



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.118.2025

Warszawa, 24 lipca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10033 Pośta na Sejm RP Stanisława Lamczyka, w sprawie istotnych nieprawidłowości przy projektowaniu i planowaniu przez PKP PLK S.A. przebudowy linii kolejowej nr 201, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie informuję, że Spółka PKP PLK będąca zarówno realizatorem inwestycji, jak również zarządcą infrastruktury kolejowej, nie posiada pomiarów drgań przeprowadzonych metodą elementów skończonych zgodnie z normami PN-B-02171:2017-06 i PN-B-02170:2016-12.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji z dnia 26 sierpnia 2020 r. umorzył postępowanie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w zakresie przeprowadzenia ww. badań. W kontekście wszystkich aspektów, w tym finansowego, w ocenie PKP PLK S.A. wykonanie pomiarów nie miało uzasadnienia, a kontynuowanie postępowania mogłoby być określone jako nieracjonalne wydatkowanie środków budżetu państwa, narażając Spółkę na dodatkowe koszty.

Dodatkowo PKP PLK S.A. poinformowała, że Gmina Stężycza oraz mieszkańcy ww. Gminy wnieśli na wydaną decyzję GDOŚ skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, który w dniu 15 września 2023 r. ją oddalił. Powyższy sąd rozpatrując skargę nie dopatrył się żadnych uchybień w przedmiotowej sprawie.

Odnosząc się do kwestii pomiarów hałasu informuję, że zostały one wykonane przez akredytowane laboratorium zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem. PKP PLK S.A. poinformowała, że w ramach badań nr 993/16 wykonano całodobowe pomiary hałasu kolejowego z wykorzystaniem procedury pomiarów poziomów ekspozycyjnych dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych wzdłuż odcinka linii kolejowych będących przedmiotem przedsięwzięcia, zgodnie z ww. Rozporządzeniem Ministra Środowiska.

W ramach przedmiotowego pomiaru zostały zmierzone wszystkie kategorie pociągów eksploatowanych na liniach kolejowych będących przedmiotem przedsięwzięcia. W ramach projektu sporządzono dokumentację środowiskową, której integralnym załącznikiem była analiza oddziaływania akustycznego. Analiza została wykonana w oparciu o prognozowane natężenie ruchu oraz z uwzględnieniem ówczesnego zagospodarowania terenów położonych w sąsiedztwie linii kolejowej.

W wydanej przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano, że na terenie Gminy Stężycza należy wykonać następujące

ekrany akustyczne przy linii kolejowej nr 201 w km 148,472 – 148,598 (strona lewa) oraz w km 149,576 – 149,631 (strona prawa).

Ponadto, zgodnie z warunkami ww. decyzji PKP PLK S.A. przewiduje realizację tłumików przyszynowych w lokalizacji linii kolejowej nr 201 w km 153,731 – 153,839 oraz 155,500 – 155,575.

Na terenie Gminy Stężycza przewidziano ponadto 5 lokalizacji proponowanych rezerw pod ekrany akustyczne. Budowa ekranów akustycznych na terenie „Korytarza Kościerskiego” w miejscach, gdzie nie występują prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia i nocy, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, nie ma uzasadnienia prawnego i z tego powodu nosiłaby znamiona niegospodarności. Ponadto dobudowa drugiego toru nie zmieni obecnego układu przestrzennego, gdyż była planowana już w latach 30-tych ubiegłego wieku podczas budowy linii kolejowej.

Należy zwrócić uwagę, że wydana decyzja środowiskowa nakłada obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego w terminie najwcześniej 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W analizie porealizacyjnej dokonane będą porównania ustaleń zawartych w dokumentacji środowiskowej i w decyzjach środowiskowych, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W przypadku wystąpienia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku na terenach przyległych do objętych inwestycją odcinków linii kolejowych zostaną zaproponowane rozwiązania minimalizujące adekwatne do skali przekroczeń.

Dodatkowo informuję, że dla całej inwestycji linii kolejowej nr 201 zostało wykonane rozpoznanie gruntowe zgodne z wymogami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych. Sporządzona została dokumentacja geologiczno-inżynierska, projekt geotechniczny oraz opinia geotechniczna.

W ramach inwestycji pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I” na linii kolejowej nr 201 Spółka zapewniła wykonanie pełnego zakresu badań geologiczno-inżynierskich, które obejmowały m.in. odwierty, sondowania dynamiczne i statyczne, badania laboratoryjne próbek gruntu oraz opracowanie opinii geotechnicznych i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

Wyniki uzyskane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej stanowiły podstawę do przyjęcia rozwiązań konstrukcyjnych w zakresie budowy, wzmocnienia lub wymiany podłoża gruntowego pod obiektami inżynieryjnymi oraz nawierzchnią torową. Zakres badań został zatwierdzony przez właściwe organy administracyjne w toku procedury środowiskowej i projektowej.

Ponadto, zgodnie z postanowieniami kontraktowymi, wykonawca robót budowlanych prowadzi bieżącą weryfikację zgodności rzeczywistych warunków gruntowo-wodnych z dokumentacją projektową, w tym w razie potrzeby zleca dodatkowe lokalne badania geotechniczne.

Odnosząc się do pytania w sprawie programu zapobiegania awariom w związku z zagrożeniem wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego lub zdarzeń radiacyjnych informuję, że w ramach modernizacji linii kolejowej nr 201 PKP PLK S.A. nie planuje utworzenia zakładu o dużym lub zwiększonym ryzyku awarii w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, w związku z czym

nie istnieje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu ww. ustawy, a jedynie poważnej awarii.

Prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia o znamionach poważnej awarii na analizowanym odcinku jest minimalne. Transport kolejowy cechuje się większym bezpieczeństwem niż transport drogowy, a także o wiele mniejszą emisją zanieczyszczeń do środowiska.

Należy podkreślić, że transport kolejowy będzie odbywać się zgodnie z regulacjami Spółki zawartymi w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16”. Postanowienia zawarte we wskazanej instrukcji są zgodne z obowiązującymi dokumentami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych, tj. m.in.: ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

Realizacja przewozów towarowych zgodnie z wymienioną instrukcją ograniczy możliwość wystąpienia niebezpiecznego zdarzenia podczas transportu towarów niebezpiecznych na przedmiotowym odcinku. Spółka stosuje się również do postanowień procedury SMS-PW-06 „Zarządzanie kryzysowe”, która wykorzystuje informacje przekazywane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, dotyczące zaburzeń pogodowych i zagrożeń powodowanych przez czynniki klimatyczne.

System ten ułatwia przewidywanie zjawisk atmosferycznych i odpowiednio wczesne reagowanie na te zagrożenia, minimalizując ryzyko wystąpienia poważnych awarii. Przykładowo w 2020 r. odnotowano na terenie całego kraju wyłącznie jedno zdarzenie o znamionach poważnej awarii w transporcie kolejowym, natomiast nie spełniało ono kryteriów Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie poważnych awarii.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu