



WOO.420.15.2025.AO.24

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691 t.j.), zwanej dalej 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 12 sierpnia 2025 r., znak: IRR5/14.2234.40.2025.IZZ-03027-I (wpływ: 14 sierpnia 2025 r.), uzupełnionego pismem z dnia 20 sierpnia 2025 r., znak: IRR5/14.2234.40.1.2025.IZZ-03027-I (wpływ: 20 sierpnia 2025 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników:

ı – Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,  
i – Zastępcę Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
oraz  
– Zastępcę Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

**I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Odbudowa stacji Rypin na linii kolejowej nr 33 na odcinku Sierpc - Brodnica” 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. 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 w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji terenu, a także na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie, poza zasięgiem rzutu koron drzew.
  3. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza uporządkować i przywrócić do stanu poprzedniego.
  4. Wody opadowe i roztopowe z torowiska odprowadzać powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów przytorowych lub do odwodnienia wgłębnego.
  5. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:
    - a) zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia,
    - b) systematycznie oczyszczać przepusty.
  6. Materiały sypkie przywozić i magazynować w sposób ograniczający emisję wtórną (np. poprzez wykorzystanie plandek).
  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, podbijanie/regulacja toru, spawanie szyn).
9. Rozładunek towarów na rampie rozładunkowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00.
10. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).
11. Maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych.
12. Odpady powstające w czasie realizacji inwestycji magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu. Miejsca magazynowania oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych.
13. Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.
14. 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.

15. 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.
16. 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.
17. W miejscu likwidowanego przepustu w km 117,620 wykonać nowy obiekt inżynierski - przepust skrzynkowy prefabrykowany o świetle pionowym i poziomym wynoszącym minimum 2m x 2m.

#### UZASADNIENIE

W dniu 14 sierpnia 2025 r. wpłynął wniosek z dnia 12 sierpnia 2025 r., znak: IRR5/14.2234.40.2025.IZZ-03027-I, uzupełniony pismem z dnia 20 sierpnia 2025 r., znak: IRR5/11.2234.40.1.2025.IZZ-03027-I (wpływ: 20 sierpnia 2025 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników:

– Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,  
– Zastępcę Dyrektora Regionu Zachodniego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz  
– Zastępcę Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Odbudowa stacji Rypin na linii kolejowej nr 33 na odcinku Sierpc - Brodnica” 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”.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 443/2025.

W dniu 8 września 2025 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.15.2025.AO, oraz pismami znak: WOO.420.15.2025.AO.4 i WOO.420.15.2025.AO.5, 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 Rypin i Urzędu Gminy Rypin.

Jednocześnie, pismem z dnia 8 września 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.3, zgodnie z art. 74 ust 3 uouioś, o powyższych czynnościach w sprawie zawiadomiono Pełnomocnika Inwestora.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 19 września 2025 r., znak: NNZ.9022.4.88.2025 (wpływ: 19 września 2025 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając poniższe warunki do uwzględnienia w decyzji:

1. „Prace budowlane, w rejonie bliskiej zabudowy mieszkaniowej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
2. Należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu.
3. Maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych.
4. Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, spełniającego wymogi w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki.
5. Park maszynowy zorganizować w taki sposób, aby był on zlokalizowany w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem.
6. Należy ograniczyć szerokość pasa zajętego pod plac budowy do minimum.
7. Miejsce składowania maszyn materiałów mogących spowodować zanieczyszczenie

gleb i wód oraz odpady lokalizować na szczelnych nawierzchniach utwardzonych lub należy zapewnić tym miejscom ochronę. W przypadku ryzyka zdegradowania warstwy gleby na zajmowanym terenie należy podjąć działania naprawcze.

8. Minimalizować ilość powstających i magazynowanych odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych/rozbiórkowych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczenie i systematyczne usuwanie odpadów. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych.
9. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję wtórną (np. poprzez wykorzystanie plandek).
10. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza należy uporządkować i przywrócić do stanu poprzedniego”.

Powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 17 września 2025 r., znak: G.RZŚ.4901.66.2025.MBC.1 (wpływ: 18 września 2025 r.), wezwał tutejszy Organ do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o wyjaśnienie, na jakiej podstawie wskazano ww. Organ Wód Polskich jako właściwy do wydania uzgodnienia.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 22 września 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.9, przekazał ww. wezwanie Pełnomocnikowi Inwestora, z prośbą o uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanym zakresie.

