



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 23 listopada 2023 r.

WSTE.420.1.2023.JM.17

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „t” oraz art. 84 i art. 85 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.2023.1094 ze zm.) – dalej *ustawa* ooś, § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2023.775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, działającej poprzez pełnomocnika – Pana Wieńczysława Szwindowskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

o r z e k a m

- I. **stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:** Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Braniewo – Mamonowo dla budowy nowej stacji na szlaku Braniewo – Granica Państwa.
- II. **na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazuję na konieczność podjęcia następujących działań:**
 1. na etapie realizacji inwestycji czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn ograniczyć wyłącznie do pory dziennej (w godz. 6:00 – 22:00); w miarę możliwości ograniczyć jednoczesną pracę na placu budowy maszyn budowlanych i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
 2. zaplecza budowy oraz bazy materiałowo - sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu;
 3. zaplecza budowy zlokalizować w odległości min. 50 m od Kanału Obcych Wód, poza obszarami podmokłymi;
 4. bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobiegnięcia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie, dodatkowo uszczelnić miejsca parkingowe, serwisowania i tankowania maszyn i pojazdów;
 5. zaplecze budowy wyposażać w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych (sorbenty); ewentualne wycieki substancji ropopochodnych niezwłocznie neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów;
 6. materiały sypkie (kruszywo, ziemia z wykopów) składować w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwadniania;
 7. zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia; systematycznie oczyszczać przepusty;
 8. do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin biodegradowalne;
 9. wykorzystywany przy przebudowie sprzęt, materiały budowlane oraz odpady transportować w jak największym stopniu koleją, a jedynie w przypadku braku takiej możliwości, transportem samochodowym, z wykorzystaniem dróg publicznych;

10. materiały pyłące transportować pojazdami, których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w plandekę ograniczającą pylenie transportowanego materiału;
11. wykonywane w ramach prac budowlanych wykopy należy jak najszybciej zasypywać, aby nie sprzyjały powstawaniu tymczasowych zbiorników retencyjnych spływających wód opadowych i roztopowych;
12. powstające w wyniku realizacji przedsięwzięcia masy ziemne magazynować w obrębie zaplecza budowy, przy czym warstwę humusową magazynować osobno, a następnie w jak największym stopniu zagospodarować na terenie przedsięwzięcia;
13. odkład gruntu lokalizować z dala od cieków i zbiorników wodnych;
14. powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady wykorzystywać w miejscu ich wytworzenia; odpady, które nie będą mogły zostać powtórnie wykorzystane oraz odpady niebezpieczne segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
15. odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji zawartych w tych odpadach, a następnie przekazywać do utylizacji wyspecjalizowanym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług;
16. przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w rejonie cieków wodnych, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb płazów, poprzez zastosowanie odpowiedniego ogrodzenia;
17. prace w rejonie zbiorników, cieków wodnych, rozlewisk oraz miejsc rozrodu płazów prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (tj. poza okresem od marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października);
18. ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca schronienia; przykrywać wszystkie studzienki (wpusty), wysokie wykopy zabezpieczyć gęstą siatką, prowadzić regularne kontrole tych miejsc co dwa dni, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, przenosić w odpowiednie siedliska;
19. drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi; prace budowlane w strefie wzrostu korzeni drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, a odsłonięte systemy korzeniowe natychmiast zabezpieczyć przed przesuszeniem (nie dłużej niż w przeciągu 1 doby), nie magazynować w tej strefie mas ziemnych i materiałów budowlanych; w obrębie zasięgu koron ww. drzew nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych;
20. w celu zapewnienia lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym;
21. w przypadku wystąpienia gatunków chronionych w obrębie oddziaływania podczas realizacji przedsięwzięcia, należy uzyskać stosowne zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie;
22. tereny tymczasowo zajęte pod zaplecza budowlano-magazynowe po zakończeniu prac uporządkować i przywrócić w jak największym stopniu do stanu pierwotnego.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralny załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Inwestor, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, reprezentowany przez Pana Wieńczysława Szwindowskiego – Zastępcę Dyrektora Północnego PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, w dniu 21 kwietnia 2023 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem znak: IOS4.452.36.2021.MB.2 z 20 kwietnia 2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Braniewo – Mamonowo dla budowy nowej stacji na szlaku Braniewo – Granica Państwa. Do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez zespół autorski pod kierownictwem Pani Katarzyny Maranda w marcu 2023 r.,
- odpis pełnomocnictwa,
- odpis z Krajowego Rejestru Sądowego,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pełnomocnictwo.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie nowej stacji na szlaku Braniewo – Granica Państwa, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 58 i pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:

