



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 25 lutego 2025 r.

WSTE.420.3.2023.GK.9

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 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. z 2024 r. z późn. zm.), § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 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.) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r., poz.256 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, przy ulicy Targowej 74, działającej poprzez pełnomocnika – (anonimizacja)

o r z e k a m

- I. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: Przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie. Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do st. Ostróda, w ramach projektu pn: „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez budowę nowoczesnych urządzeń i systemów”**
- II. wskazać istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i użytkowania przedsięwzięcia:**
 1. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
 2. Zaplecza budowy zlokalizować poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
 3. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 4. Na etapie realizacji inwestycji czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn w obszarze zabudowanym 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,
 5. Wykonywane w ramach prac budowlanych wykopy należy jak najszybciej zasypywać, aby nie sprzyjały powstawaniu tymczasowych zbiorników retencyjnych spływających wód opadowych i roztopowych,
 6. 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,

7. Odkład gruntu lokalizować z dala od cieków i zbiorników wodnych oraz zabudowań mieszkalnych,
8. 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,
9. 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,
10. Wszelkie syplące materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów należy magazynować w wyznaczonych miejscach poza granicami rezerwatów, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
11. Materiały pyłące transportować pojazdami, których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w plandekę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
12. Prowadzić prace w sposób ograniczający wtórne pylenie (zraszać powierzchnię nieutwardzoną przy długotrwałych suszach w okresie letnim).
13. Miejsca postoju maszyn, które w danej chwili nie są używane, lokalizować, poza rezerwatami, jak najdalej od cieków powierzchniowych (minimum 50 m od inwestycji). W przypadku wycieku paliwa, miejsce zanieczyszczone oczyszczać za pomocą sorbentów substancji ropopochodnych.
14. W trakcie prac związanych z naruszeniem brzegów i koryt cieków zapewnić swobodny przepływ wód.
15. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
16. W celu ochrony ekosystemów cieków przed zanieczyszczeniami, podczas prac budowlanych nad ciekami zastosować podesty i osłony zabezpieczające oraz kurtyny
17. Przy pracach związanych z remontem i przebudową mostu lub przepustów nie ograniczać istniejącego światła mostów oraz wymiarów przepustów tak aby zapewnić swobodny przepływ wód.
18. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
19. Systematycznie oczyszczać przepusty.
20. Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w rejonie cieków wodnych, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb pól, poprzez zastosowanie odpowiedniego ogrodzenia.
21. Prowadzenia prac związanych z realizacją przedsięwzięcia w bliskim sąsiedztwie terenów ujęć wód w sposób niepowodujący zmniejszenia przydatności ujmowanej wody lub wydajności ujęć.
22. W trakcie prac budowlanych wprowadzić zabezpieczenia brzegów w celu ochrony przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny,
23. 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,
24. 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,
25. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajętość terenu przedsięwzięcia w km od ok. km 248,780 do ok. km 248,830 i od ok. km 261,600 do ok. km 261,640 (rezerwat „Rzeka Drwęca”), od ok. km 278,700 do ok. km 278,820 (rezerwat „Ostoja bobrów na rzece Pasłęce”), od ok. km 230,600 do ok. km 230,635 (Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Dolnej Drwęcy”)
 26. Stosować środki chemiczne posiadające świadectwo kwalifikacyjne do stosowania na torach kolejowych.
 27. W celu zapewnienia lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
 28. Tereny tymczasowo zajęte pod zaplecze budowlano-magazynowe po zakończeniu prac uporządkować i przywrócić w jak największym stopniu do stanu pierwotnego.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Inwestor, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, reprezentowane przez Pana Andrzeja Osipów – Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, w dniu 29.12.2023 r. zwróciły się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem znak:IRRK2/1/10.2233.179.2023.IRE-02625-I z dnia 28.12.2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie. Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do st. Ostróda, w ramach projektu pn: „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów”. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez zespół autorski BBF Sp. z o.o. Poznań, odpis pełnomocnictwa, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci elektronicznej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, 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 w formie elektronicznej, potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie polega na przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie. Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do stacji Ostróda, w ramach projektu pn: „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów”, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 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 (§ 3 ust. 2 pkt 1 – przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. § 2 ust. 1 i niespełniających kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 – linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz.Urz. UE L348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.).

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 (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt t ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po przeanalizowaniu przedłożonego wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zawiadomieniem z dnia 02 września 2024 r., znak: WSTE.420.3.2024.GK.1 poinformował o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie. Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do st. Ostróda, w ramach projektu pn.: „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów”. Stosownie do art. 74 ust. 3 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 oraz w związku z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 10, 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.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem znak: WSTE.420.3.2023.GK.3 z dnia 02.09.2024 r. zwrócił się do Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie w piśmie znak: ZNS.9022.5.8.2024.Z z dnia 27.09.2024 r. stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ponadto, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wystąpił pismem znak: WSTE.420.3.2023.GK.4 z dnia 02.09.2024 r. do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w piśmie znak: G.RZŚ.4901.63.2024.MBC.1 otrzymanym w dniu 27 września 2024 r. wezwał do uzupełnienia wniosku. Do inwestora wystapiono o uzupełnienie wniosku pismem znak: WSTE.420.3.2023.GK.5 z dnia 07.11.2024 r. W dniu 30.12.2024 r. wpłynęło uzupełnienie wniosku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie przesyłając otrzymane uzupełnienie pismem znak: WSTE.420.3.2023.GK.5 z dnia 02.01.2025 r. ponownie zwrócił się do Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o wydanie opinii i w dniu 29.01.2025 r. dla planowanego przedsięwzięcia. Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie w piśmie znak: ZNS.9022.5.8.2024.Z z dnia 29.01.2025 r. stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko pod warunkiem: prowadzenia prac związanych z realizacją przedsięwzięcia z zachowaniem obowiązujących zakazów, nakazów i ograniczeń wynikających z przepisów odrębnych, dotyczących użytkowania terenów ujęć wód zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie terenu

realizacji inwestycji, w tym w sposób niepowodujący zmniejszenia przydatności ujmowanej wody lub wydajności ujęć.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie przesyłając otrzymane uzupełnienie pismem znak: WSTE.420.3.2023.GK.6 z dnia 02.01.2025 r. ponownie zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku o opinię. W dniu 08 stycznia 2025 r. wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak: G.RZŚ.4901.63.2024.MBC.3 przekazujące sprawę zgodnie z właściwością do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu w piśmie znak: GR.ZZŚ.4901.2.2024.WL otrzymanym w dniu 15 stycznia 2025 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla ww. przedsięwzięcia i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
2. Zaplecza budowy zlokalizować poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
3. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
4. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.
5. W trakcie prac związanych z naruszeniem brzegów i koryt cieków zapewnić swobodny przepływ wód.
6. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
7. Podczas prowadzenia prac pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenie koryta rzeki np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
8. Przy pracach związanych z remontem i przebudową mostu lub przepustów nie ograniczać istniejącego światła mostów oraz wymiarów przepustów tak aby zapewnić swobodny przepływ wód.
9. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
10. Systematycznie oczyszczać przepusty.
11. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.

Po wnikliwym przeanalizowaniu wniosku wraz otrzymanymi wymaganymi prawem opiniami z uwagi na złożony charakter sprawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie poinformował strony przedmiotowego postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym oraz o przysługującym im, zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, prawie zapoznania się z dokumentacją sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do dnia 16 lutego 2025 r. We wskazanym przez tutejszy organ terminie, żadna ze stron nie wniosła uwag ani wniosków do planowanego przedsięwzięcia.

Uwzględniając opinię Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu, a także uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zgodnie z art. 84 ww. ustawy, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto w decyzji, o której mowa, właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie infrastruktury kolejowej linii nr 353 poprzez przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie, Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do st. Ostróda. Celem planowanego przedsięwzięcia jest umożliwienie osiągnięcia projektowanych parametrów sterowania ruchem na linii kolejowej nr 353 na odcinku od km 228+700 do km 289+300, głównie poprzez usunięcie przyczyn istniejących ograniczeń w zakresie maksymalnej prędkości pociągów. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie miasta Ława, gminy Ława, miasta Ostróda, gminy Ostróda, gminy Gietrzwałd.

Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa na odcinku objętym opracowaniem od km 228+700 do km 289+300 jest linią pierwszorzędą, magistralną, normalnotorową o znaczeniu państwowym. Prędkość konstrukcyjna zgodnie z ID-12 (28.11.2014 r.) wynosi 120 km/h. Linia na analizowanym odcinku jest zelektryfikowana, dwutorowa. Linia należy do sieci bazowej TEN-T. Linia nie jest objęta umowami: AGC, AGTC.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę rozjazdów na stacjach Samborowo i Biesal, przebudowę infrastruktury kolejowej w sąsiedztwie linii kolejowej nr 353 od km 228+700 do km 289+300 w zakresie branż srk, sieć trakcyjna (wyłącznie na stacjach Samborowo i Biesal), elektroenergetyka i telekomunikacja oraz rozbiórkę dwóch budynków.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się wykonanie na stacji Rudzienice Suskie roboty polegające na zmianie typów urządzeń typów urządzeń SRK przewiduje się likwidację styków izolowanych. Na stacji Samborowo w ramach zaplanowanych robót przewiduje się rozbiórkę następujących rozjazdów: nr 5 (km 249+199), nr 7 (km 249+256), nr 9 (km 249+272) i nr 33 (km 250+116). Przebudowa rozjazdów oraz likwidacja niektórych z nich ma na celu odłączenie części nieczynnego układu torowego należącego do PKP S.A. od czynnej części stacji zarządzanej przez PKP PLK. W miejsce rozebranego rozjazdu RKPD nr 5 (m 249+199) należy zabudować rozjazd Rz 49E1-300:1:19. W miejsce rozebranego rozjazdu zwyczajnego nr 7 należy zabudować przęsło torowe (od km 249,223 do km 249,256). W miejsce rozebranego rozjazdu zwyczajnego nr 9 należy zabudować również przęsło torowe (od km 249,272 do km 249,305). Natomiast w miejsce rozebranego rozjazdu RKPD nr 33 (km 250+116) należy zabudować rozjazd Rz 49E1-300:1:19. Ponadto nowo zabudowane rozjazdy będą wyposażone w zamki zwrotnicowe. Dodatkowo likwidacji ulegnie rozjazd nr 16, dzięki czemu zapewnione zostaną warunki do obsługi na torze nr 6 pociągów o długości 750 m. Zaplanowano również likwidację styków izolowanych. Na stacji Stare Jabłonki rozjazdy nr 4 i nr 11 położone w torze głównym zostaną wyposażone w zamki zwrotnicowe. Na stacji Biesal planuje się rozbiórkę nawierzchni toru nr 1 (od km 275+806 do km 275+868) i toru nr 2 (od km 275+762 do km 275+824) na długości planowanej zabudowy przejścia rozjazdowego. Roboty torowe na stacji Biesal będą polegały na montażu w miejscu rozebranych odcinków torów przejścia rozjazdowego. Połączenia rozjazdowe będą stanowiły dwa rozjazdy łukowane: Rlj nr 1 60E1-500:1:12 (1140/347) w km 275,768 oraz Rld nr 2 60E1-500:1:12 (1128/899) w km 275,862. Obydwa rozjazdy będą na podrozjazdnicach strunobetonowych, na podsypce tłuczniowej o grubości min. 35 cm. Nowo

zabudowane rozjazdy zostaną wyposażone w zamki zwrotnicowe. Ponadto w celu zapewnienia pełnej funkcjonalności stacji i obsługi na niej pociągów długości 750 m przewiduje się przebudowę zachodniej głowicy rozjazdowej, w tym 5 rozjazdów wraz z torami i infrastrukturą towarzyszącą. Planuje się również roboty polegające na zmianie typów urządzeń typów urządzeń SRK przewiduje się likwidację styków izolowanych. W ramach planowanego przedsięwzięcia rozebrany zostanie budynek magazynowy na stacji Ostróda, budynek nastawni „Bs” na przystanku osobowym Biesal.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się również sterowanie ruchem kolejowym (SRK):

