Olsztyn, 12 listopada 2026 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W OLSZTYNIE

WOOŚ.420.8.2026.BG.16

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2026 r. poz. 670, z późn. zm.) 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, z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, przy ulicy Targowej 74,

stwierdzam

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko 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.

II. Określam 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 ograniczenia emisji hałasu do środowiska na etapie realizacji inwestycji należy:
   - prace sprzętu generującego hałas ograniczyć do pory dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00),
   - minimalizować pracę sprzętu w trybie jałowym oraz ograniczać równoczesną pracę kilku źródeł hałasu w jednym miejscu,
   - w przypadku robót mostowych stosować technologie ograniczające wibracje i hałas, np. cięcie zamiast kruszenia, technologie niskoemisyjne akustycznie.
2. Zaplecza budowy, w tym bazy materiałowe i sprzętowe (związane z tankowaniem i naprawą sprzętu) lokalizować w odległości co najmniej 50 m od koryt cieków wodnych; miejsca te organizować na terenie uszczelnionym, np. poprzez zastosowanie geomembrany zabezpieczonej od góry płytami betonowymi.
3. Teren planowanego przedsięwzięcia, zaplecze budowy i plac budowy wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji substancji pochodzących z pojazdów, np. paliwa.
4. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu;

zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i unieszkodliwiania lub odzysku.

5. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do dalszego zagospodarowania.
6. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo wodnych. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, np. przy wykorzystaniu ścianek szczelnych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia, po podczyszczeniu z zawiesiny mineralnej, zagospodarować zgodnie z przepisami prawa.
7. Pobór wód na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić z istniejących sieci wodociągowych lub dostarczać wodę na teren budowy beczkowozami.
8. Wody opadowe i roztopowe z podtorza poprzez spadki poprzeczne warstw filtracyjnych odprowadzać do drenażu liniowego z odprowadzeniem wód do najbliższego odbiornika (rów kolejowy, rów melioracyjny, kanalizacja deszczowa, rzeka).
9. W czasie prac przy obiektach mostowych należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia (np. podwieszenie siatki) aby nie dopuścić do przedostawania się materiałów budowlanych bądź odpadów do wód cieku.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem nr IRRK2/1/1.2215.1.2026.IRE-04000-I.1, z datą wpływu do tut. organu 15.06.2026 r., PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ulicy Targowej 74, działająca przez pełnomocników, Panią Magdalenę Kozyrę, Zastępcę Dyrektora Biura Środowiska Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Pana Wieńczysława Szwindowskiego, Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla 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. Do wniosku dołączono:

- odpisy pełnomocnictw,
- *Kartę informacyjną 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,* zwaną dalej KIP (1 egzemplarz w formie pisemnej),
- potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pełnomocnictwa.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z § 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, z późn. zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. **§ 3 ust. 2 pkt 2** – *przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust.1*

(…), **§ 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*. Stosownie do art. 71 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, zwanej dalej ustawą ooś, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. W myśl art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym przypadku - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Z uwagi na niekompletność wniosku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 22.06.2026 r., zwrócił się do Wnioskodawcy o uzupełnienie dokumentacji w zakresie przedłożenia: karty informacyjnej przedsięwzięcia na informatycznych nośnikach danych z jej zapisem w formie elektronicznej, poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej oraz mapy, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie ustawy ooś. W dniu 26.06.2026 r. złożono część brakujących dokumentów, natomiast przy piśmie z dnia 06.07.2026 r. przesłano kolejną część uzupełnienia. Z uwagi na nieprawidłowe złożenia uzupełnienia z dnia 06.07.2026 r. (brak podpisu), tutejszy organ pismem z dnia 14.07.2026 r. wezwał Wnioskodawcę do prawidłowego złożenia ww. uzupełnienia, podpisanego przez Inwestora lub osobę upoważnioną do jego reprezentacji. W dniu 20.07.2026 r. złożono stosowne uzupełnienie, usuwając braki formalne wniosku.

Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz w związku z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, zwanej dalej kpa, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 10, zostały powiadomione o wszczęciu postępowania i o każdej czynności w przedmiotowym postępowaniu w drodze obwieszczeń, umieszczanych na tablicy ogłoszeń oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie. Ponadto tutejszy organ, zgodnie z art. 74 ust. 3aa ustawy ooś powiadomił burmistrza właściwego ze względu na obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, tj. Burmistrza Nidzicy, o czynnościach podejmowanych w przedmiotowym postępowaniu. Zgodnie z ww. art. 74 ust. 3aa ustawy ooś „(…) Wójt, burmistrz lub prezydent miasta udostępnia powiadomienie w Biuletynie Informacji Publicznej lub dokonuje publicznego ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości."