- § 3 ust. 2 pkt 2: przedsięwzięcia 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 progi te zostały określone,
- § 3 ust. 1 pkt 60: linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznicę z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km.;
- § 3 ust. 1 pkt 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 *ustawy* o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedsięwzięcie obejmuje odcinek linii kolejowej LK204 od km ok. 84+130 do km ok. 90+100 i linii LK217 od km ok. 55+195 do km ok. 61+170, przy czym prace związane z ingerencją w tory kolejowe ograniczają się do odcinka linii LK204 od km ok. 86+232 do km ok. 89+619 i linii LK217 od km ok. 57+300 do km ok. 60+691.

Wykaz działek objętych inwestycją

Obręb ewidencyjny	Nr działki ewidencyjnej
0003- Braniewo Miasto	6/43
0014- Rusy	310/5
0014- Rusy	270/1
0014- Rusy	389
0014- Rusy	388
0014- Rusy	383
0014- Rusy	264
0014- Rusy	262/3
0014- Rusy	262/4
0014- Rusy	262/5
0014- Rusy	262/8
0014- Rusy	377
0014- Rusy	169/1
0014- Rusy	168/1
0014- Rusy	329
0014- Rusy	151
0014- Rusy	167
0014- Rusy	164/1
0014- Rusy	80

Obręb ewidencyjny	Nr działki ewidencyjnej
0014- Rusy	143
0014- Rusy	155
0014- Rusy	140
0014- Rusy	141
0014- Rusy	164/2
0014- Rusy	378
0014- Rusy	379/1

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „t” *ustawy ooś* dla inwestycji w zakresie linii kolejowych organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po przeanalizowaniu przedłożonego wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zawiadomieniem znak: WSTE.420.1.2023.JM.5 z 4 maja 2023 r. poinformował o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Braniewo – Mamonowo dla budowy nowej stacji na szlaku Braniewo – Granica Państwa.

Stosownie do art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* oraz w związku z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 20, zostały powiadomione o postępowaniu i o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków, w drodze obwieszczenia, które umieszczono na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, Urzędu Gminy Braniewo, Urzędu Miasta Braniewo.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem znak: WSTE.420.1.2023.JM.4 z 4 maja br. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Braniewie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Braniewie w opinii sanitarnej znak: ZNS.4464.15.2023, wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem znak: WSTE.420.1.2023.JM.6 z 15 maja 2023 r. zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Braniewo – Mamonowo dla budowy nowej stacji na szlaku Braniewo – Granica Państwa”. Zastępca Dyrektora PGW Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w opinii znak: GD.RZŚ.4901.41.2023.SB z 30 sierpnia br. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie warunki i wymagania, które należy uwzględnić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Obwieszczeniem znak: znak: WSTE.420.1.2023.JM.14 z 21 września 2023 r., stosownie do art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* oraz art. 49 KPA, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 20, zostały zawiadomione zgromadzonym materiale dowodowym i przysługującym im prawie do i zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W wyznaczonym terminie żadna ze stron nie wniosła uwag ani wniosków do planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rewitalizacji linii kolejowej LK204 od km ok. 84+130 do km ok. 90+100 i linii LK217 od km ok. 55+195 do km ok. 61+170, przy czym prace związane z ingerencją w tory kolejowe ograniczają się do odcinka linii LK204 od km ok. 86+232 do km ok. 89+619 i linii LK217 od km ok. 57+300 do km ok. 60+691. Teren w chwili obecnej użytkowany na potrzeby infrastruktury kolejowej wynosi 17,84 ha. Po realizacji przedsięwzięcia obszar ten wyniesie 37,36 ha. Przewidziano wykupienie terenu o powierzchni 19,52 ha, który stanowi obecnie grunty rolne, lasy i nieużytki.

Na analizowanym odcinku linia kolejowa 204 to linia jednotorowa, normalnotorowa, pierwszorzędna niezelektryzowana, znaczenia państwowego, położona w sieci TEN-T kompleksowej, wchodząca w skład korytarza towarowego nr 7. Natomiast druga to linia kolejowa

217, jest to linia jednotorowa, szerokotorowa, drugorzędna, nie należąca do sieci TEN-T i niezelektryfikowana.

