około 103+148 do km około 103+854 LK209,
4. zabudowę nowych komputerowych urządzeń SRK, umożliwiającą sterowanie stacji Bydgoszcz Fordon,
5. przebudowę i budowę peronów wraz z wyposażeniem,
6. remont wiaduktu kolejowego w km około 104+086 LK209,
7. likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w km około 103+820 LK209 i przejścia dla pieszych w km około 104+589 LK209 oraz modernizację przejścia dla pieszych w km około 104+840 LK209.

Omawiana LK209 została zaprojektowana na następujące parametry eksploatacyjne: prędkość maksymalna pociągów: 100 km/h, prędkość maksymalna pociągów towarowych: 70 km/h, dopuszczalny nacisk na oś: 221 kN/oś.

W ramach inwestycji wybudowany zostanie nowy tor między Mostem Fordońskim im. Rudolfa Modrzejewskiego a projektowaną mijanką „Bydgoszcz Fordon”, wraz z przejściem rozjazdowym w celu zwiększenia jej funkcjonalności i dostępu

dla podróźnych. Przebudowany tor będzie pełnić funkcję toru zasadniczego. Pozostała część stacji będzie podlegać przebudowie polegającej na wymianie nawierzchni.

W zakresie układu torowego zakłada się m.in.:

1. budowę nowego toru nr 11 oraz przejścia rozjazdowego (Rz 1 i Rz 2) z nowej nawierzchni szyn 49E1, z podkładami strunobetonowymi PS-94 z przytwierdzeniem W14 i podsypką tłuczniową o grubości 30 cm,
2. wymianę nawierzchni na nową w torze nr 1, 41, 4 oraz 2 z szyn 49E1, z podkładami strunobetonowymi PS-94 z przytwierdzeniem W14 i podsypką tłuczniową o grubości 30 cm,
3. wymianę nawierzchni na nawierzchnię staroużyteczną w torze nr 6 i z szyn 49E1, z podkładami strunobetonowymi PS-83 z przytwierdzeniem SB i podsypką tłuczniową o grubości 25 cm,
4. budowę nowego toru nr 8 z nawierzchni staroużytecznej szyn 49E1, z podkładami strunobetonowymi PS-83 z przytwierdzeniem SB i podsypką tłuczniową o grubości 25 cm,
5. wzmocnienie torowiska warstwą ochronną z niesortu,
6. profilowanie i zagęszczenie torowiska w miejscach, gdzie nie zaprojektowano warstwy ochronnej,
7. regulację osi toru w planie i profilu.

Prace w zakresie podtorza i odwodnienia obejmą m.in.:

1. roboty ziemne: profilacja skarp nasypu, wyrównanie i ścięcie ław torowiska,
2. podtorze: wzmocnienie górnej warstwy podtorza za pomocą warstwy ochronnej z niesortu kamiennego,
3. system odwodnienia: odwodnienie powierzchniowe za pomocą istniejących rowów bocznych oraz odwodnienie wgłębne: dreny i drenokolektory z zastosowaniem studni chłonnych.

Planowany zakres prac w obrębie obiektów obsługi podróźnych jest następujący:

1. „Bydgoszcz Stary Fordon”: rozbiórka peronu nr 2 i przebudowa peronu nr 1, w tym wykonanie na peronie nr 1:
 - a) wiaty siedziskowej z wyposażeniem,
 - b) ławek z oparciem,
 - c) poręczy do odpoczynku na stojąco,
 - d) koszy na segregację odpadów,
 - e) koszy na odpady zmieszane,

- f) gabloty na rozkład jazdy,
 - g) gabloty informacyjnej,
 - h) tablic oraz piktogramów oznakowania stałego,
 - i) oznakowania w języku Braille'a,
2. przystanek osobowy „Bydgoszcz Osiedle Bajka”: budowa jednego peronu, w tym wykonanie:
- a) wiaty siedziskowej z wyposażeniem,
 - b) ławek z oparciem,
 - c) poręczy do odpoczynku na stojąco,
 - d) koszy na segregację odpadów,
 - e) koszy na odpady zmieszane,
 - f) gabloty na rozkład jazdy,
 - g) gabloty informacyjnej,
 - h) tablic oraz piktogramów oznakowania stałego,
 - i) oznakowania w języku Braille'a.