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 oraz art. 78 ust. 1 pkt 1 lit e ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 23.07.2026 r., zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie oraz Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 10.08.2026 r. wpłynęło pismo Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 10.08.2026 r. znak: ZNS.9022.4.4.2026.SG, w którym organ ten stwierdził konieczność uzupełnienia informacji niezbędnych do rozpoznania sprawy, zawartych w analizie akustycznej dołączonej do Karty informacyjnej przedsięwzięcia. W związku z powyższym oraz po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy tutejszy organ, pismem z dnia 26.08.2026 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia stosownie do treści ww. pisma organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, jak również w zakresie opisu szaty roślinnej i oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz informacji o ryzyku związanym ze zmianami klimatu.

W dniu 12.08.2026 r. wpłynęła opinia PGWWP Dyrektora Regionalnego Zarządu

Gospodarki Wodnej w Warszawie znak: W.RZŚ.4130.2.15.2026.IK z 11.08.2026 r., w której powyższy organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, wskazując jednocześnie warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nałożone warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wynikają z potrzeby zapobiegania i ograniczania wprowadzania zanieczyszczeń do wód oraz zapobiegania pogorszeniu ich stanu/potencjału w celu osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód zgodnie z przepisami art. 55-61 ustawy z dnia z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960, z późn. zm.). Powyższe uwarunkowania zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, za wyjątkiem warunków, które wprost wynikają z obowiązujących przepisów prawa, w tym dotyczących wyposażenia zaplecza budowy w przenośne sanitariaty, czy gospodarki odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak również warunków, z których nie wynikają konkretne obowiązki. Nie uwzględniono również warunków dotyczących prowadzenia prac w obrębie koryt cieków oraz urządzeń wodnych (rowów), ponieważ zgodnie z przedstawioną dokumentacją przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zakresem ingerencji w koryta cieków czy urządzenia wodne (rowy).

W dniach 27.08.2026 r. i 14.09.2026 r. Wnioskodawca złożył uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia z wezwania tutejszego organu z 26.08.2026 r., które przy piśmie z 18.09.2026 r. przesłano do Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz PGWWP Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z prośbą o opinię / ponowną opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 28.09.2026 r. wpłynęło pismo PGWWP Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, w którym organ ten podtrzymał swoją wcześniejszą opinię znak: W.RZŚ.4130.2.15.2026.IK z dnia 11.08.2026 r. Ponadto w dniu 01.10.2026 r. wpłynęła opinia Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 01.10.2026 r., znak: ZNS.9022.4.4.2026.SG, w której organ ten stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem i obwieszczeniem z 06.10.2026 r., stosownie do art. 10 kpa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie powiadomił strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym i przysługującym im prawie zapoznania się z dokumentacją sprawy i wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. We wskazanym przez tutejszy organ terminie, tj. do 27.10.2026 r. żadna ze stron postępowania nie skorzystała z ww. praw i nie złożyła uwag i wniosków dotyczących postępowania.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia organ prowadzący postępowanie w przedmiocie wydania niniejszej decyzji stwierdził jak niżej.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje kompleksowy zakres prac modernizacyjnych prowadzonych na odcinkach linii kolejowych nr 216 oraz 225, zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta i gminy Nidzica. Linia kolejowa nr 216 Działdowo – Olsztyn jest obecnie linią jednotorową, zelektryfikowaną, czynną i wykorzystywaną w regularnym ruchu pasażerskim i towarowym, z dopuszczalną prędkością jazdy pociągów do 140 km/h. Linia kolejowa nr 225 Nidzica – Wielbark jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną, która od roku 1999 pozostaje wyłączona z eksploatacji. Historycznie dopuszczalna prędkość wynosiła 40 km/h, jednak obecnie linia nie jest użytkowana w ruchu kolejowym.

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.

Planowane 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. Szerokość pasa terenu kolejowego na przebudowywanym odcinku wynosi przeciętnie 20 – 30 m. 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 2,75 km około 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.

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. 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.

W wyniku planowanej modernizacji usytuowanie podstawowych elementów infrastruktury kolejowej względem otaczającej zabudowy pozostanie zasadniczo niezmienione, a przedsięwzięcie nie będzie skutkować zbliżeniem torów do istniejących obiektów budowlanych ani istotną zmianą dotychczasowych relacji przestrzennych pomiędzy infrastrukturą kolejową, a zabudową sąsiednią.

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. 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 dm^3/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.

Na początku prac planuje się wykonanie robót przygotowawczych, wyznaczenie terenu na lokalizowanie placu budowy oraz składowanie materiałów. Na tym etapie przewiduje się również demontaż elementów kolidujących oraz przygotowanie dróg technologicznych. Inwestycja przewiduje prowadzenie ograniczonych prac rozbiórkowych, typowych dla modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej. Prace te obejmą:

- demontaż elementów nawierzchni torowej, w tym szyn, podkładów i podsypki;
- demontaż istniejących rozjazdów oraz fragmentów nawierzchni na przejeździe kolejowo drogowym;
- rozbiórkę kolidujących konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej wraz z częściowym usunięciem fundamentów (do 1,5 m poniżej główki szyny);
- demontaż kabli i urządzeń elektroenergetycznych, teletechnicznych i sterowania ruchem kolejowym;
- skucie fragmentów istniejących elementów obiektów mostowych (ściany przyczółków, skrzydła, elementy betonowe), niezbędne do osadzenia nowych dźwigarów.

Prace te prowadzone będą wyłącznie w obrębie istniejącego pasa kolejowego i nie będą wiązać się z powstawaniem emisji lub zagrożeń wykraczających poza typowy zakres robót budowlanych. Oddziaływanie prac rozbiórkowych będzie krótkotrwałe, lokalne i w pełni odwracalne, a wpływ na środowisko zostanie ograniczony poprzez stosowanie odpowiednich środków minimalizujących, analogicznych jak przy realizacji kolejnych prac budowlanych.

Planowana technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem specjalistycznego ciężkiego sprzętu kolejowego i drogowego, wysokowydajnych maszyn oraz pojazdów. Do realizacji przedsięwzięcia będą używane: podbijarka torowa, koparki, spycharki, koparko-spycharki, dźwigi, zagęszczarki, wibratory do zagęszczania betonu, walce, podnośniki, drezyny, wagony samowyładowcze. Transport będzie odbywał się przy pomocy samochodów skrzyniowych oraz maszyn torowych i wagonów. Całość sprzętu będzie dobierana tak, aby zapewnić bezpieczną realizację prac pod ruchem kolejowym lub w ramach planowanych zamknięć torowych oraz minimalizować ingerencję w otoczenie i istniejącą infrastrukturę.

Realizacja przedsięwzięcia może potencjalnie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne, głównie w wyniku spływu zanieczyszczonych wód opadowych, niewłaściwego składowania materiałów i substancji chemicznych, nieprawidłowej organizacji zaplecza budowy oraz wycieków z maszyn i pojazdów. Szczególne zagrożenie stanowią substancje ropopochodne i inne chemikalia, zwłaszcza podczas prac prowadzonych w pobliżu cieków wodnych i obiektów mostowych. Ryzyko zanieczyszczenia zwiększa się również w miejscach obniżenia terenu, gdzie może dochodzić do gromadzenia się wody.

W celu ograniczenia zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych planowane jest zastosowanie odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych, w tym:

- prawidłowe usytuowanie zaplecza budowy, obejmującego bazy materiałowe i sprzętowe, w odległości co najmniej 50 m od koryt cieków wodnych (przy czym przedsięwzięcie nie przewiduje prowadzenia robót bezpośrednio w ciekach),
- utrzymywanie sprzętu budowlanego w pełnej sprawności technicznej, tak aby zminimalizować ryzyko wycieków substancji szkodliwych,
- stosowanie zabezpieczeń zapobiegających przenikaniu substancji ropopochodnych do gruntu i wód, w tym uszczelnienie terenu zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów (np. poprzez zastosowanie geomembrany zabezpieczonej od góry płytami betonowymi), a także zapewnienie łatwego dostępu do sorbentów przeznaczonych do neutralizacji substancji niebezpiecznych.

Ponadto ewentualne prace związane z tankowaniem i naprawą sprzętu budowlanego powinny być prowadzone w miejscach specjalnie przygotowanych i zabezpieczonych przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu, na powierzchniach uszczelnionych. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, należy podejmować natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu, a zanieczyszczony grunt przekazywać podmiotom uprawnionym do jego transportu i unieszkodliwiania lub odzysku. Wszelkie materiały i surowce wykorzystywane podczas

budowy powinny być składowane w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.

Na etapie realizacji powstaną wyłącznie ścieki bytowo gospodarcze, które będą gromadzone w szczelnych, mobilnych sanitariatach lub zbiornikach bezodpływowych, a następnie będą wywożone przez uprawnione firmy asenizacyjne do oczyszczalni ścieków. W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania ścieków bytowych, gdyż na linii dopuszczany jest wyłącznie tabor z toaletami zamkniętymi lub tabor historyczny bez WC. Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych.