- na Szlaku Iława - Rudzienice Suskie poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od km 228+700 do ok km 237+700 (semafony wjazdowe st. Rudzienice Suskie) oraz dostosowanie istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej do obowiązujących przepisów prawnych w następujących km 233+235; 235+034; 236.129; 237+371,
- na stacji Rudzienice Suskie poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych pomiędzy semaforami wjazdowymi st. Rudzienice Suskie od ok 237+700 do ok 239+800, przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zabudowę kontenerów dla potrzeb urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- na szlaku Rudzienice Suskie – Samborowo poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od ok 239+800 (semafony wjazdowe stacja Rudzienice Suskie) do km 248+800 (semafony wjazdowe stacja Samborowo), przebudowę istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej km 239+977; 243+808, zabudowę nowych kontenerów dla potrzeb samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 239+977; 243+808, dostosowanie istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej do obowiązujących przepisów prawnych 241+768; 245+768;
- na stacji Samborowo poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych pomiędzy semaforami wjazdowymi stacja Samborowo od ok. 248+800 do ok. 250+700, przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę istniejących urządzeń przejazdowych obsługiwanych z odległości 249+348, zabudowę kontenerów dla potrzeb urządzeń przejazdowych 249+348
- na szlaku Samborowo – Ostróda poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od ok. 250+700 (semafony wjazdowe stacja Samborowo) do km 257+600 (semafony wjazdowe stacja Ostróda), przebudowę istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 253+778; zabudowę nowych kontenerów dla potrzeb samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 253+778;
- na stacji Ostróda poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych pomiędzy semaforami wjazdowymi st. Ostróda od ok. km 257+600 do ok. km 260+300,
- na szlaku Ostróda - Stare Jabłonki poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od ok. 260+300 (semafony wjazdowe stacja Ostróda) do km 268+300 (semafony wjazdowe stacja Stare Jabłonki), przebudowę istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 263+824, zabudowę nowego kontenerów dla potrzeb samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 263+824, dostosowanie istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej do obowiązujących przepisów prawnych 264+643
- na stacji Stare Jabłonki poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych pomiędzy semaforami wjazdowymi stacji Stare Jabłonki od ok. km 268+300 do ok. km 270+300, przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę istniejących urządzeń przejazdowych obsługiwanych z odległości 268+984, zabudowa kontenera dla potrzeb urządzeń przejazdowych 268+984, zabudowę kontenerów dla potrzeb urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

- na szlaku Stare Jabłonki – Biesal poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od ok. 270+300 (semafony wjazdowe stacji Stare Jabłonki) do ok. km 275+400 (semafony wjazdowe stacji Biesal),
- na stacji Biesal poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych pomiędzy semaforami wjazdowymi stacji Biesal od ok. km 275+400 do ok. km 277+600, przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę istniejących urządzeń przejazdowych obsługiwanych z odległości 276+928, przebudowę istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 276+019, zabudowa kontenerów dla potrzeb urządzeń przejazdowych 276+019; 276+928, zabudowę kontenerów dla potrzeb urządzeń sterowania ruchem kolejowym
- na szlaku Biesal - Naterki poprzez budowę telekomunikacyjnych linii kablowych od ok. 277+600 (semafony wjazdowe stacja Biesal) do km 289+259 (nastawnia stacja Naterki), przebudowę istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 281+831, zabudowę nowych kontenerów dla potrzeb samoczynnej sygnalizacji przejazdowej 281+831, dostosowanie istniejących urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej do obowiązujących przepisów prawnych.

Ponadto planuje się na stacji Samborowo przebudowę sieci trakcyjnej mającą na celu jej dostosowanie do zmian w układzie torowym. Przebudowa polegać będzie na częściowym demontażu sieci jezdnej toru nr 5 od słupa w km. 249+243 do nowego słupa kotwowego w km 250+078 i zakotwieniu pozostałego odcinka przebiegającego nad rozjazdami nr 33 i 34 na nowym słupie kotwowym. Słup wykonany ze stali cynkowanej i dwukrotnie malowany. Słup wyposażony będzie w odciąg wykonany z ocynkowanego pręta stalowego. Słup i odciąg posadowione będą na prefabrykowanych, betonowych fundamentach palowych. W związku z demontażem sieci jezdnej toru nr 5 przewiduje się demontaż trzech odciągów wraz z fundamentami. Nowy słup zostanie usztywniony indywidualnie prętem żelaznym łączącym słup z szyną. Przewiduje się również montaż połączeń elektrycznych w nowych rozjazdach nr 5 oraz 33. Połączenia wykonane będą przewodem stalowo-aluminiowym o przekroju 185 mm² łączonym do szyn za pomocą kołków do połączeń szynowych. Na stacji Biesal przewiduje się przebudowę sieci trakcyjnej mającą na celu jej dostosowanie do zmian w układzie torowym. Przebudowa polegać będzie na wywieszeniu nowej sieci typu C95-C nad nowoprojektowanym przejściem rozjazdowym oraz dostosowaniu sieci torów nr 1 i 2 do nowego układu torowego. Przewiduje się demontaż 6 słupów indywidualnych oraz montaż 14 słupów indywidualnych, słupa z wysięgiem przez dwa tory i 4 odciągów. Słupy i odciągi wykonane ze stali cynkowanej i dwukrotnie malowanej. Przewiduje się wywieszenie nowej sieci typu C95-C nad nowoprojektowanym przejściem rozjazdowym oraz przebudowę istniejącej sieci torów nr 1 i 2 typu YzC120-2C. Planuje się demontaż i montaż na słupach w nowej lokalizacji dwóch rozłączników trakcyjnych. Nowe słup zostaną usztywnione indywidualnie prętem żelaznym łączącym słup z szyną. Ponadto przewiduje się montaż połączeń elektrycznych w nowych rozjazdach. Połączenia wykonane będą przewodem stalowo-aluminiowym o przekroju 185 mm² łączonym do szyn za pomocą kołków do połączeń szynowych.

Istniejące urządzenia i sieci elektroenergetyki nietrakcyjnej zostaną przebudowane w zakresie niezbędnym do uruchomienia lokalnego i zdalnego sterowania tymi urządzeniami. Realizacja tego zadania wymaga również budowy nowych szaf zasilająco-sterowniczych oraz odcinków sieci kablowych. Na stacjach: Rudzienice Suskie, Samborowo, Ostróda, Stare Jabłonki i Biesal, na przystankach osobowych: Pikus, Lubajny i Unieszewo i na szlakach przewiduje się następujące roboty elektroenergetyczne:

- demontaż istniejących kabli i urządzeń elektroenergetycznych,
- montaż kabli do 1 kV bezpośrednio w ziemi oraz w kanalizacji kablowej,
- montaż nowych i przebudowa istniejących szaf elektrycznych rozdzielczych i sterowniczych,

- budowę i przebudowę systemu elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- demontaż instalacji elektrycznych w obiektach kubaturowych,
- montaż instalacji i urządzeń elektrycznych w obiektach kubaturowych,
- włączenie istniejących i projektowanych urządzeń do systemu zdalnego sterowania,
- przebudowę urządzeń sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej,
- przebudowę układów zasilania urządzeń,
- przebudowę linii napowietrznej 15 kV zamontowanej na konstrukcjach sieci trakcyjnej i na konstrukcjach indywidualnych na odcinku od km 275,500 do km 276,000,
- przebudowę infrastruktury elektroenergetycznej wynikająca z usuwania kolizji z projektowaną infrastrukturą innych branż.

W zakresie branży telekomunikacyjnej przewiduje się:

- budowę urządzeń radiołączności kolejowej w paśmie 150 MHz wraz z budową wieży antenowych, na stacjach:
 - Rudzienice Suskie – km 238+692,
 - Samborowo - km 249+410,
 - stacja Stare Jabłonki – km 269+073,
 - stacja Biesal - km 276+498.

Urządzenia nadawczo-odbiorcze (stacje bazowe) na stacjach Rudzienice Suskie, Stare Jabłonki, Biesal zostaną zainstalowane w kontenerach telekomunikacyjnych. Na stacji Samborowo urządzenia zostaną zainstalowane w istniejącym budynku przekaźnikowni. Wieże antenowe zostaną zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie kontenerów telekomunikacyjnych oraz budynku przekaźnikowni.

Maksymalna moc promieniowana izotropowo EIRP planowanego systemu radiowego w żadnym przypadku nie przekroczy wartości 15W. Instalacje te nie są zatem objęte obowiązkiem wykonania pomiarów poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, o których mowa w § 122a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2024 r., poz. 54 z późn. zm.).