Przewidziane prace z branży drogowej oraz w zakresie przejść dla pieszych obejmują m.in.:

1. modernizację przejścia w poziomie szyn w km około 104+840 LK209 (ul. Wardyńskiego), wraz z dojazdami od ul. Magazynowej,
2. likwidację przejścia w km 104+589 LK209 (ul. Magazynowa),
3. likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w km około 103+820 LK209 (ul. Dworzec),
4. remont wiaduktu kolejowego w km około 104+086 LK209 (nad ul. Jana Brzechwy), w tym:
 - a) rozbiórkę istniejącej i wykonanie nowej izolacji poziomej obiektu,
 - b) oczyszczenie oraz naprawę, wraz z uszczelnieniem dylatacji podłużnych i poprzecznych na obiekcie,
 - c) oczyszczenie powierzchni i naprawę zabezpieczenia antykorozyjnego elementów betonowych i stalowych,
 - d) usunięcie graffiti i wykonanie powłok antygraffiti na przyczółkach oraz podporach pośrednich,
 - e) wycinkę roślinności na skarpach i nasypach, w tym usunięcie wraz z korzeniami drzew, które znajdują się przy samej konstrukcji przyczółków,
 - f) umocnienie skarp.

W zakresie elektroenergetyki zakłada się m.in. następujący zakres prac:

1. demontaż słupów oświetleniowych z oprawami na likwidowanych obiektach oraz będących w kolizji z nowym układem torowym,
2. demontaż linii kablowych oświetleniowych na stacji, przejeździe i przejściu,
3. montaż oświetlenia rozjazdów na dojeźdach do peronu, na przejściu w km około 104+840 LK209,
4. montaż urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR),
5. montaż szaf zasilania urządzeń EOR, zasilania oświetlenia (szaf oświetleniowych) i zasilająco-oświetleniowych (szaf zasilająco-oświetleniowych), przystosowanych do sterowania zdalnego z nastawni dysponującej „UP” na stacji Unisław Pomorski, z wykorzystaniem istniejącego światłowodu.

Wśród planowanych prac w zakresie sieci trakcyjnej uwzględniono m.in.:

1. budowę nowych konstrukcji wsporczych,
2. budowę nowych odcągów,
3. demontaż istniejącego osprzętu i montaż nowego do przewieszenia i wywieszenia sieci jezdnej,
4. demontaż istniejących konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami,
5. demontaż uszynień i sieci powrotnej,
6. budowę uszynienia grupowego dla nowych konstrukcji wsporczych,
7. budowę sieci powrotnej,
8. uszynienie obiektów przewodzących obcych, znajdujących się w strefie oddziaływania sieci jezdnej i pantografu,
9. zabudowę urządzeń zdalnego sterowania łącznikami sieci trakcyjnej.

W branży telekomunikacyjnej przewidziano m.in.:

1. budowę studni i kanalizacji kablowej,
2. usunięcie kolizji z infrastrukturą podziemną,
3. wykonanie monitoringu na przejściu w km około 104+840 LK209,
4. zabudowę urządzeń monitoringu obszarów stwierdzenia końca pociągu,
5. zabudowę urządzeń radiołączności,
6. wykonanie systemu łączności kolejowej.

W zakresie automatyki kolejowej zakłada się m.in.:

1. zabudowę napędów zwrotnicowych i wykolejnicowych, sygnalizatorów, kontroli niezajętości torów i rozjazdów, opartą na systemie zliczania osi,
2. zabudowę urządzeń przejazdowych kat. A na przejściu w km około 104+840 LK209

i powiązanie ich z urządzeniami stacyjnymi,

3. zabudowę w kontenerze nowych komputerowych urządzeń wewnętrznych.

Planowane prace będą wykonywane zarówno ręcznie, jak i mechanicznie, w następującej kolejności:

1. oznakowanie i zabezpieczenie placu budowy,
2. wykonanie niezbędnych wycinek, rozbiórek, prace przygotowawcze,
3. zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej, przebudowa kolizji,
4. prace związane z przebudową i budową układu torowego,
5. przebudowa sieci trakcyjnej,
6. budowa odwodnienia układu torowego i odwodnienia układu drogowego,
7. uprzątniecie placu budowy.

Prace rozbiórkowe nie będą obejmować jakichkolwiek budynków mieszkalnych. Zakłada się rozbiórkę w szczególności peronu nr 2 na stacji Bydgoszcz Fordon, muru oporowego o długości około 240 m, rampy czołowo-bocznej, sieci kolidujących z projektem oraz elementów istniejącej infrastruktury kolejowej.

Przewiduje się wykorzystanie normatywnych ilości wody (pobieranej z miejskiej sieci wodociągowej), materiałów budowlanych (szyn, podkładów, rozjazdów, kruszywa, geowłókniny, studni betonowych), paliw i energii elektrycznej.

Podczas prac użytkowane będą typowe urządzenia, pojazdy i maszyny budowlane, w tym przykładowo: koparko-ładowarka, zagęszczarka, agregaty spawalnicze i prądotwórcze, młoty i piły spalinowe, palniki na propan-butan, pilarki, wiertnice i wiertarki.

Z kolei eksploatacja zamierzenia nie będzie się wiązać z zapotrzebowaniem na wodę (nie będą realizowane węzły sanitarne) lub zapotrzebowaniem na surowce bądź materiały budowlane. Wyjątkiem będą prace utrzymaniowe lub ewentualna naprawa linii kolejowej i infrastruktury towarzyszącej. Tak jak obecnie, wykorzystywana będzie również energia elektryczna dla potrzeb infrastruktury oraz paliwa do napędzania pociągów. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w wyniku realizacji omawianego zamierzenia, LK209 na odcinku objętym opracowaniem zostanie w pełni zelektryfikowana (obecnie jest zelektryfikowana na odcinku od km 103+854 do km 109+121), jednak przewiduje się, że nadal wykorzystywane będą pociągi o napędzie spalinowym.

Jak wynika z uzupełnienia Kip, etap realizacji przedsięwzięcia będzie się wiązał z wykonaniem wykopów o głębokości do 1,5 m poniżej istniejącej główki szyny. Na podstawie wykonanych odwiertów badawczych nie stwierdzono konieczności odwadniania wykopów o tej głębokości. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia

istniejących warstw wodonośnych, a zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych. Oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe będzie tymczasowe i ograniczone zarówno pod względem powierzchni, jak i głębokości.

Jak wynika z Kip i jej uzupełnienia, zaplecze budowy, w tym: miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postoju pojazdów i maszyn oraz miejsca przeznaczone do mycia i tankowania pojazdów oraz sprzętu budowlanego zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie, w odległości co najmniej 50 m od obszarów podmokłych i cieków, poza zasięgiem rzutu koron drzew, a także poza użytkami leśnymi. Powyższe uwarunkowania dotyczące lokalizacji i organizacji zaplecza mają na celu zmniejszenie ewentualnych uciążliwości akustycznych na poziomie najbliższej zabudowy mieszkaniowej oraz ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, a także uszkodzenia zadrzewień i drzewostanu leśnego.

Podczas budowy, głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

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

Podczas budowy i przebudowy omawianej linii kolejowej zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Użytkowanie omawianego odcinka LK209 nie będzie się wiązać z generowaniem jakichkolwiek ścieków. W ramach zadania nie będą wykonywane węzły sanitarne.

Wody opadowe i roztopowe z obszaru linii kolejowej będą odprowadzane do ziemi poprzez studnie chłonne oraz rowy. W ramach zadania przewidziano przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia, głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów bocznych oraz budowę nowego systemu odwodnienia wgłębnego (drenów i drenokolektorów z zastosowaniem studni chłonnych).

Jak wynika z Kip, powyższe rozwiązania będą wystarczające, ponieważ wody opadowe i roztopowe pochodzące z linii kolejowych nie wymagają podczyszczania, gdyż zgodnie z wykonanymi analizami nie zawierają znacznych stężeń węglowodorów ropopochodnych bądź zawiesiny ogólnej.

Teren realizacji omawianego przedsięwzięcia pokrywa się częściowo z terenem realizacji przedsięwzięcia pn.: „Remont generalny wiaduktu w ciągu ul. Dworzec, nad ul. Brzechwy w Bydgoszczy”, dla którego Prezydent Miasta Bydgoszczy wydał w dniu 27 maja 2024 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr WZR/59/2024, znak: WZR-III.6220.80.2023.AS.

Jak wynika z uzupełnienia Kip, ww. wiadukt drogowy graniczy z wiaduktem kolejowym, który zostanie wyremontowany w ramach omawianej inwestycji. Biorąc pod uwagę fakt, iż teren realizacji i obszar oddziaływania obu przedsięwzięć pokrywają się w niewielkim stopniu, a zakres przewidzianych prac będzie niewielki, nie powinno dojść do znaczącego skumulowania oddziaływań tych przedsięwzięć podczas ich realizacji bądź użytkowania.

Na etapie realizacji zamierzenia wytwarzane będą głównie odpady z grupy 17 według rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.), np. odpady betonu i gruz betonowy, mieszkanki bitumiczne, tłuczeń torowy oraz gleba i ziemia. Ponadto, powstawać będą odpady opakowaniowe (grupa 15), drewno, tworzywa sztuczne oraz zmieszane odpady komunalne (grupa 20).

Odpady, w zależności od ich rodzajów oraz właściwości, magazynowane będą selektywnie:

- w zamkniętym oznakowanym kontenerze ustawionym na terenie zaplecza budowy (odpady opakowaniowe, zmieszane odpady komunalne, sorbenty niestanowiące odpadów niebezpiecznych),
- w zamkniętym, szczelnym i oznakowanym pojemniku, zlokalizowanym w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, na terenie zaplecza budowy (odpady niebezpieczne),
- na szczelnym podłożu, przykrytym wodoszczelną plandeką, odporną na uszkodzenia mechaniczne (mieszkanki bitumiczne, gleba i ziemia, tłuczeń torowy),
- w boksie ze szczelnym podłożem, przykrytym wodoszczelną plandeką, odporną na uszkodzenia mechaniczne (odpady betonu oraz gruz betonowy, odpady z remontów i przebudowy dróg, tworzywa sztuczne),
- w boksie ze szczelnym podłożem (drewno).

Powstające odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom, posiadającym aktualne decyzje administracyjne w zakresie gospodarowania nimi. Dopuszcza się przekazywanie odpadów 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. z 2016 r., poz. 93 t.j.). Spośród odpadów mogących powstawać na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, na mocy ww. rozporządzenia możliwe jest przekazanie osobom fizycznym odpadów o kodach: 15 01 01, 15 01 03, 17 01 01, 17 02 01, 17 05 04 i 17 05 08.

Na placu budowy, odzyskowi mogą być poddane wyłącznie rodzaje odpadów wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796 t.j.). Odpady te zostaną poddane procesowi odzysku R5 (recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych), polegającym na wykorzystaniu odpadów w całości lub części. W przypadku odpadów z remontów, które będą wytwarzane w związku z realizacją zamierzenia, odzyskowi w trakcie jego realizacji mogą być poddane odpady o kodzie 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów: do utwardzania powierzchni, wykorzystania jako podsypki pod posadzki na gruncie.

Na etapie użytkowania przedsięwzięcia, przewiduje się wytwarzanie odpadów z grup: 15, 16 i 20, w tym odpadów niebezpiecznych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z „Instrukcją gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1”.

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

Wszystkie odpady mogące powstać w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zostaną zagospodarowane zgodnie z: „Instrukcją gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1”, „Instrukcją o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1”, „Instrukcją o prowadzeniu gospodarki złomem stalowym i metali kolorowych Im-2” oraz zapisami rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742 t.j.).