Biorąc powyższe pod uwagę przewiduje się, że zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego w wyniku realizacji inwestycji będzie niewielkie, przy zapewnieniu regularnego i profesjonalnego serwisowania i utrzymania dobrego stanu technicznego sprzętu oraz zapewnieniu uszczelnienia podłoża, gdzie będą zaplanowane miejsca postojowe dla maszyn i środków transportu.

Na obecnym etapie przygotowania inwestycji nie można wykluczyć konieczności prowadzenia prac w głębokich wykopach, w sytuacji wystąpienia takiej potrzeby Inwestor przewiduje stosowanie ścianek szczelnych, co pozwoli ograniczyć ryzyko trwałej zmiany poziomu zwierciadła wód gruntowych. W przypadku konieczności odwadniania wykopów, wody z wykopów budowlanych, po podczyszczeniu z zawiesiny mineralnej, należy zagospodarować zgodnie z przepisami prawa.

Powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy, terenów utwardzonych odprowadzane będą do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Parametry zanieczyszczeń nie będą przekraczać dopuszczalnych wartości wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311).

W zakresie przedsięwzięcia zaplanowano także prace polegające na oczyszczeniu i ukształtowaniu istniejących rowów odwadniających oraz wykonaniu dodatkowych elementów odwodnienia w obrębie terenu kolejowego. Celem tych działań będzie zapewnienie prawidłowego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do istniejących odbiorników, bez pogarszania stosunków wodnych na terenach sąsiednich. Odtworzenie systemu odwodnienia torowiska, obejmującego rowy otwarte (trapezowe) oraz odwodnienie wgłębne (drenaże) ma na celu przywrócenie skutecznego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, co pozwoli na utrzymanie stabilności podtorza, zabezpieczenie konstrukcji nawierzchni oraz zapewnienie prawidłowych warunków eksploatacyjnych linii.

W ramach inwestycji przebudowie będą podlegały także obiekty mostowe nad rzekami Wkra i Dopływ z Załusek. Planowane prace w ramach inwestycji nie ingerują w koryta cieków, nie zmieniają przekroju przepływowego, nie wpływają na warunki hydrologiczne doliny ani na sposób gospodarowania wodami. Przedsięwzięcie nie obejmuje prac związanych z przełożeniem koryt cieków, a zatem nie przewiduje się ingerencji w ich naturalny bieg. Ze względu na położenie przyczółków poza ciekami, nie przewiduje się w trakcie realizacji robót ingerencji w nie. Prace budowlane w sąsiedztwie cieków należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, tak aby nie doszło do zanieczyszczenia wód płynących. W czasie prac przy obiektach mostowych należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia (np. podwieszenie siatki) aby nie dopuścić do przedostawania się materiałów budowlanych bądź odpadów do wód cieku.

Na podstawie danych z nowego planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), omawiane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (zwanej dalej: *JCWP*), o nr RW20001626819 i nazwie: „Wkra do Szkotówki”, wykazującej zły stan ogólny wód. Jest to naturalna część wód o słabym stanie ekologicznym i stanie chemicznym

poniżej dobrego. Dla zlewni określono wskaźnik determinujący stan ekologiczny: ichtiofauna oraz wskaźniki determinujące stan chemiczny: bromowane difenyloetery, rtęć, heptachlor. Głównymi źródłami presji hydromorfologicznych są: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki pozostałe. Występują także źródła presji chemicznej: rozproszone, związane z rozwojem obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski oraz nieznane (występowanie substancji zakazanych). Osiągnięcie celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz dobry stan chemiczny, uznano za zagrożone. W związku z powyższym, dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogacje osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, zwaną dalej: *RDW*. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: bromowane difenyloetery(b), rtęć(b), heptachlor(b). W odniesieniu do substancji priorytetowych jest to spowodowane brakiem możliwości technicznych i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Ponadto dla JCWP wskazano derogację na podstawie art. 4 ust. 5 RDW, polegającą na złagodzeniu celów środowiskowych dla wskaźników: EFI+PL/ IBI_PL. Jest to spowodowane presjami występującymi na obszarze JCWP. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (zwanej dalej: *JCWPd*) o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

Planowana inwestycja znajduje się na terenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych nr 215 - Subniecka Warszawska, obszar nieudokumentowany, oraz GZWP nr 214 –Zbiornik Działdowo, obszar udokumentowany.

Zgodnie z przedstawioną opinią PGWWP Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie realizacja inwestycji na warunkach określonych w niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami wodno-błotnymi, wyznaczonymi na podstawie konwencji ramsarskiej, poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi. Nie obejmuje także stref ochronnych ujęć wody oraz obszarów ochronnych śródlądowych zbiorników wód. Planowana inwestycja obejmuje częściowo, w okolicach rzeki Wkry, działania na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikającym z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości na Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r. Niemniej charakter planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawione warunki realizacji inwestycji nie spowodują zwiększenia zagrożenia powodziowego.

Prace związane z realizacją inwestycji wiązać się będą z powstawaniem odpadów, głównie odpadów innych niż niebezpieczne. Szacuje się, że największą masę stanowić będą odpady z grupy 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10). Ponadto wytwarzane będą również:

- odpady metalowe, które będą w znacznej części kierowane do odzysku w procesach recyklingu,
- odpady ziemne i mineralne, które w miarę możliwości będą zagospodarowywane w ramach ponownego wykorzystania lub przekazywane do dalszego odzysku,

- odpady komunalne i eksploatacyjne - będą powstawały w niewielkich ilościach, proporcjonalnych do liczby pracowników i czasu trwania robót.

Odpady niebezpieczne (m.in. tłuczeń zanieczyszczony, odpady farb i lakierów, sorbenty, odpadowe oleje, kable zawierające substancje niebezpieczne) będą stanowiły niewielką część ogólnej masy wytwarzanych odpadów i występowały będą incydentalnie, głównie podczas robót torowych, mostowych oraz prac związanych z demontażem urządzeń SRK i obsługą sprzętu budowlanego.

W trakcie prac budowlanych zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami. Odpady będą gromadzone wyłącznie w ramach czasowego magazynowania, w wyznaczonych miejscach, w sposób selektywny, zabezpieczający przed przenikaniem zanieczyszczeń do gleby, gruntu i wód. W gospodarce odpadami stosowana będzie zasada hierarchii postępowania z odpadami. Potencjalne zagrożenia, takie jak możliwość wycieku substancji ropopochodnych, pylenie odpadów mineralnych lub niewłaściwe obchodzenie się z odpadami niebezpiecznymi, będą eliminowane poprzez:

- stosowanie szczelnych, oznakowanych pojemników,
- zabezpieczenie podłoża pod miejscami czasowego magazynowania,
- prowadzenie prac w sposób ograniczający pylenie,
- przekazywanie odpadów wyłącznie uprawnionym podmiotom.

W fazie eksploatacji powstawać będą niewielkie ilości odpadów komunalnych oraz eksploatacyjnych, które zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przy prawidłowym postępowaniu z odpadami, zgodnie z powyższymi zasadami, nie przewiduje się istotnego wpływu inwestycji na środowisko.

Oddziaływania związane z realizacją przedsięwzięcia będą związane głównie z emisją hałasu, drgań, zapylenia oraz wzmożonym ruchem pojazdów budowy. Czasowe oddziaływanie na zdrowie ludzi oraz dobra materialne znajdujące się w otoczeniu prac, możliwe będzie szczególnie na terenie stacji kolejowej w Nidzicy, gdzie występują zabudowania usługowe, komunikacyjne i pojedyncza zabudowa mieszkaniowa.

Źródłem hałasu w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie praca sprzętu ciężkiego, transport materiałów, prace montażowe i demontażowe, czy roboty prowadzone na obiektach mostowych (cięcie, wbijanie, podbijanie torów). Oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, odwracalny i ograniczony czasowo do okresu prac budowlanych. Inwestor planuje taką organizację pracy, aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie akustyczne na mieszkańców. W związku z powyższym praca sprzętu generującego hałas ograniczona zostanie do pory dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00), z zaplanowaniem harmonogramu robót tak, aby najbardziej uciążliwe działania prowadzić w godzinach dziennych. Oddziaływanie akustyczne etapu realizacji przedsięwzięcia zostanie ograniczone poprzez zastosowanie sprawnych technicznie maszyn oraz ich regularną konserwację, stosowanie osłon tymczasowych lub ekranów mobilnych w uzasadnionych przypadkach, minimalizowanie pracy sprzętu w trybie jałowym, czy ograniczenie równoczesnej pracy kilku źródeł hałasu w jednym miejscu. W przypadku robót mostowych przewidziane jest stosowanie technologii ograniczających wibracje i hałas, np. cięcie zamiast kruszenia, technologie niskoemisyjne akustycznie. Przewiduje się, że uciążliwości związane z przebudową linii kolejowej będą miały charakter krótkotrwały, przemieszczający się wraz z frontem robót i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Źródłem hałasu na etapie użytkowania przedsięwzięcia będzie ruch komunikacyjny typowy dla infrastruktury kolejowej. Hałas związany z funkcjonowaniem planowanych do modernizacji linii kolejowych ma charakter liniowy i jest generowany głównie przez: przejazdy pociągów pasażerskich i towarowych, przejazdy techniczne i manewrowe, interakcję koła i szyny, pracę układów trakcyjnych lub spalinowych oraz elementy infrastruktury (mosty, rozjazdy, przejazdy). W fazie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu hałasu w stosunku do stanu obecnego.