- budowę central systemu łączności kolejowej oraz urządzeń systemu teletransmisyjnego na stacjach oraz przystankach osobowych:
 - stacja Rudzienice Suskie – km 238+692,
 - p.o. Pikus – km 243+836,
 - stacja Samborowo – km 249+410,
 - p.o. Lubajny – 264+237,
 - stacja Stare Jabłonki – km 269+073,
 - stacja Biesal 276+498,
 - p.o. Unieszewo – 284+045.

Urządzenia na stacjach Rudzienice Suskie, Stare Jabłonki, Biesal zostaną zainstalowane w kontenerach telekomunikacyjnych. Na stacji Samborowo urządzenia zostaną zainstalowane w istniejącym budynku przekaźnikowni.

- budowę kontenerów dla potrzeb urządzeń telekomunikacyjnych na stacjach oraz przystankach osobowych:
 - stacja Rudzienice Suskie – km 238+692,
 - p.o. Pikus – km 243+836,
 - p.o. Lubajny – 264+237,
 - stacja Stare Jabłonki – km 269+073,
 - stacja Biesal 276+498,
 - p.o. Unieszewo – 284+045.
- rozbudowę istniejących kanalizacji kablowych na stacjach Ostróda, Rudzienice Suskie, Samborowo, Stare Jabłonki i Biesal oraz przystankach osobowych Pikus, Lubajny i Unieszewo,

- budowę systemów telewizji użytkowej TVU na przejazdach kolejowo-drogowych:
 - przejazd kat. A w km 249+348
 - przejazd kat. A w km 276+928,
- Budowę systemów telewizji przemysłowej TVU na przejazdach kolejowo-drogowych:
 - przejazd kat. B w km 239+977,
 - przejazd kat. B w km 268+894,
 - przejazd kat. B w km 276+019,
- budowę systemów telewizji użytkowej TVU do stwierdzania końca pociągu na stacjach Ostróda, Rudzienice Suskie, Samborowo, Stare Jabłonki i Biesal,
- budowę systemów monitoringu wizyjnego budynków nastawni / kontenerów na stacjach Ostróda, Rudzienice Suskie, Samborowo, Stare Jabłonki i Biesal,
- zabudowę systemów sygnalizacji i gaszenia pożaru oraz systemów sygnalizacji włamania i napadu w kontenerach i budynkach nastawni,
- przebudowę istniejących kabli i urządzeń PKP PLK oraz operatorów obcych,
- budowę centralnego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (CSDIP), systemu monitoringu wizyjnego (SMW) oraz systemu transmisji danych IP-MPLS na stacjach Ostróda, Rudzienice Suskie, Samborowo, Stare Jabłonki i Biesal oraz przystankach osobowych Pikus, Lubajny i Unieszewo.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje elementy infrastruktury kolejowej istniejącej linii kolejowej nr 353. Realizowane będzie w terenie kolejowym, przekształconym antropogenicznie. Nie przewiduje się zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu. Realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu m.in.: zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków, osiągnięcie parametrów sterowania ruchem na linii kolejowej nr 353 na odcinku od km 228+700 do km 289+300, głównie poprzez usunięcie przyczyn istniejących ograniczeń w zakresie maksymalnej prędkości pociągów.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, który obejmuje digitalizację infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów oraz jego realizację w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, nie rozpatrywano wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięcia. Do realizacji wybrano wariant proponowany przez Inwestora.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów będzie się wiązało z przeniesieniem sterowania ruchem kolejowym między stacjami sąsiednimi do stacji Ostróda, czyli układaniem kabli srk i teletechnicznych służących sterowaniu, przebudową niektórych elementów układu torowego wraz z przebudową i budową nowej infrastruktury kolejowej tj, zabudową nowych rozjazdów, urządzeń srk, elektroenergetyki, telekomunikacji i teletechniki. Plac budowy i jego zaplecze będzie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. Zaplecza budowy i bazy materiałowo – sprzętowe organizowane będą w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu oraz poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek. Przewiduje się ich lokalizację na terenie przekształconym antropogenicznie, o utwardzonym, szczelnym podłożu. Tereny tymczasowo zajęte pod zaplecza budowlano-magazynowe zostaną po zakończeniu prac przywrócone do stanu pierwotnego. Wykorzystywany przy przebudowie sprzęt, materiały budowlane oraz odpady transportowane będą koleją, a jedynie w przypadku braku takiej możliwości, transportem samochodowym, z wykorzystaniem dróg publicznych lub dróg leśnych.

