Olsztyn, 12 listopada 2026 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W OLSZTYNIE

WOOŚ.420.8.2026.BG.16

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 12 listopada 2026 r., znak: WOOŚ.420.8.2026.BG.16, o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: **Przedłużenie st. Nidzica poprzez zabudowę nowego przejścia rozjazdowego umożliwiającego zjazd z nieczynnego obecnie toru linii kolejowej nr 225 na tor linii kolejowej nr 216**.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje kompleksowy zakres prac modernizacyjnych prowadzonych na odcinkach linii kolejowych nr 216 oraz 225, zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta i gminy Nidzica. Poniżej przedstawiono wykaz numerów ewidencyjnych działek stanowiących zakres przedsięwzięcia:

- 157/1 obręb 0002 Nidzica, 22/1 obręb 0001 Nidzica, 3/1 obręb 0005 Nidzica, gmina Nidzica miasto, powiat nidzicki, województwo warmińsko – mazurskie;
- 390, 75/2, 75/1, 72 obręb 0018 Nibork Drugi oraz 161, 320/1, 343, 162, 342, obręb 0031 Wietrzychowo, gmina Nidzica, powiat nidzicki, województwo warmińsko – mazurskie.

Przedsięwzięcie dotyczy:

- linii nr 225 Nidzica – Wielbark, tor nr 1 oraz tor szlakowy linii kolejowej nr 225 na odcinku od stacji Nidzica do projektowanego w rejonie km 2+955 linii kolejowej nr 225 przejścia rozjazdowego (tor szlakowy linii nr 225 na odcinku od istniejącego Rz 53 (stacja Nidzica) do projektowanego Rłd 54 otrzymuje numer 102);
- linii nr 216 Działdowo – Olsztyn Główny, tor nr 1 na odcinku w rejonie projektowanego przejścia rozjazdowego w km 27+437 linii kolejowej nr 216 (tor szlakowy linii nr 216 na odcinku od istniejącego Rz 52 (stacja Nidzica) do projektowanego Rłd 55 otrzymuje numer 101).

Inwestycja ma na celu poprawę przepustowości i skrócenie odcinka jednotorowego linii kolejowej między Nidzicą a Olsztynkiem. W tym celu wykorzystany zostanie odcinek toru szlakowego linii nr 225, który ma wspólny przebieg z linią nr 216. W rejonie km 27+437 linii kolejowej nr 216 oraz w km 2+955 linii kolejowej 225 projektuje się przejście rozjazdowe umożliwiające zjazd z nieczynnego obecnie toru linii kolejowej nr 225 na tor linii kolejowej nr 216 i tym samym usprawnienie ruchu kolejowego w rejonie stacji Nidzica.

Inwestycja będzie prowadzona w istniejącym śladzie linii kolejowych. Prace realizowane będą w obrębie pasa kolejowego linii nr 216 relacji Działdowo - Olsztyn Główny oraz linii kolejowej nr 225 relacji Nidzica - Wielbark, w granicach stacji Nidzica. Odcinek objęty przedsięwzięciem obejmuje tor główny wraz z przyległą infrastrukturą techniczną, bez konieczności zajmowania terenów poza istniejącym pasem kolejowym i trwałego poszerzania pasa kolejowego. Obszar objęty przedsięwzięciem wynosi 18,4386 ha i obejmuje torowisko, skarpy nasypów, urządzenia odwodnienia oraz obszary czasowego składowania materiałów.

Zakres planowanych robót obejmuje następujące branże:

- branża torowa wraz z podtorzem i odwodnieniem (remont oraz przebudowa nawierzchni torowej wraz z montażem dwóch rozjazdów, wymianą podtorza