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 30 września 2025 r., znak: IRR5/14.2234.40.2025.IZZ-03027-I.1 (wpływ: 30 września 2025 r.), przedłożył uzupełnienie dokumentacji dla Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, które pismem z dnia 3 października 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.11, 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 22 października 2025 r.,

znak: G.RZŚ.4901.66.2025.MBC.2 (wpływ: 22 października 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. „Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
2. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobieżenia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
3. Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
4. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
5. Wody opadowe i roztopowe z torowiska odprowadzać powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów przytorowych.
6. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
7. Systematycznie oczyszczać przepusty”.

Powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

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 29 września 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.10, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie m.in.: obligatoryjnych elementów Kip wynikających z art. 62 a ustawy uouioś, zagadnień ogólnych oraz oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, na klimat akustyczny i powietrze, a także ochrony przyrody.

Uzupełnienie Kip (aneks nr 1) wpłynęło w dniu 3 listopada 2025 r., pismem (bez daty),

znak: IRR5/14.2234.40.2025.IZZ-03027-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 19 listopada 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.15, 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 w Rypinie oraz Urzędu Gminy w Rypinie.

Jednocześnie, pismem z dnia 19 listopada 2025 r., znak: WOO.420.15.2025.AO.17, 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.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowej nr 33 (zwanej dalej w skrócie LK33) od km około od km 116+025 do km 118+271 tej linii o łącznej długości 2,3 km. Teren realizacji przedsięwzięcia posiada powierzchnię około 9,4 ha. Prace torowe obejmują odcinek od km 116+467 do km 117+799 o długość 1,3 km. Analizowana linia znajduje się w miejscowości Rypin.

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, zabudowa przemysłowa, usługowa, mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zamierzenie obejmuje zarówno budowę, jak i przebudowę istniejącej LK33, 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.

Jak wynika z Kip, LK33 jest to linia jednotorowa, pierwszorzędna, niezelektryfikowana, o szerokości toru 1435 mm. Odcinek stanowiący przedmiot opracowania rozpoczyna się od km 116+467 do km 117+799. Inwestycja realizowana będzie w obrębie już istniejącej linii kolejowej.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano budowę torów na odcinkach:

1. Tor nr 12 (tor stacyjny) - w km od 116,489 do km 116,619,
2. Tor nr 3 (tor dodatkowy) - w km od 116,509 do km 116,700 oraz od km 117,363 do km 117,497,
3. Tor nr 5 (tor dodatkowy) - w km od 116,585 do km 116,779 oraz od km 117,310 do km 117,538,
4. Tor nr 6 (tor stacyjny) - w km od 116,880 do km 117,000,
5. Tor nr 4 (tor stacyjny) - w km od 116,880 do km 117,739.

Ponadto zostaną zrealizowane nowe rozjazdy w odmianie spawanej, odwodnienie. Zakres prac obejmuje również rozbiórkę i budowę w tym samym miejscu (tj. w km 117,620) obiektu inżynierskiego - przepustu skrzynkowego prefabrykowanego o świetle pionowym i poziomym wynoszącym 2m x 2m.

Omawiana LK33 została zaprojektowana na następujące parametry eksploatacyjne: prędkość maksymalna pociągów osobowych: 120 km/h, prędkość maksymalna pociągów towarowych: 100 km/h.

Zakres zamierzenia obejmuje rozbiórkę w części układu torowego pod wykonanie nowych torów, usunięcie infrastruktury technicznej nie związanej z torami i drogą (kolizje): urządzeń teletechnicznych i energetycznych.

Prace budowlane będą prowadzone w jak największym zakresie na terenie już przekształconym przez człowieka (linia kolejowa), ograniczone zostanie wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do terenów kolejowych, aby uniknąć zniszczenia jej struktury.

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.

W ramach inwestycji konieczne będzie wykonanie prac ziemnych. Nie przewiduje się wystąpienia konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych. Prace budowlane będą wymagały wykonania wykopów do głębokości 1,5 m od istniejącej główki szyny. Na podstawie odwiertów geotechnicznych nie stwierdzono wód gruntowych, w związku z tym nie przewiduje się konieczności wykonywania odwodnienia przekopów.

W zakresie projektu przewidziano wykonywanie wykopów, lecz z uwagi na planowaną niewielką ich głębokość oraz uwarunkowania hydrogeologiczne nie zajdzie potrzeba wykonywania dodatkowego odwodnienia wykopów.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone zostaną w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji jw. Użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy zostaną również zabezpieczone przed wyciekiem paliw i olejów. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza budowy zostanie uporządkowany i przywrócony do „stanu poprzedniego”. Zaplecze budowy w części przeznaczonej dla składowania materiałów innych niż kruszywa i niezanieczyszczone masy ziemne, odpadów (w tym niebezpiecznych) oraz parkingi maszyn i sprzętu budowlanego będą utwardzone i zorganizowane w taki sposób, aby zapobiec ewentualnym wyciekom zanieczyszczeń do gruntu.