Na odcinku objętym pracami linie przebiegają przez teren o zabudowie rozproszonej i sąsiadują z obszarami mieszkaniowymi, terenami usługowymi oraz przemysłowymi. W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się zarówno tereny, które nie podlegają ochronie akustycznej, jak i tereny, dla których określono poziomy dopuszczalne hałasu

(tereny zabudowy zagrodowej, wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej oraz zabudowy jednorodzinnej). Obszar przedsięwzięcia i jego bezpośredniego otoczenia w części jest objęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dopuszczalne poziomy hałasu obowiązujące dla ww. terenów chronionych akustycznie, zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112), wynoszą 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocnej dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocnej dla pozostałych rodzajów zabudowy objętej ochroną.

W KIP przedstawiono prognozę oddziaływania akustycznego odcinków linii kolejowych po ich przebudowie wykonaną przy użyciu metody obliczeniowej. Modelowanie emisji hałasu przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU, z wykorzystaniem oprogramowania iNoise V2026. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu planowanych odcinków linii kolejowych. W analizie założono m.in. dobowe natężenie ruchu pociągów w porze dnia wynoszące: 14 pociągów regionalnych, 1 towarowy i 14 pośpiesznych, a w porze nocy: 1 pociąg regionalny i jeden pośpieszny. Prędkość przejazdu założono na poziomie 110 km/h dla pociągów regionalnych, 80 km/h dla towarowych i 120 km/h dla pośpiesznych. Założono również zastosowanie w ramach przebudowy pojedynczych podkładów strunobetonowych, bez styku na 100 m, z przekładką podszynową miękką, o średniej chropowatości.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że wielkość emisji hałasu od planowanej inwestycji na etapie jej użytkowania nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów dla terenów wymagających ochrony akustycznej, zarówno w porze dnia jak i nocy. Brak jest zatem potrzeby wdrażania dodatkowych działań minimalizujących. Poziomy hałasu nie będą odbiegać od obecnych i pozostaną w granicach dopuszczalnych, pomimo zwiększenia przepustowości w stacji Nidzica – inwestycja ma na celu jedynie usprawnienie ruchu kolejowego w rejonie stacji Nidzica.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wystąpi czasowe zwiększenie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza, której źródłami będzie przede wszystkim praca sprzętu i maszyn wykorzystywanych podczas robót budowlanych, pojazdy transportujące materiały, czy składowanie, przeładunek i przemieszczanie sypkich materiałów budowlanych. Powyższe emisje będą miały charakter niezorganizowany a ich skala, zwłaszcza emisji pyłów, będzie w znacznym stopniu uzależniona od warunków meteorologicznych. W celu minimalizacji oddziaływań w trakcie budowy planowane jest podjęcie odpowiednich działań organizacyjnych, zwłaszcza takich jak:

- Materiały sypkie przeładowywane i magazynowane będą w sposób eliminujący pylenie.
- Teren budowy i drogi dojazdowe utrzymywane będą w stanie ograniczającym pylenie - w tym celu stosowane będzie zraszanie terenu budów i dróg dojazdowych podczas suchej, upalnej pogody; w miarę potrzeb oczyszczany będzie teren i drogi z pozostałości sypkich materiałów budowlanych, ziemi, błota.
- Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy.
- Sprzęt i środki transportowe nie będą przeciążane, przeładowywane.
- Stosowane w czasie budowy i konserwacji obiektów farby i lakiery będą spełniały wymogi dotyczące ograniczenia emisji lotnych związków organicznych powstających w wyniku wykorzystywania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach.

Przewiduje się, że oddziaływanie fazy przebudowy na powietrze atmosferyczne będzie miało charakter lokalny i okresowy. Wdrożenie działań minimalizujących znacząco wpłynie na jego zmniejszenie. Zasięg oddziaływania będzie ograniczać się jedynie do terenu prowadzenia prac budowlanych i ich najbliższego otoczenia.