i odtworzeniem odwodnienia) na odcinku ok. 2,5 km; w zakres przebudowy wchodzi: tor nr 101 linii kolejowej nr 216 o długości ok 700 m; tor nr 102 linii kolejowej nr 225 o długości ok. 2 200 m oraz tor szlakowy linii kolejowej nr 225 o długości ok. 240 m wraz z montażem rozjazdów;
- branża drogowa – przejazd w km 26+614 (wymiana nawierzchni przejazdowej oraz odtworzenie dróg dojazdowych);
- sterowanie ruchem kolejowym (wymiana urządzeń wraz z osprzętem, zasilaniem i kablami sterowania ruchem kolejowym) na odcinku o długości około 4,5 km, tj. od km 25+250 do km 29+750;
- sieć trakcyjna (rozbudowa sieci – poprzez posadowienie nowych konstrukcji wraz z fundamentami, wyposażenie sieci w osprzęt oraz kable i przewody, dostosowanie istniejącej sieci trakcyjnej do układu torowego) na odcinku o długości około 2,75 km, od km 24+700 do km 27+450;
- elektroenergetyka (wymiana urządzeń, kabli zasilających, dostosowanie sieci do potrzeb rozbudowanej sieci trakcyjnej i infrastruktury kolejowej);
- teletechniczna (wymiana urządzeń wraz z osprzętem i zasilaniem, wymiana kanalizacji kablowej);
- obiekty inżynieryjne (mosty) w km 27+131 i 25+592 linii kolejowej nr 216 (przebudowa w wyniku robót w układzie torowym); ze względu na zmianę funkcji toru szlakowego 225 na tor stacji Nidzica, kilometraż podaje się względem toru głównego linii kolejowej nr 216, natomiast zakres dotyczy prac pod linią kolejową nr 225.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę dwóch obiektów mostowych zlokalizowanych na ciekach naturalnych: Dopływ z Załusek oraz rzeka Wkra, w obrębie istniejącego pasa kolejowego, obejmującą odtworzenie i wzmocnienie konstrukcji, dostosowanie elementów mostowych do aktualnych wymagań technicznych oraz prace związane z zapewnieniem drożności cieków i zabezpieczeniem skarp. Nie zaplanowano ingerencji w koryta cieków. Most w km 25+592 zlokalizowany jest nad ciekiem naturalnym o nazwie Dopływ z Załusek, a jego główne parametry to:

- Długość eksploatacyjna 16,00m (2 x 8,00 m)
- Długość przęsła ok. 8,00 m
- Światło pionowe min. 0,81 m
- Światło poziome ok. 6,00 m
- Szerokość całkowita przęsła ok. 11,90 m
- Wysokość konstrukcyjna ok. 1,35 m.

Projektuje się wykonanie przebudowy ustroju nośnego pod linią kolejową nr 225 z użyciem nowych materiałów. W wyniku prac przewidzianych w ramach przedsięwzięcia parametry charakterystyczne obiektu nie ulegną zmianie. Ustrój nośny stanowi belka jednoprzęsłowa. Przekrój poprzeczny przęsła z jezdnią zamkniętą stanowią stalowe profile obetonowane ze wspornikiem. Nowy ustrój nośny będzie zdylatowany z istniejącą płytą betonową. Płyta nośna będzie wykonana z obetonowanych dźwigarów stalowych HEA 400 oraz HEB 400. Przęsło obiektu zostanie poszerzone o ok. 155 cm do 11,90 m. Do przebudowy wymagane będzie skucie fragmentu istniejącej ściany pionowej przyczółków i skrzydeł do poziomu umożliwiającego bezkolizyjne osadzenie dźwigarów stalowych na nowoprojektowanych ławach podłożyskowych i dostosowanie ich do nowych warunków. Uszkodzenia i ubytki podpór zostaną naprawione. Przyczółki obiektu, zarówno w stanie istniejącym, jak i w stanie projektowanym, posadowione są poza ciekiem, co oznacza brak bezpośredniej ingerencji konstrukcji w koryto cieku wodnego. Na obiekcie będzie powierzchniowe odprowadzanie wód kierowane do odwodnienia torowego. W chodniku roboczym wykonane będą kanały kablowe, w których przeprowadzone będą sieci.

Most w km 27+131 zlokalizowany jest nad ciekiem naturalnym rzeka Wkra. Główne parametry mostu to:

- Długość eksploatacyjna ok. 15,60 m
- Długość przęsła ok. 7,80 m
- Światło pionowe ok. 2,50 m

- Światło poziome ok. 5,00 m
- Szerokość całkowita przęsła ok. 12,30 m
- Wysokość konstrukcyjna ok. 1,33 m.

Przewiduje się wykonanie przebudowy ustroju nośnego pod linią kolejową nr 225 z użyciem nowych materiałów. W ramach prac przewidzianych w ramach przedsięwzięcia parametry charakterystyczne obiektu nie ulegną zmianie. Ustrój nośny stanowi belka jednoprzęsłowa. Przekrój poprzeczny przęsła z jezdnią zamkniętą stanowią stalowe profile obetonowane ze wspornikiem. Nowy ustrój nośny będzie zdylatowany z istniejącą płytą betonową. Płyta nośna będzie wykonana z obetonowanych dźwigarów stalowych HEA 400 oraz HEB 400. Przęsło obiektu zostanie poszerzone o ok. 195 cm do 12,30 m. W związku z przebudową obiektu inżynieryjnego wymagane będzie skucie fragmentu istniejącej ściany pionowej przyczółków i skrzydeł do poziomu umożliwiającego bezkolizyjne osadzenie dźwigarów stalowych na nowoprojektowanych ławach podłożyskowych. Uszkodzenia i ubytki podpór zostaną naprawione. Na obiekcie zaprojektowane będzie powierzchniowe odprowadzanie wód kierowane do odwodnienia torowego. Dla prowadzenia sieci kolejowych projektuje się kanały kablowe.