W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie nowej stacji Braniewo Granica. Układ torowy stacji składać się będzie z torów stacyjnych o szerokości 1 435 mm oraz 1 520 mm. Na co drugim międzytorzu projektuje się drogi wewnętrzne. Przewiduje się również wybudowanie kontenerowych stacji transformatorowych, nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowych zabudowań w nowej nastawni. W stanie istniejącym, w miejscu przewidzianym na projektowaną stację „Braniewo Granica”, znajdują się dwa jednotorowe szlaki Braniewo – Mamonowo.

Projektowany budynek nastawni „Braniewo Granica” zlokalizowany jest w rejonie północnej głowicy stacyjnej. Od północnego zachodu znajduje się układ torowy stacji, od północnego wschodu zlokalizowano wiatę parkingową na stanowiska postojowe, od południowego wschodu przebiega droga wewnętrzna przy której również będą miejsca parkingowe. Budynek będzie wyposażony w instalacje wewnętrzne: wodociągową, kanalizacyjną, sanitarną, ogrzewczą, wentylację i klimatyzację. Planuje się doprowadzenie wody z istniejącego wodociągu, na potrzeby funkcjonowania budynku nastawni oraz hydrantów zlokalizowanych przy wspomnianym budynku. Planuje się również budowę zbiornika bezodpływowego. Przy obu szczelnych stanowiskach do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewiduje się budowę odwodnienia linowego, które będzie odprowadzało wody do najbliższego rowu. W przypadku potrzeby zrzutu z pojazdów cieczy niebezpiecznych, zostaną one skierowane w studni z zastawkami do stalowego zbiornika do gromadzenia substancji niebezpiecznych.

Aktualnie odwodnienie linii kolejowych realizowane jest za pomocą rowów poprowadzonych po zewnętrznych stronach szlaku LK204 i KL217. Zakres planowanych prac obejmuje również przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia, w większości dzięki oczyszczeniu i odmuleniu istniejących rowów otwartych oraz montażu osadników. Zaleca się również cykliczne wybieranie nadmiaru zawiesiny w celu zapewnienia pojemności początkowej projektowanych rowów. Na analizowanym odcinku odwodnienie powierzchniowe poprzez rowy trawiaste nie będzie powodować zmian przepływów w przecinanym Kanale Wód Obcych za sprawą niewielkich ilości wody pochodzącej z odwodnienia, więc nie wpłynie to na lokalne stosunki hydrologiczne. Linie kolejowe przebiegają w poziomie terenu, w związku z tym nie planuje się wykonania głębokich wykopów, co nie będzie powodować obniżania poziomu wód gruntowych. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje stałej zmiany w stosunki gruntowo – wodnych. Zostaną zachowane środki ostrożności celem ochrony pierwszego poziomu wodonośnego: zapewnienie dostępu do sorbentu; uszczelnienie miejsc parkingowych, tankowania i serwisowania maszyn aby zapobiec wyciekowi płynów eksploatacyjnych do gruntu i wód gruntowych; zapewnienie sprzętów sprawnie technicznie; odprowadzanie ścieków bytowych z zaplecza budowy do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywiezienie ich do oczyszczalni ścieków.

Z obszaru stacji Braniewo Granica wody opadowe odprowadzane będą do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych oraz rowów infiltracyjnych. Planuje się budowę 2 zbiorników retencyjno-infiltracyjnych: jeden w rejonie km ok. 86+350 (LK204), do którego zostaną poprowadzone wody zebrane z powierzchni stacji od km ok. 86+230 (LK204) do km ok. 87+370 (LK204), drugi w rejonie km ok 88+600 (LK204) do którego zostaną doprowadzone wody zebrane z powierzchni stacji od km ok. 87+370 (LK204) do km ok. 88+950 (LK204). Rowy infiltracyjne zostaną wykonane od km ok. 88+950 (LK204) do km ok. 89+600 (LK204) i planuje się tam odprowadzanie wody opadowej z przedmiotowego obszaru. Podczyszczanie wód opadowych będzie miało miejsce w rowach przyskarpowych oraz osadniku zawieszin zamontowanym przed zbiornikami infiltracyjnymi.

Projektowana inwestycja graniczy bezpośrednio z rowem na działce 377, który przechodzi na drugą stronę torów w km ok. 59+569 przepustem. Ze względu na projektowane zagospodarowanie terenu stacji, odcinek rowu biegnący równolegle do torów jest w kolizji z elementami układu torowego. Planuje się dostosowanie przebiegu rowu do nowego zagospodarowania. Ponadto aktualny przepust zostanie zastąpiony nowym, podobnie jak przepusty pod drogami wewnętrznymi.

Przedmiotowe linie kolejowe przecina jeden ciek – Kanał Obcych Wód w km ok. 85+400. Nie przewiduje się umocnień dna i brzegów cieku w zakresie większym niż ma to miejsce przy istniejącej linii kolejowej. Nie zakłada się również wykonania przewiertów, przecisków czy innej formy układania sieci pod Kanałem.

Dopuszcza się wyłącznie prace związane z ułożeniem sieci kablowych kolejowych branż technicznym na przepuszczu – wzdłuż toru kolejowego. W związku z charakterem planowanych prac nie wystąpią zaburzenia przepływu, zmętnienie wody czy wzrost zawiesiny. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się odprowadzania wód opadowych w obrębie przecięcia z tym ciekami.

Planowane roboty nie będą związane z wielkopowierzchniową ingerencją w istniejącą sieć wodną. Biorąc pod uwagę skalę oddziaływania oraz planowane technologie realizacji inwestycji nie przyczyni się do pogorszenia stanu jakościowego JCWP oraz nie będzie źródłem czynników mogących wpłynąć na zwiększenie ryzyka nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych.

W trakcie budowy zapotrzebowanie na wodę będzie niewielkie m.in. do zraszania warstw podbudowy czy zabezpieczenia przed pyleniem. Woda na teren budowy będzie dostarczana beczkowozem. Na potrzeby realizacji prac na odcinku linii kolejowej będą wykorzystane standardowe materiały budowlane m.in. szyny stalowe, podkłady strunobetonowe, podrozdzielnice, podsypka tłuczniowa, elementy odwodnienia, elementy uszczelnienia toru, kable miedziane. Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych oraz pojazdów budowlanych i środków transportu (art. walce, dźwigi, spychacze, koparki art.).

W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz spełnienia wymogów prawnych związanych z występowaniem drzew i krzewów wzdłuż linii kolejowych przewiduje się wycinkę drzew i krzewów ograniczoną do niezbędnego minimum.

W ramach inwestycji przewiduje się również rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich (przepusty) w km 57+612 i 59+569. Nastąpi poszerzenie korpusu nasypu związanego z budową stacji kolejowej, rozbudowa układu torowego oraz budowa dróg wewnętrznych, więc projektowane są nowe przepusty w osi konstrukcji istniejących technologii prefabrykatów żelbetonowych o świetle ok. 1,0 x 1,0 m. Wyloty zostaną wykonane w postaci rozchylonych skrzydeł z betonu monolitycznego.

Prace będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie na terenie kolejowym, zostanie utwardzone i wyposażone w środki do neutralizacji substancji niebezpiecznych. W zakresie prac związanych z przebudową i budową obiektów przewiduje się: usunięcie ze skarp oraz korony nasypu roślinności oraz warstwy humusu, dowiezienie mas ziemnych niezbędnych do dobudowy nasypu kolejowego, usunięcie kolizji kablowych, budowa podstawy pod poszerzony nasyp, kontrola jakości zabudowy poprzez sondowania oraz badania modułów odkształceń, nadanie ostatecznego kształtu nasypom wraz z humusowaniem skarp i obsianiem ich trawą.

Planowane przedsięwzięcie spowoduje dodatkowe uciążliwości głównie na etapie wykonywania prac budowlanych (emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Oddziaływania na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. W fazie eksploatacji obiektu, skala i rodzaje oddziaływań będą porównywalne do sytuacji obecnej.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w *sprawie katalogu odpadów* (Dz.U.2020.10.ze.zm.) do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz odpadowa masa roślinna.

Powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady będą gromadzone selektywnie, w wyznaczonych miejscach, a następnie odbierane w celu ich odzysku, bądź unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane firmy. Odpady niebezpieczne w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji zawartych w tych odpadach, a następnie przekazywać do utylizacji wyspecjalizowanym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług. Właściwe gospodarowanie wytwarzanymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpadami zapewni ochronę gruntów. Powstające w wyniku realizacji przedsięwzięcia masy ziemne magazynowane będą w obrębie zaplecza budowy w postaci hałd lub zwalówisk, przy czym warstwa humusowa magazynowana będzie osobno, a następnie zostaną częściowo wykorzystane do realizacji przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji linii kolejowej będą powstawały odpady związane z utrzymaniem linii kolejowej wraz z towarzyszącą

infrastruktura. Powstające na etapie eksploatacji odpady, w tym niebezpieczne, gromadzone będą selektywnie, w wyznaczonych miejscach i przekazywane uprawnionym podmiotom do wykorzystania bądź utylizacji.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.:

- maszyny ciężkie do robót torowych - podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe,
- dźwigi układkowe,
- urządzenia specjalistyczne - wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe.

Ponadto istotne źródła hałasu stanowić będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze), które wytwarzać będą hałas o mocy akustycznej LWA ≈ 100 dB. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu.

W celu obliczenia szacunkowych zasięgów hałasu z terenu budowy, przyjęto następujące założenia dotyczące fazy budowy:

- wykorzystanie 4 maszyn o dużej mocy 100 kW każda - 1 maszyny do zagęszczania (LWA = 108 dBA), 1 koparka (LWA = 104 dBA) i 2 ładowarki (LWA = 102 dBA);
- wykorzystanie 30 samochodów ciężarowych;
- urządzenia zamodelowano w programie SoundPlan w terenie zabudowanym, jako źródła punktowe rozłożone wzdłuż modernizowanego torowiska. Wysokość źródła zastępczego przyjęto na 1,5 m ponad projektowaną główkę szyny;
- ruch pojazdów ciężarowych zamodelowano jako drogę wzdłuż projektowanej linii kolejowej;
- prace z użyciem ciężkich maszyn zamodelowano dla przypadku wykorzystania przez połowę czasu tj. 30 min./ godz.

Poziomy mocy akustycznej maszyn zostały obliczone na podstawie rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska.

Korzystając z powyższych założeń obliczono maksymalny zasięg obszaru z przekroczonym równoważnym poziomem dźwięku A w wysokości:

- 50 dBA (poziom dopuszczalny hałas dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w porze dnia) wynoszący 200 m,
- 55 dBA (poziom dopuszczalny hałas dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych i rekreacyjno-wypoczynkowych w porze dnia) wynoszący 120 m.

W celu ograniczenia hałasu w czasie budowy stosowane będą nowoczesne maszyny, wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniające obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu.

Modelowanie emisji hałasu w fazie eksploatacji przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU 2021 z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka linii kolejowej, a wyniki obliczeń można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy.

Dopuszczalne poziomy hałasu zostały przyjęte na podstawie obowiązującego rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wskaźniki równoważnego poziomu dźwięku odpowiednio dla pory dziennej i nocnej (LAeqD i LAeqN) zostały wyznaczone w kolejnych krokach analizy:

- zbudowano numeryczny model terenu (NMT) z dokładnością zgodną z przekazanymi materiałami odwzorowano projektowaną sytuację wysokościowo – geometryczną linii kolejowej,

- naniesiono dane z topograficznej bazy danych (TBD) – lokalizacja zabudowy zweryfikowanej podczas wizji terenowej, liczba kondygnacji oraz podział ze względu na funkcje przeznaczenia,
- przeanalizowano dostarczone dane prognoz ruchu i prędkości pociągów w każdej z kategorii oraz wprowadzono do modelu parametry źródeł hałasu (na podstawie analizy środowiskowej),
- wykonano obliczenia akustyczne w siatce punktów 10x10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu,
- ustalono obszar występowania ponadnormatywnych poziomów hałasu w środowisku bez uwzględnienia środków minimalizujących emisję hałasu.

Obliczenia emisji i propagacji hałasu w środowisku wykonano w oparciu o niżej wymienione dane wejściowe i założenia:

- numeryczny model terenu NMT,
- przebieg linii kolejowych po modernizacji,
- aktualne natężenia ruchu kolejowego (SOLK 2021),
- prędkości pociągów towarowych przyjęto 80% prędkości dopuszczalnej czyli 80 km/h,
- założono modernizację torowiska, wymianę wszystkich podkładów na strunobetonowe. Połączenia szyn takie jak w stanie istniejącym, tj. połączenia bezстыkowe (poz. 1 i 1 w metodzie RMR),
- kategorie i długości pociągów:
 - wagony towarowe typ a4kn, długość 40 jednostek,
 - wagony towarowe typ a4cn, długość 40 jednostek,
 - lokomotywy spalinowe typ d4nd.
- dane topograficzne o zabudowie z uwzględnieniem przeznaczenia budynków i klasyfikację akustyczną terenów.

W obliczeniach uwzględniono, że część pociągów towarowych (wagonów) będzie wyposażona w kompozytowe klocki hamulcowe.

Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za duży hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych – ich struktura pozwala na szlifowanie (wygładzanie) powierzchni tocznej kół, a tym samym na spokojniejszy bieg pociągu i mniejszy hałas toczenia. Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów (nie tylko w czasie hamowania).

Wykorzystując posiadane dane projektowe w programie SoundPlan wykonano obliczenia poziomów dźwięku w siatce receptorów (siatka co 10 m) na wysokości 4 m z uwzględnieniem jednego odbicia oraz w receptorach przy budynkach.

Analiza obliczeń zasięgów hałasu o poziomach dopuszczalnych nie przewiduje występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu na analizowanym obszarze wzdłuż linii kolejowych nr 204 i 217.

W rejonie analizowanej inwestycji nie są obecnie przygotowywane ani realizowane żadne przedsięwzięcia, których oddziaływania mogłyby się kumulować z oddziaływaniem analizowanego przedsięwzięcia.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne zaplecza budowy zostaną wyposażone w przenośne toalety. Ścieki socjalno-bytowe z terenu zaplecza budowy gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Prace budowlane prowadzone będą z zastosowaniem sprawnego sprzętu budowlanego, co znacznie zmniejszy ryzyko niekontrolowanego przedostania się do wód i do gruntu paliw, smarów i olejów. Zaplecze budowy, w tym magazyn oleju napędowego wyposażone zostaną w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty). Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych będą punktowo neutralizowane przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktowany będzie jako odpad niebezpieczny.

W obszarze realizacji przedsięwzięcia ani w jego strefie oddziaływania nie występują: ujścia rzek, obszary objęte ochroną w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne

zbiorników wód śródlądowych. Obszar inwestycji nie znajduje się w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U.2023.1478).

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze dorzecza Wisły i dorzecza Banówki.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U.2023.300), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

powierzchniowych:

- w zlewni JCWP o kodzie TW20001WB1 – Zalew Wiślany. Stanowi ona naturalną jednolitą część wód powierzchniowych przejściowych, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (zły stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [chlorofil, indeks B]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry;
- w zlewni JCWP o kodzie RW20001156999 – Pasłęka od zb. Pierzchały do ujścia. Stanowi ona naturalną jednolitą część wód powierzchniowych rzecznych, jest monitorowana. Stan ogólny określono jako zły (słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Pasłęka w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Pasłęka w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej oraz węgorza europejskiego) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

podziemnych:

- kod GW200019 – obszar dorzecza Wisły. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego nie jest zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Banówki opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2022 r. (Dz.U.2023.86), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Banówki, na obszarze następujących jednolitych części wód:

podziemnych:

- kod GW4000173- obszar dorzecza Banówki. JCWPd charakteryzuje dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego nie jest zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny.

W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U.2023.1336 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie graniczy bezpośrednio z obszarem Natura 2000 Zalew Wiślany PLB280010.

Projektowana inwestycja nie będzie ingerować w sposób fizyczny w główną warstwę wodonośną JCWPd w obrębie której jest zlokalizowana. Na etapie realizacji inwestycji istnieje możliwość naruszenia jedynie powierzchniowej warstwy wodonośnej w obszarach pozbawionych naturalnych warstw izolacyjnych. Tym samym, eksploatacja inwestycji nie przyczyni się do pogorszenia stanu jakościowego JCWPd oraz nie będzie źródłem czynników mogących wpłynąć na zagrożenie wymienionych celów środowiskowych.

Realizacja analizowanej inwestycji nie jest związana też ze stałym obniżeniem zwierciadła wód podziemnych w warstwie wodonośnej analizowanych JCWPd ani zmianą kierunków przepływu wód. Tym samym, wyklucza się możliwość negatywnego wpływu realizacji inwestycji na parametry ilościowe ww. JCWPd.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych

części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U.2023.300) oraz „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Banówki”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2022 r. (Dz.U.2023.86).