Na etapie użytkowania planowana inwestycja nie pogorszy stanu jakości powietrza atmosferycznego. Linia kolejowa jest zelektryfikowana, a przejazdy lokomotyw spalinowych mogących generować emisje zanieczyszczeń do powietrza będą incydentalne. Emisje te będą miały nieznaczący wpływ na jakość powietrza i nie przewiduje się możliwości

występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu w związku z użytkowaniem przebudowywanych linii.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia oraz jego lokalizację w obrębie istniejącej infrastruktury kolejowej nie przewiduje się istotnego wpływu inwestycji na klimat ani znaczącego wzrostu emisji gazów cieplarnianych względem stanu istniejącego. Jednocześnie w ramach przedsięwzięcia zastosowane zostaną rozwiązania techniczne zwiększające odporność infrastruktury na skutki zmian klimatu, w szczególności związane z występowaniem intensywnych opadów atmosferycznych, wysokich temperatur, silnych wiatrów, burz oraz warunków zimowych. W ramach przedsięwzięcia przewidziano m.in. regulację istniejącego odwodnienia liniowego, co wpłynie na poprawę funkcjonowania systemu odprowadzania wód opadowych, czy zastosowanie:

- szyn bezstykowych o parametrach dostosowanych do warunków eksploatacyjnych,
- urządzeń sterowania ruchem kolejowym wyposażonych w odpowiednie systemy wentylacji lub chłodzenia,
- elementów sieci trakcyjnej przystosowanych do pracy w warunkach podwyższonych temperatur,
- rozwiązań zapewniających rezerwowe zasilanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- instalacji odgromowych i zabezpieczeń przeciwporażeniowych,
- elektrycznego ogrzewania rozjazdów ograniczającego ryzyko zalegania śniegu i lodu w obrębie elementów rozjazdowych.

Zastosowanie wskazanych rozwiązań pozwoli zwiększyć niezawodność funkcjonowania infrastruktury kolejowej oraz ograniczyć podatność przedsięwzięcia na skutki zjawisk ekstremalnych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z istotnym ryzykiem wystąpienia poważnej awarii ani katastrofy budowlanej. Charakter robót, ich skala oraz stosowane technologie wpisują się w standardowe działania związane z przebudową infrastruktury kolejowej, a realizacja inwestycji odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego, normami technicznymi, zasadami bezpieczeństwa pracy oraz nadzorem inwestorskim i technicznym. Potencjalne, teoretyczne zagrożenia eksploatacji obejmują awarie taboru (np. uszkodzenia układów hamulcowych) lub uszkodzenia infrastruktury (np. pęknięcie szyny), jednak ich prawdopodobieństwo jest bardzo niskie, a procedury bezpieczeństwa PKP PLK zapewniają natychmiastową reakcję służb i ograniczenie skutków.

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.

Na podstawie przeprowadzonej wizji terenowej stwierdzono, że w obrębie nieużytkowanego obecnie toru nr 225 oraz jego bezpośredniego sąsiedztwa występuje głównie roślinność zielna, zbiorowiska ruderalne oraz samosiewy drzew i krzewów rozwijające się w wyniku naturalnej sukcesji roślinnej na terenie infrastruktury kolejowej. Teren kolejowy podlega szczególnym wymaganiom związanym z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w związku z czym roślinność występująca w sąsiedztwie torów podlega systematycznym działaniom utrzymaniowym prowadzonym przez zarządcę infrastruktury w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji linii kolejowej. W przypadku konieczności usunięcia pojedynczych egzemplarzy roślinności w związku z realizacją inwestycji ewentualny zakres takich prac zostanie ograniczony do minimum niezbędnego dla osiągnięcia celu inwestycji.

Przewiduje się, że oddziaływania na komponenty przyrodnicze będą miały charakter lokalny (ograniczony do pasa robót i jego najbliższego otoczenia), krótkotrwały (skupiony na czasie realizacji) i odwracalny (z możliwością naturalnej regeneracji i/lub odtworzeń technicznych). W fazie eksploatacji oddziaływania będą znikome, typowe dla już istniejącej infrastruktury kolejowej.

Nie przewiduje się zatem, by planowana inwestycja oddziaływała negatywnie na środowisko przyrodnicze. Należy jednak wskazać, że brak negatywnego oddziaływania stwierdzono przy założeniu, że inwestycja będzie realizowana zgodnie z założeniami ustawy o ochronie przyrody, która określa zakazy obowiązujące w stosunku do roślin, zwierząt oraz grzybów objętych ochroną gatunkową oraz jasno wskazuje, że wszelkie odstępstwa od wprowadzonych zakazów są możliwe jedynie po uzyskaniu zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380).