Na etapie realizacji woda będzie wykorzystywana do celów socjalnych oraz do procesów technologicznych (m.in. do wytwarzania i pielęgnacji betonu, zmywania i zraszania powierzchni). Woda w zależności od możliwości i uzyskania dalszych pozwoleń będzie pochodzić z lokalnej sieci wodociągowej lub będzie dostarczana np. za pomocą beczkowozów.

Ścieki socjalno – bytowe będą magazynowane w bezodpływowych szczelnych sanitariatach i odbierane przez uprawniony podmiot.

W stanie istniejącym teren równi stacyjnej nie jest wyposażony w system odwodnienia, co oznacza, że wody opadowe odpływają powierzchniowo w sposób niekontrolowany, głównie infiltrując do gruntu lub gromadząc się w zagłębieniach terenowych. Przedsięwzięcie

ma charakter rewitalizacyjny i nie przewiduje budowy kompleksowego odwodnienia dla całej równi stacyjnej. Zakres odwodnienia w ramach planowanej modernizacji obejmuje wyłącznie: budowa drenów i drenokolektorów, budowa kolektorów, budowa studzienek kanalizacyjnych bez i z osadnikami, budowa wylotów do odbiorników, budowa wlotów/osadników na zakończeniu rowu, odtworzenia rowów i budowa rowów.

Odwodnienie torów zapewnione będzie przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych i istniejących rowów przytorowych, na przyległy teren w przypadku nasypów lub do odwodnienia wgłębnego: dreny i drenokolektory. Odwodnienie powierzchniowe w postaci rowów przytorowych zostanie wykonane jako rowy trapezowe otwarte o szerokości dna min. 0,40 m i nachyleniu skarp 1:1,5. Projektowane skarpy rowów obłożone zostaną humusem i obsiane mieszankami traw. Odbiornikami wód z projektowanego odwodnienia będą istniejące i projektowane w rejonie stacji rowy przytorowe, projektowane rowy odparowująco-infiltracyjne oraz istniejące rowy przechodzące pod torami.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane do środowiska będą spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311).

Obszar wokół stacji kolejowej Rypin cechuje się dobrze rozwiniętą siecią drobnych cieków wodnych oraz licznymi zbiornikami wodnymi o charakterze naturalnym i antropogenicznym (np. stawy, oczka wodne). Rowy melioracyjne i drobne cieki mają charakter okresowy i półtrwały – działają w zależności od opadów i sezonu. Przez centrum miasta Rypin przebiega rzeka Rypienica, oddalona od zakresu inwestycji o ok. 1,3 km. Najbliższe zbiorniki wodne znajdują się 253 m oraz 347 m od osi. Na terenie inwestycji w ok. km 115+275 zlokalizowany jest rów melioracyjny, a w km 117+620 rów odwodnieniowy. W pobliżu terenu inwestycji nie znajdują się obszary podmokłe. Najbliższe mokradła znajdują się 1290 m na zachód od linii.

Jak wynika z Kip i jej uzupełnienia w sąsiedztwie projektowanej inwestycji zaprojektowano przebieg obwodnicy miejscowości Rypin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 560, dla której toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowane warianty obwodnicy przecinają się z omawianą linią kolejową w około km 117+900. Z uwagi na fakt, iż oś planowanej obwodnicy Rypina oddalona jest

o ok. 100 m od miejsca zakończenia prac torowych oraz charakter terenu przecięcia obwodnicy z istniejącą linią kolejową – teren rolniczy bez zabudowy chronionej akustycznie, zakłada się że nie powinno dojść do znaczącego skumulowania oddziaływań tych przedsięwzięć podczas ich realizacji.

Ponadto, w pobliżu analizowanego przedsięwzięcia planowana jest budowa drogi dla pieszych i rowerów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 563 – ulica Mławska oraz budowa drogi łączącej ul. Bielawki i Bohaterów Czerwca 1956 r. z bocznicą kolejową. 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 między innymi odpadów gleby i ziemi, w tym kamieni, innych niż wymienione w 17 05 03, tłucznia torowego (kruszywo), w tym zawierającego substancje niebezpieczne, mieszanek bitumicznych (asfalt) innych niż wymienione w 17 03 01, odpadów betonu oraz gruzu betonowego z rozbiórek i remontów, odpadów drewna, sorbentów, materiałów filtracyjnych, tkanin do wycierania i ubrań ochronnych, zużytych urządzeń, odpadów opakowaniowych, w tym zawierających pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczonych.

W związku z modernizacją linii kolejowej nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego - funkcjonowania linii. Nie przewidziano również wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego.

Przedłożona dokumentacja zakłada selektywne magazynowanie odpadów w wyznaczonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko przed ich negatywnym wpływem oraz przekazywanie uprawnionym podmiotom.

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 do 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, podbijanie/regulacja toru, spawanie szyn).

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 LK33 nie jest zelektryfikowana jak również po wykonaniu inwestycji nie będzie zelektryfikowana, wobec czego stwierdza się, że w związku z eksploatacją linii kolejowej wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza, ale nie będzie to ładunek mogący powodować przekroczenia wartości stężeń dopuszczalnych. Po zakończonym projekcie przejazdu osobowe będą wykonywane przez pociągi pasażerskie spalinowe, analogicznie jak ma to miejsce obecnie. Nie przewiduje się, aby po realizacji inwestycji miało nastąpić zmiana taboru kolejowego.. Przewidywane natężenie ruchu na dobę jest nieznaczne i nie będzie miało wpływu na jakość powietrza na terenie inwestycji oraz w jej pobliżu.

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, zidentyfikowano 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).

W ramach inwestycji przewidziano również rozładunek towarów na rampie rozładunkowej urządzeniem Kalmar DRG450, dla którego przyjęto moc akustyczną 110 dB i prędkość ruchu 10 km/h. Przewidziano pracę 30 minutową w ciągu każdej godziny od 6:00 do 22:00. W nocy nie przewidziano możliwości rozładunku.

Modelowanie emisji hałasu przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU z uwzględnieniem liczby, kategorii pojazdów szynowych, prędkości i rodzaju ruchu pociągów, rodzaj torowiska. Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania

do obliczeń akustycznych SoundPLAN 9.0, 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): 6 par (12 pociągów) pojazdów szynowych wojewódzkich z  $V = 120 \text{ km/h}$ , 5 pociągów kategorii międzywojewódzkiej z  $V = 120 \text{ km/h}$ , 3 pociągi towarowe z  $V = 80 \text{ km/h}$ ,
- dla pory nocnej (godziny 22:00 – 6:00): 4 pary (2 przejazdy) pociągów towarowych z  $V = 100 \text{ km/h}$ .

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 uwzględniono operacje hamowania i ruszania pociągów. 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 także analizę zgodną z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, która również nie wykazała zabudowy zlokalizowanej na „przyległym pasie gruntu”.

Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji, biorąc pod uwagę przyjęte założenia, dopuszczalne poziomy hałasu od linii kolejowej i od rampy załadunkowej 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 LK33 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. 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 LK33. 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 Rypin o gęstości zaludnienia wynoszącej 1 403,2 osób na km<sup>2</sup>.

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 PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> 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 PM<sub>10</sub> oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM<sub>2,5</sub>. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy. Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia, nie przewiduje się, aby wpłynęło ono na pogorszenie obecnej sytuacji.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, poza strefą ochronną ujęć wód i poza obszarem ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Inwestycja nie będzie realizowana na terenach zagrożonych wystąpieniem powodzi.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 04 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej

dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zadanie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001028879 – „Rypienica z Dopływem z jez. Długiego”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny – umiarkowany; stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny, o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Mając na uwadze przyjęte rozwiązania stwierdzono, że inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2025 r., poz. 13 t.j.) w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja planowanego zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu i lokalizacji nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, usunięcia drzew i krzewów, zajęcia siedlisk wrażliwych. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że drzewa i krzewy zlokalizowane na obszarze planowanej inwestycji zostały uprzednio usunięte w ramach prac utrzymaniowych istniejącej linii kolejowej, zgodnie z decyzją Starosty Rypińskiego znak: OS.613.54.2024.MM z dnia 29 stycznia 2025 r.

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

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

Wskazano również na konieczność odłowienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce poza obszar robót wszystkich zwierząt objętych ochroną, w tym gadów, stwierdzonych w granicach inwestycji na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W ramach realizacji inwestycji w km 117,620 planowana jest likwidacja istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu inżynierskiego - przepustu skrzynkowego

prefabrykowanego o świetle pionowym i poziomym wynoszącym 2m x 2m.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji 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 robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, 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.

Pełnomocnik Inwestora, we wniosku z dnia 12 sierpnia 2025 r., znak: IRR5/14.2234.40.2025.IZZ-03027-I (wpływ: 14 sierpnia 2025 r.), wniósł 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 należąta 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 rozstrzyganie 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 decyzje, 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 2025 r., poz. 1154 t.j.), 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. [ ] ss – 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. Jana z Kolna 11, 80-864 Gdańsk.