Na etapie prac budowlanych występować będą krótkotrwale uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, która wynikać będzie z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej i przemieszczać się wraz z frontem robót. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych. Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania oraz krótki okres trwania budowy, oddziaływania te określono jako mało istotne.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej bezpośrednim źródłem emisji CO₂ będą silniki spalinowe lokomotyw, które będą służyć do prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego. Przewiduje się zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w skali sieci transportowej, gdyż transport kolejowy zwiększy swoją atrakcyjność przewozową, co przyczyni się do przejęcia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych w znaczny sposób przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Realizowana inwestycja zapewni dużą płynność ruchu (bez ograniczeń prędkości – miejsc hamowania i przyspieszania pociągów), co zapewni minimalizację spalania paliwa, a tym samym emisji gazów.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarami ochrony przyrody. W km 85+750 do linii kolejowej przylega granica obszaru Natura 2000 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007. Zakres prac na tym odcinku obejmuje wyłącznie wymianę kabli srk i nie wiąże się z ingerencją w przedmiotowy obszar. W odległości do 5 km od analizowanej inwestycji zlokalizowane są kolejne 4 obszary Natura 2000:

- Rzeka Pasłęka PLH280006
- Dolina Pasłęki PLB280002
- Zalew Wiślany PLB280010
- Ostoja Warmińska PLB280015

Planowane przedsięwzięcie przebiega w pobliżu (częściowo ją przecinając) strefy ochrony stałej o bielika *Haliaeetus albicilla*. Wszelkie prace będą realizowane poza terminem ochrony okresowej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U.2022.2380). W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk, zmniejszenia areалу istotnych siedlisk ptaków oraz pogorszenia stanu ich zachowania i ochrony.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej położony jest poza korytarzami ekologicznymi o znaczeniu ponadregionalnym.

Przedsięwzięcie z uwagi na niewielki zakres ingerencji w środowisko oraz z uwagi na istniejący charakter linii nie wpłynie na zaburzenie funkcjonowania ekosystemów. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do zaburzenia ciągłości korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię. Przedsięwzięcie nie będzie tworzyło nowych barier ekologicznych oraz nie zaburzy podstawowej funkcji korytarzy ekologicznych, korytarze ekologiczne nadal będą pełniły funkcję łączników między obszarami węzłowymi. Niewielka zmiana sposobu użytkowania terenu inwestycji nie zaburzy obecnie istniejących interakcji wewnątrz ekosystemu obejmującego jej teren. Poszczególne elementy układów ekologicznych nie zostaną w sposób istotny zmodyfikowane.

Zakres prac obejmie tereny kolejowe, a więc głównie obszary antropogenicznie przekształcone. Są to przede wszystkim tereny ruderalne. Cenniejsze enklawy na omawianym obszarze to tereny, które z różnych przyczyn nie zostały poddane silnym przekształceniom. Ich udział w rejonie przedsięwzięcia jest jednak niewielki i spada w miarę zbliżania się do torowiska linii. Planowana inwestycja nie spowoduje znaczącego uszczuplenia zasobów siedlisk roślin w skali lokalnej i regionu. Na etapie użytkowania linii kolejowej nie będzie występował negatywny wpływ inwestycji na gatunki roślin i siedliska przyrodnicze.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę drzew. Drzewa, nie przeznaczone do usunięcia, znajdujące się w pasie robót budowlanych lub w bliskim jego sąsiedztwie, należy zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami korzeni i pni. Prace

budowlane w strefie wzrostu korzeni drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, a odsłonięte systemy korzeniowe natychmiast zabezpieczyć przed przesuszeniem (nie dłużej niż w przeciągu 1 doby), nie magazynować w tej strefie materiałów budowlanych; w obrębie zasięgu koron ww. drzew nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych, pnie zabezpieczyć osłonami.

Planowane prace inwestycyjne, przy wypełnieniu warunków określonych w sentencji, nie będą znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze i gatunki chronione.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stanowi bariery dla zwierząt, które mogą wykorzystywać istniejące przepusty linii kolejowej. W związku z tym nie przewiduje się dodatkowego dostosowywania obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

Oddziaływanie inwestycji na ptaki obejmować będzie ich płoszenie w wyniku pracy maszyn i obecności pracowników. Hałas i drgania na etapie realizacji prac budowlanych będą nowym i odczuwalnym oddziaływaniem w otoczeniu inwestycji i będzie on miał bezpośredni wpływ na występujące w pobliżu ptaki, jednak o charakterze lokalnym, krótkotrwałym, przemijającym. Ptaki, które zostały wypłoszone podczas realizacji przedsięwzięcia, po zakończeniu prac budowlanych, powinny stopniowo wracać do porzuconych siedlisk.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę linii kolejowej, która wywiera stałą presję na środowisko, a w konsekwencji wpływa na rozmieszczenie gatunków narażonych na jej oddziaływanie, utrzymując pewien stan zależności między linią kolejową a środowiskiem przyrodniczym, który ukształtował się w przeszłości po wybudowaniu linii. Obecne oddziaływanie inwestycji – użytkowanie linii kolejowej – nie stanowi czynnika, który wpływa znacząco negatywnie na wykazane gatunki i ich siedliska. W zakresie prac inwestycyjnych mieszczą się zadania, które nie zmieniają istniejącego zagospodarowania terenu inwestycji, ponieważ dotyczą one istniejącej infrastruktury. Istnieje zatem uzasadnione przypuszczenie, że po zrealizowaniu inwestycji stan siedlisk zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowej pozostanie zbliżony do stanu opisanego w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

W celu zapewnienia lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych we właściwych rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt określone są w ustawie o ochronie przyrody i mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny.

Na etapie realizacji inwestycji krótkotrwałe i odwracalne oddziaływanie na krajobraz może wynikać z pojawienia się w krajobrazie tymczasowych elementów związanych z organizacją robót (zaplecze, parkingi, itp.). Na etapie eksploatacji, oddziaływanie będzie niewielkie z uwagi na charakter przedsięwzięcia. W ramach przedsięwzięcia nie powstaną żadne wysokie obiekty mogące dominować w krajobrazie. Biorąc pod uwagę powyższe, nie należy się spodziewać istotnego wpływu eksploatacji linii kolejowej na krajobraz.

Ze względu na lokalizację oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska, natomiast możliwa jest poważna awaria w transporcie. Zdarzeniom takim przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane w transporcie kolejowym zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym w transporcie towarów niebezpiecznych. Ze względu na obecny zły stan infrastruktury kolejowej wystąpienie takiej awarii jest bardziej prawdopodobne. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ładunków w transporcie i zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadków kolejowych, a tym samym zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko. Biorąc powyższe pod uwagę, bardzo niskie jest również ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

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, organ prowadzący postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odstąpił od

wymogu przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wymienionego w sentencji przedsięwzięcia.

Planowany zakres prac, w całości prowadzony w pasie kolejowym, nie wpłynie na znajdujące się w pobliżu linii kolejowej obszary wodno-błotne, nie zostaną zakłócone stosunki wodne. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach stref ochronnych ujęć wód, obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych i o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz w obrębie terenów, na których standardy jakości zostały przekroczone. Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na terenie uzdrowisk, ani w obszarze ochrony uzdrowiskowej. Po analizie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że nie wystąpi ryzyko znaczącego kumulowania się oddziaływań.

W zakresie prac inwestycyjnych mieszczą się zadania o ściśle odtworzeniowym charakterze, które nie zmieniają istniejącego zagospodarowania terenu inwestycji, ponieważ dotyczą one istniejącej infrastruktury. Obecne oddziaływanie inwestycji, tj. użytkowanie linii kolejowej, nie stanowi czynnika, który wpływa znacząco negatywnie na środowisko przyrodnicze. Należy zatem uznać, że po zrealizowaniu inwestycji stan siedlisk zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowej pozostanie zbliżony do stanu istniejącego. W ramach przeprowadzonych analiz stwierdzono brak istotnych oddziaływań na chronione gatunki fauny i flory oraz chronione siedliska przyrodnicze, jak również brak istotnych oddziaływań na formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000. Wykazano również, że 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.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Zgodnie z art. 72 ust 3 *ustawy ooś*, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Załącznik nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust 3 *ustawy ooś*

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OLSZTYNIE
Gabriela Kwapiszewska
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych I
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pan Wieńczysław Szwindowski – Pełnomocnik Wnioskodawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
Centrum realizacji Inwestycji
Region Północny
80-852 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a. – poprzez obwieszczeni
3. Aa

do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Braniewie (przekazano przez ePUAP)
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku (przekazano przez ePUAP)