Wytworzone odpady będą gromadzone w sposób selektywny, w miejscach przeznaczonych do magazynowania, w odpowiednich pojemnikach/kontenerach, w celu zgromadzenia ilości transportowej i przygotowania do dalszego zagospodarowania. Odpady zostaną przekazane wyłącznie podmiotom, które posiadają odpowiednie zezwolenia

w zakresie gospodarki odpadami.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

Na etapie realizacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter niezorganizowany. Głównymi źródłami zanieczyszczeń będą następujące czynności:

- prace ziemne związane z przemieszczaniem i transportem kruszyw oraz innych surowców sypkich, skutkujące głównie emisją pyłu, szczególnie w wietrzne i suche dni,
- spalanie paliw w maszynach budowlanych i środkach transportu, również poza placem budowy, będące źródłem emisji pyłowo-gazowych, w szczególności tlenków azotu, tlenku węgla, pyłów oraz lotnych związków organicznych. Ponadto, ruch pojazdów, zwłaszcza po nieutwardzonym podłożu może dodatkowo powodować emisję wtórną zanieczyszczeń pyłowych podczas bezdeszczowej i wietrznej pogody.

Emisja zanieczyszczeń będzie ograniczona głównie do placu budowy, w obrębie którego będzie odbywać się większość czynności mogących być źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Rozkład przestrzenny i czasowy, jak również natężenie będzie ściśle uzależnione od rodzaju wykonywanych prac i ich natężenia, a także warunków atmosferycznych.

Oddziaływanie na etapie budowy na powietrze ma charakter krótkotrwały oraz niewielki zasięg przestrzenny. Czas emisji będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych.

Podczas robót będą wykonywane prace torowe oraz dowóz materiałów na plac budowy przy użyciu maszyn ciężkich.

Niezbędnym elementem fazy budowy jest transport surowców oraz materiałów i odpadów w obrębie placu budowy, jak również poza terenem budowy. Wykonanie prac wymaga użycia różnych maszyn ciężkich, takich jak koparki, spycharki, samochody ciężarowe itp. oraz urządzeń odznaczających się wysoką mocą akustyczną, takich jak piły itp. Podczas budowy, emitowany hałas będzie odznaczać się dużym czasowym i zmiennym natężeniem.

Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. Wyjątek stanowić będą prace,

których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie).

Natężenie hałasu związane będzie ściśle z rodzajem wykonywanych na bieżąco robót, a także zależne będzie od wykorzystywanych do tego celu maszyn.

Jednakże nadmienić należy, że uciążliwość akustyczna podczas budowy będzie okresowa, a także krótkotrwała i po zakończeniu prac budowlanych ustanie. Nie stwierdza się konieczności podejmowania środków ochrony akustycznej na etapie budowy, poza ograniczeniem prac do pory dziennej.

Sprzęt pracujący w trakcie budowy, w tym ruch samochodów ciężarowych, będzie powodował drgania podłoża. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, które ustąpią wraz z zakończeniem etapu realizacji. Mając na uwadze charakter inwestycji nie jest możliwe uniknięcie tych oddziaływań. Nie będą to drgania o dużych częstotliwościach, dlatego też nie wskazuje się dodatkowych środków minimalizujących.

Biorąc pod uwagę środki ostrożności, zgodnie z Kip, przed przystąpieniem do robót budowlanych, sporządzona zostanie dokumentacja opisująca stan techniczny budynków mieszkalnych znajdujących się w odległości do 60 m od osi toru, wraz z dokumentacją fotograficzną. Dokumentacja ta będzie opisywać stan sprzed rozpoczęcia prac budowlanych i będzie stanowić punkt odniesienia do ewentualnych dalszych analiz, w tym oceny wpływu użytkowania linii kolejowej na budynki po zrealizowaniu przedsięwzięcia, w przypadku zgłoszenia szkód powstałych w obiektach budowlanych.