Na początku prac planuje się wykonanie robót przygotowawczych, wyznaczenie terenu na lokalizowanie placu budowy oraz składowanie materiałów. W tym etapie przewiduje się również demontaż elementów kolidujących oraz przygotowanie dróg technologicznych. W ramach wymiany nawierzchni torowej projektuje się demontaż istniejących szyn, podkładów i podsypki, a następnie odtworzenie podtorza. Po przygotowaniu podtorza planuje się ułożenie nowej podsypki, montaż podkładów i ułożenie nowych szyn, zabudowa przejazdu. Tor zostanie podbity i ustabilizowany, aby zapewnić wymaganą geometrię. Przewiduje się usunięcie gruntów nienośnych i ich zastąpienie materiałami o odpowiedniej nośności i przepuszczalności. W miejscach wymagających dodatkowego wzmocnienia wykonane zostanie odpowiednie wzmocnienie.

Przewiduje się również odtworzenie systemu odwodnienia torowiska, obejmującego rowy otwarte (trapezowe). W tym zakresie prowadzone będą prace polegające na oczyszczeniu i ukształtowaniu istniejących rowów odwadniających oraz wykonaniu dodatkowych elementów odwodnienia w obrębie terenu kolejowego. Docelowe rozwiązania w postaci rowów otwartych oraz odwodnienia wgłębnego (drenaże) będą miały na celu przywrócenie skutecznego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, co pozwoli na utrzymanie stabilności podtorza, zabezpieczenie konstrukcji nawierzchni oraz zapewnienie prawidłowych warunków eksploatacyjnych linii.

Rozbudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa sieci kablowych będzie polegała na demontażu kolidujących kabli, urządzeń i elementów sterujących. Przewiduje się wykonanie wykopów do układania sieci kablowych lub kanalizacji kablowej, wykonanie fundamentów: dla słupów, pali i urządzeń. W dalszej części montuje się urządzenia, przewody, osprzęt oraz prowadzi linii nośne i przewody jezdne.

Po zakończeniu wszystkich prac przewiduje się wykonanie pomiarów geodezyjnych, przygotowanie dokumentacji powykonawczej i przeprowadzenie odbiorów końcowych, co umożliwi dopuszczenie linii do bezpiecznej eksploatacji.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych. Etap realizacji związany będzie z zastosowaniem typowych materiałów budowlanych i kolejowych, takich jak: szyny, prowadnice i odbojnice stalowe, sieć trakcyjna i elementy sieci powrotnej, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, kable zasilające, łączności, teletechniczne i elektroenergetyczne, a w zakresie prac na obiektach inżynieryjnych: podkłady strunobetonowe, podrozjazdnice betonowe lub drewniane, podsypka tłuczniowa, warstwa ochronna z niesortu, geowłóknina. Do wykonywania robót budowlanych wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały takie jak: beton, cement, stal, kruszywa kamienne oraz inne elementy wykończenia. Materiały będą dostarczane transportem samochodowym.

Zapotrzebowanie na wodę będzie związane z potrzebami socjalnymi pracowników, pracami budowlanymi i ograniczaniem pylenia. Woda będzie pobierana z istniejącej sieci wodociągowej lub dostarczana beczkowozami. Szacuje się, że uśrednione wielkości zużytej