W związku z powyższym przed wykonaniem jakichkolwiek prac, które będą się wiązały z niszczeniem siedlisk przyrodniczych, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt, umyślnym zabijaniem osobników, wycinką drzew, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody należy każdorazowo wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z odpowiednim wnioskiem o wydanie stosownego zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się ryzyka wystąpienia istotnych skumulowanych oddziaływań na środowisko, zarówno w fazie jego realizacji, jak i eksploatacji. Planowana inwestycja dotyczy modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej, której oddziaływanie jest ukształtowane, stałe i przewidywalne. Planowane prace modernizacyjne prowadzone będą w śladzie istniejącej infrastruktury liniowej i nie spowodują powstania nowych typów oddziaływań ani zwiększenia ich zasięgu. Przebudowywane linie kolejowe na analizowanym odcinku krzyżują się z istniejącymi drogami publicznymi i wewnętrznymi, w formie funkcjonujących przejazdów kolejowo drogowych. Inwestycja nie przewiduje zmiany ich lokalizacji, kategorii ani zasad funkcjonowania. W związku z tym nie będą one stanowiły źródła nowych ani nasilonych oddziaływań środowiskowych, a tym samym nie powodują ryzyka skumulowanych oddziaływań z analizowanym przedsięwzięciem. Wśród planowanych przedsięwzięć w rejonie przebudowywanych linii zidentyfikowano budowę obiektu produkcyjno-magazynowego w miejscowości Nidzica, na

działkach nr 19/2, 19/7, 19/8 oraz 24/3, obręb Nidzica 1 oraz budowę obwodnicy miejscowości Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545, która to inwestycja krzyżuje się z linią kolejową nr 216 w rejonie działek nr 3321/6 oraz 3321/5 obręb Nibork Drugi. Pierwsze z ww. przedsięwzięć ma charakter punktowy, jest oddzielone funkcjonalnie i przestrzennie od planowanej inwestycji kolejowej oraz nie generuje oddziaływań, które mogłyby się kumulować w sposób istotny z oddziaływaniami analizowanego przedsięwzięcia. Z kolei charakter oddziaływań inwestycji drogowej będzie liniowy i krótkotrwały w fazie realizacji, natomiast w fazie eksploatacji nie powinien powodować nakładania się oddziaływań w stopniu prowadzącym do ich istotnej kumulacji z oddziaływaniami planowanej modernizacji infrastruktury kolejowej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Najbliższa granica międzynarodowa znajduje się w odległości kilkudziesięciu kilometrów, a charakter planowanych prac oraz sposób funkcjonowania linii kolejowych nr 216 i 225 nie generują oddziaływań mogących przekraczać terytorium Polski.

W sąsiedztwie torów przebudowywanych linii, głównie w rejonie stacji Nidzica, występują zabytki, położone w odległości ok. 20–130 m od osi toru. Modernizacja nie wprowadza nowych barier ani drgań ponad poziomy dotychczasowe, dlatego nie przewiduje się wpływu planowanej inwestycji na zabytki.

Po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia oraz szczegółowych warunków kwalifikowania przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności rodzaju, usytuowania i skali możliwego oddziaływania, biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących, organ prowadzący postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odstąpił od wymogu przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wymienionego w sentencji przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ponadnormatywnych oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do środowiska oraz zagrożeń dla środowiska gruntowo – wodnego, czy wpływu na jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, obszarach wybrzeży i obszarach leśnych oraz górskich. Teren inwestycji nie leży również w obrębie terenów, na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwa ich przekroczenia. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze ochrony uzdrowiskowej. W obrębie planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono obszarów o szczególnych walorach historycznych, kulturowych lub archeologicznych.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i orzekł jak w sentencji niniejszej decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji, stosownie do 127 § 1 i § 2 oraz art. 129 § 1 i § 2 kodeksu postępowania administracyjnego służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 57 § 5 *kodeksu postępowania administracyjnego* termin uważa się za zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy *Prawo pocztowe* albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

W myśl art. 127a § 1 i § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi

administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

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

Otrzymują:
1. Pełnomocnik, Pan Wieńczysław Szwindowski, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk, adres do doręczeń AE:PL-77314-51559-GDFIB-23
2. pozostałe strony postępowania - obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. aa

Do wiadomości:
1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, Zarzecze 13B, 03-194 Warszawa
2. Warmińsko-Mazurski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Żołnierska 16,10-561 Olsztyn

Na podstawie art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1154, z późn. zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 239,0 zł, w tym 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 34 zł za pełnomocnictwa (część I ust. 45 oraz część IV załącznika do ww. ustawy).