Obecnie LK209 jest już zelektryfikowana na odcinku od km 103+854 do km 109+121. W ramach zamierzenia planowane jest wykonanie pełnej elektryfikacji odcinka linii wchodzącego w zakres projektu, jednakże po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zmian w taborze kolejowym, tj. tak jak obecnie, po omawianym odcinku linii kolejowej będą poruszać się pociągi o napędzie spalinowym. Wiązać się to będzie z emisją zanieczyszczeń do powietrza, lecz nie będzie ona większa niż jest obecnie, a dodatkowo, z uwagi na małe natężenie ruchu, ilość gazów spalinowych również będzie niewielka, co nie wpłynie negatywnie na stan jakości powietrza, w tym nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.

Nie przewiduje się zwiększenia emisji w odniesieniu do stanu istniejącego. Ze względu na małe natężenie ruchu, należy stwierdzić, że eksploatacja linii kolejowej nie będzie znacząco negatywnie wpływać na jakość powietrza. W związku z sukcesywną wymianą taboru kolejowego, należy zakładać, że w dalszej perspektywie czasu emisja ta będzie się zmniejszać.

W ramach analizy akustycznej zweryfikowano teren objęty i nieobjęty ustaleniami

miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem jego faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

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

1. tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - $L_{Aeq} = 65 \text{ dB(A)}$ w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna),
2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - $L_{Aeq} = 61 \text{ dB(A)}$ w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna).

Modelowanie emisji hałasu przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU 2021 z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu. Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN, w którym zaimplementowana jest ww. metoda.

Ruch prognozowany po zrealizowaniu zamierzenia od razu i w perspektywie 5 lat to:

- dla pory dziennej (godziny 6:00 – 22:00): 5 par (10 przejazdów) autobusów szynowych z $V = 100 \text{ km/h}$,
- dla pory nocnej (godziny 22:00 – 6:00): 1 para (2 przejazdy) autobusów szynowych z $V = 100 \text{ km/h}$.

Ruch pociągów towarowych na analizowanym odcinku jest niewielki, tj. 1 przejazd na 167 dni. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, natężenie ruchu po wykonaniu inwestycji nie zmieni się.

Prognoza ruchu dla horyzontu czasowego +10 lat jest taka sama jak dla roku oddania inwestycji do użytkowania, zatem wykonano obliczenia dla jednego horyzontu.

Obliczenia wykonano w punktach obserwacji odpowiadających lokalizacji najbliższych terenów chronionych akustycznie. Obliczenia w receptorach zostały wykonane w punktach najbardziej narażonych na oddziaływanie hałasu. Punkty obserwacji przyjęto przy elewacji budynków mieszkalnych oraz dodatkowo (w uzupełnieniu Kip) na granicach terenów chronionych akustycznie.

W obliczeniach nie uwzględniono operacji hamowania i ruszania pociągów, z uwagi

na niższe poziomy emisji hałasu od ruchu pociągów poruszających się z prędkością dopuszczalną. Obliczenia wykonano dla każdej kondygnacji oraz nie uwzględniano jakichkolwiek poprawek.

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

W uzupełnieniu Kip odrębną analizą objęto zabudowę chronioną, zlokalizowaną na terenach zamkniętych (art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska) i wykonano analizę pod tym kątem, która ostatecznie wykazała brak zabudowy spełniającej wymagania tego przepisu.

Wykonano również analizę zgodną z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, gdzie wykazano zabudowę (receptor nr 6 i nr 9) zlokalizowaną na „przyległym pasie gruntu”.

Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji, biorąc pod uwagę przyjęte założenia, dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz tych pomieszczeń nie będą przekroczone.

Nie zachodzi potrzeba stosowania rozwiązań antywibracyjnych na etapie eksploatacji omawianego zamierzenia.

Przewiduje się, że budynki zlokalizowane najbliżej linii kolejowej nie będą objęte negatywnym oddziaływaniem mogącym powodować uszkodzeniem budynków, biorąc pod uwagę ich lokalizację oraz spodziewany ruch kolejowy.

Podczas normalnej eksploatacji LK209 zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji nie będzie występować niekorzystne oddziaływanie na zdrowie ludzi i zwierzęta, ponadnormatywna emisja hałasu lub zanieczyszczeń do powietrza, negatywne oddziaływanie na glebę, wody powierzchniowe bądź podziemne, powierzchnię terenu, rośliny, klimat, dobra kultury, w tym zabytki i krajobraz.

Także emisja zanieczyszczeń do powietrza, związana z ruchem pojazdów i maszyn niezbędnych do realizacji inwestycji będzie tymczasowa i lokalna oraz ustanie po wykonaniu przebudowy.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ zamierzenia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas eksploatacji inwestycji nadal będą wykorzystywane pociągi o napędzie spalinowym, w związku z czym poziom emisji wynikających z procesów spalania paliwa powinien pozostać na aktualnym poziomie. Niezależnie od powyższego, w ramach przedsięwzięcia nastąpi pełna elektryfikacja LK209 na odcinku objętym opracowaniem,

co może w przyszłości umożliwić wykorzystanie taboru o napędzie elektrycznym, dzięki czemu emisja zanieczyszczeń do powietrza ulegnie redukcji. Inwestycja, ze względu na niewielką skalę, wykorzystanie typowego sprzętu oraz nowoczesnych materiałów budowlanych, a także brak konieczności ewentualnego wylesienia, pozostanie bez wpływu na klimat lub jego zmiany. Ponadto, nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na LK209. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami zagrożonymi ruchami masowymi, w tym osuwiskami, a na etapie jego projektowania uwzględniono potencjalne zagrożenia naturalne, w tym możliwość wystąpienia powodzi.

Ponadto, inwestycja nie wiąże się z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedmiotowe zadanie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą także znacznego ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej, z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Prace będą prowadzone w granicach administracyjnych miasta Bydgoszczy o znacznej gęstości zaludnienia, jednak głównie w obrębie terenów kolejowych, przebiegających częściowo w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej.

Zgodnie z uchwałą nr LIX/806/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy aglomeracja bydgoska – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4383), omawiane zadanie znajduje się poza obszarami przekroczeń: średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego

PM10, średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 i średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy aglomeracja bydgoska.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się niemalże w całości w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 140 „Subzbiornik Bydgoszcz”, w całości poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności oraz w niewielkiej części w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, powiązany z rzeką Wisłą.

Jak wynika z uzupełnienia Kip, na działce ewid. nr 38 obręb 0342 Bydgoszcz, w odległości około 65 m od terenu realizacji przedsięwzięcia, zlokalizowane jest zakładowe ujęcie wód podziemnych, w obrębie którego funkcjonuje jedna studnia głębinowa. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, dla tego ujęcia wyznaczono wyłącznie strefę ochrony bezpośredniej o średnicy 6,2 m. Omawiane zamierzenie ze względu na jego lokalizację i zakres nie powinno wywierać negatywnego wpływu na ilość bądź jakość ujmowanych wód podziemnych.

Wyznaczony teren realizacji przedsięwzięcia na powierzchni około 260 m² obejmuje obszar szczególnego zagrożenia powodzią, powiązany z rzeką Wisłą, co zostało uwzględnione podczas projektowania omawianego zamierzenia, które nie będzie wywierać negatywnego wpływu na skutki wystąpienia ewentualnej powodzi dla terenów okolicznych.

Trasa linii kolejowej, zarówno w stanie obecnym, jak i projektowanym, przebiega w odległości około 100 m od Wisły i nie przecina jakichkolwiek rzek, cieków, jezior, zbiorników wodnych bądź obszarów podmokłych. W odległości nie mniejszej niż 130 m od terenu planowanych prac zlokalizowany jest zbiornik wodny w Parku Milenijnym w Bydgoszczy.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200029, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód

powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW2000122939 – „Wisła od Brdy do Wdy”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej oraz węgorza europejskiego) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację zamierzenia, stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia drożności cieku dla migracji organizmów wodnych, ponieważ Wisła przepływa w odległości około 100 m od wyznaczonego terenu realizacji przedsięwzięcia, w związku z czym w jej obrębie nie będą prowadzone jakiejkolwiek prace.