wody mogą osiągać od kilku do kilkudziesięciu metrów sześciennych na dobę w przypadku długotrwałego utrzymywania się wysokich temperatur i długich okresów bezopadowych. Ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych lub przenośnych sanitariatach opróżnianych przez uprawnione podmioty. Energia elektryczna będzie wykorzystywana do zasilania maszyn, elektronarzędzi i oświetlenia, z istniejącej sieci lub agregatów prądotwórczych. Paliwa płynne będą zużywane głównie przez maszyny budowlane i pojazdy transportowe, a ich ilość będzie zależna od rodzaju sprzętu i intensywności prac. Szacuje się, że średnie zużycie paliw płynnych wynosić będzie około 10 dm^3/h dla maszyn budowalnych oraz 20 dm3/h dla pojazdów budowlanych i środków transportu. Dokładne zapotrzebowanie na materiały, wodę, energię i paliwa zostanie określone na późniejszym etapie inwestycji. Przewidywane zużycie surowców nie spowoduje istotnego uszczuplenia zasobów regionalnych, a potrzeby infrastrukturalne przedsięwzięcia będą niewielkie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało istotnego zwiększenia zapotrzebowania na energię elektryczną, poza potrzebami wynikającymi z eksploatacji infrastruktury trakcyjnej. Zasilanie sieci trakcyjnej zostanie zapewnione w ramach systemu elektroenergetycznego kolei, poprzez istniejącą lub projektowaną infrastrukturę energetyczną zarządcy linii kolejowej. Zużycie paliwa będzie związane przede wszystkim z prowadzeniem bieżących prac utrzymaniowych i konserwacyjnych infrastruktury. Dodatkowe zużycie może wystąpić jedynie sporadycznie, w sytuacjach uruchomienia lokomotyw spalinowych w czasie awarii sieci trakcyjnej lub innych elementów infrastruktury technicznej (związanej z funkcjonowaniem sieci trakcyjnej). W pozostałej niezelektryfikowanej części linii kolejowej nr 225, tor pozostanie nieczynny. Z uwagi na planowaną modernizację linii kolejowej przewiduje się, że zapotrzebowanie na materiały eksploatacyjne oraz części zamienne ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu obecnego. Wynika to z poprawy ogólnego stanu technicznego infrastruktury oraz zastosowania nowszych, bardziej trwałych rozwiązań technologicznych.

Planowana inwestycja prowadzona będzie w całości w istniejącym pasie kolejowym, bez zmiany dotychczasowego użytkowania terenu, czy wprowadzania nowych form zagospodarowania. W otoczeniu przedsięwzięcia występują tereny kolejowe, zabudowa mieszkaniowa, zabudowa produkcyjno-magazynowa, usługowa oraz obiekty związane z funkcjonowaniem stacji kolejowej. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w odległości około 90 m od osi toru objętego przedsięwzięciem oraz około 16 m od projektowanych słupów trakcyjnych. Wśród wskazanej zabudowy znajdują się również budynki usytuowane historycznie w sąsiedztwie infrastruktury kolejowej, związane pierwotnie z funkcjonowaniem kolei, a obecnie wykorzystywane na cele mieszkaniowe.

Najbliższa zabudowa produkcyjno-magazynowa związana z działalnością gospodarczą zlokalizowana jest w odległości około 45 m od osi toru objętego przedsięwzięciem. Ponadto w sąsiedztwie inwestycji znajdują się budynki magazynowe, garażowe i gospodarcze, zlokalizowane w odległości około 15 m od osi toru objętego przedsięwzięciem oraz około 10 m od projektowanych słupów trakcyjnych. Najbliższe obiekty usługowe zlokalizowane są w odległości około 30 m od projektowanych słupów trakcyjnych. W odniesieniu do osi toru objętego przedsięwzięciem najbliższa zabudowa usługowa znajduje się w odległości około 150 m.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w części w granicach obszarów chronionego krajobrazu, tj. Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolin Rzek Nidy i Szkotówki oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na poszczególnych obszarach chronionego krajobrazu określane są w uchwałach sejmiku województwa. Jednocześnie, stosownie do art. 24 ust. 2 pkt 3 tej ustawy, zakazy określone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na modernizacji i przebudowie linii kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą, stanowi inwestycję celu publicznego. W związku z powyższym realizacja przedsięwzięcia, w zakresie w jakim mogłaby pozostawać w kolizji

z zakazami ustanowionymi na obszarach chronionego krajobrazu, korzysta z wyłączenia przewidzianego w art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody.

Planowany do modernizacji odcinek linii kolejowej nr 216 oraz linii kolejowej nr 225 zlokalizowany jest poza obszarami Natura 2000 oraz korytarzami ekologicznymi, ani nie znajduje się w ich bezpośrednim zasięgu oddziaływania. W odległości około 3 km od terenu przedsięwzięcia znajduje się obszar Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007, a w odległości około 4 km - Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052. Biorąc pod uwagę rodzaj, charakter oraz skalę oddziaływania, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na cele i przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000, a także nie wpłynie na spójność sieci obszarów Natura 2000. Inwestycja będzie realizowana na gruntach antropogenicznie przekształconych, wykorzystywanych jako teren istniejącej infrastruktury kolejowej. Obejmuje ona przebudowę istniejącej i funkcjonującej linii kolejowej, która wywiera stałą presję na środowisko, a w konsekwencji wpływa na rozmieszczenie gatunków narażonych na jej oddziaływanie, utrzymując stan zależności między linią kolejową a środowiskiem przyrodniczym, który ukształtował się w przeszłości po wybudowaniu linii. Przewiduje się, że po zrealizowaniu inwestycji stan siedlisk zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowej pozostanie zbliżony do stanu istniejącego.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Olsztynie
Agata Moździerz
/podpis elektroniczny/