Planowane zamierzenie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi, przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki do 15 drzew, przy czym większość stanowią gatunki obce, np. morwa biała. Inwestor na etapie postępowania został wezwany do uzupełnienia dokumentacji w zakresie wykonania nasadzeń zastępczych, jednak ze względu na niewielką skalę wycinki oraz niepożądaną obecność zadrzewień na terenach kolejowych odstąpił od zamiaru ich wykonania. Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga usunięcia krzewów.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

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

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

W niniejszej decyzji sformułowano również warunek dotyczący konieczności odłowienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce poza obszar robót, wszystkich zwierząt objętych ochroną, w tym gadów, stwierdzonych w granicach inwestycji na etapie jej realizacji.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip, ustalono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem jakichkolwiek prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoj, 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 ostoj roślin i grzybów,

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

Biorąc pod uwagę rodzaj zadania, a także fakt, że będzie ono realizowane na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, nie stwierdzono jego negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie przewiduje się również przekroczeń standardów jakości środowiska, zwłaszcza biorąc pod uwagę typ zamierzenia.

Zastosowanie prawidłowych rozwiązań projektowych, technicznych i technologicznych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Jak wskazano wcześniej, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 7 lutego 2025 r.,

znak: IRR5/11.2234.11.2025.IZZ-03024-I (wpływ: 7 lutego 2025 r.), złożył wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 § 1 Kpa.

W myśl art. 108 § 1 Kpa: „Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia”.

Ponadto, według orzecznictwa Naczelnego Sądu Administracyjnego (wyrok z dnia 27 lutego 1998 r., sygn. akt: V SA 688/97), jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędności niezwłocznego działania ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym określonym w art. 108 § 1 ustawy Kpa.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest budowa infrastruktury o istotnym znaczeniu nie tylko dla lokalnej, ale również krajowej sieci linii kolejowych, a z drugiej strony potencjalne, tymczasowe uciążliwości związane z planowanymi pracami budowlanymi.

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., sygn. akt: 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.

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62), cyt.: „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do „prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom” (art. 74 ust. 1). 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 rozstrzyganie potencjalnych konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy przedmiotowego odcinka linii kolejowej, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego oraz zapewnienia dostępności transportu kolejowego.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przyczyni się do polepszenia warunków eksploatacyjnych i ekonomicznych utrzymania linii kolejowych, zwiększenia dostępności transportu kolejowego, poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zapewnienia interoperacyjności infrastruktury kolejowej. Omawiana inwestycja została ujęta w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), a Inwestor wystąpił z wnioskiem o uzyskanie dofinansowania przedsięwzięcia ze środków unijnych – Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

oraz decyzji o pozwoleniu na budowę.

Podstawę do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnej, która nie jest prawomocna i ostateczna, stanowi art. 108 Kpa. Zgodnie z tą regulacją, rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie w przypadkach, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

W przedmiotowym wniosku wskazano na ważny interes społeczny, a także ważny interes strony (Inwestora).

Zgodnie z podręcznikiem „Duże komentarze Becka. Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz” (R. Haures. M. Wierzbowski, Warszawa 2014), cyt.: „Organ administracji publicznej, nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, działa będąc w sytuacji zbliżonej do stanu nagłej konieczności, nie mogąc doprowadzić do oczekiwania na upływ terminu do wniesienia odwołania wpływającego na wykonalność decyzji”.

W ramach przytoczonej zasady zrównoważonego rozwoju, ważna jest nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany również z koniecznością budowania nowej infrastruktury. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia. Wskazane jest zatem również rozstrzygnięcie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dostępności transportu kolejowego.

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz 11 uouioś, tj. decyzje o pozwoleniu na budowę i decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza

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

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

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

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

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

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 uouioś,
2. załącznik nr 2 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pan Piotr Bruss – Pełnomocnik, Dyrektor Regionu Zachodniego, Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań,
2. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kpa.

Do wiadomości:

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