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, podobnie jak oddziaływania na etapie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia, zbliżone będą również zastosowane działania

minimalizujące niekorzystne oddziaływanie na środowisko. W fazie eksploatacji obiektu, skala i rodzaje oddziaływań będą porównywalne do sytuacji obecnej bądź mniejsze.

Prace związane z realizacją inwestycji wiązać się będą z powstawaniem odpadów, głównie należących do grupy 17, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10) – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 16 – odpady nie ujęte w innych grupach, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. 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 zwałowisk, 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 infrastrukturą. Powstające na etapie eksploatacji odpady, w tym niebezpieczne, gromadzone będą selektywnie, w wyznaczonych miejscach i przekazywane uprawnionym podmiotom do wykorzystania bądź utylizacji.

Źródłem hałasu w fazie budowy inwestycji będą przede wszystkim maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, m.in.: maszyny ciężkie do robót torowych - podbijarki torów i rozjazdów, palownica, urządzenia specjalistyczne – wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Ograniczenie uciążliwości hałasu powstałego w czasie budowy jest skomplikowane ze względu na gabaryty maszyn, wymagania technologiczne i charakterystykę samych źródeł hałasu. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn i urządzeń wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) oraz odpowiednia organizacja robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn było możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych. Należy zaznaczyć, że przewidywane oddziaływanie hałasu w fazie realizacji będzie krótkotrwałe i odwracalne. Front prac będzie się cały czas przesuwał, zatem mieszkańcy terenów przyległych nie będą narażeni na ciągłe oddziaływanie hałasu pochodzącego od pracujących maszyn. W związku z powyższym, w obszarze zabudowanym ograniczony zostanie czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, tj. od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰. Oddziaływanie to całkowicie ustąpi wraz z zakończeniem robót, a klimat akustyczny powróci do stanu sprzed etapu realizacji. Źródłem hałasu na etapie eksploatacji będzie ruch komunikacyjny pociągów, który nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów prawnie chronionych. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności stosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

W fazie budowy przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz emisja

pyłu. Powyższe emisje będą miały charakter niezorganizowany i krótkotrwały. Maszyny i urządzenia będą przemieszczać się wraz z frontem robót, zatem ich oddziaływanie w danym miejscu będzie niewielkie. Niewielka koncentracja emisji spalin następować będzie w przypadku rozbiórki i budowy nowych obiektów inżynierskich oraz prac budowlanych na istniejących obiektach. Wówczas źródła emisji zlokalizowane będą przez dłuższy czas w miejscu prowadzenia prac. Mając na uwadze niewielki szacowany ładunek zanieczyszczeń, aktualne tło zanieczyszczeń oraz znaczny teren objęty robotami budowlanymi, powodujący rozproszenie źródeł emisji, nie przewiduje się na etapie realizacji przedsięwzięcia możliwości występowania przekroczeń standardów jakości powietrza. Podczas prowadzenia prac budowlanych zapewnione będzie stosowanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i pojazdów, których silniki w trakcie przerw od pracy będą wyłączane. Materiały pyłące będą transportowane pojazdami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w plandekę ograniczającą pylenie transportowanego materiału. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że emisja substancji zanieczyszczających w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie niewielka i krótkotrwała, co nie spowoduje istotnych, bądź długotrwałych zmian w środowisku. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Odcinek linii kolejowej nr 353, na której realizowane będzie przedsięwzięcie jest zelektryfikowany.

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.

Linia kolejowa nr 353 na planowanym odcinku przebiega przez 30 cieków wodnych. Ponadto, w buforze do 100 m od torowiska zlokalizowano 27 zbiorników wodnych bez nazwy najbliższe znajdują się w odległości ok. 0-20 m od terenu realizacji przedsięwzięcia w km 266+752, 266+768, 284+488 oraz Jezioro Drwęckie w odległości 24 m w km 257+626, jezioro Szelań Mały w odległości 634 m w km 267+850, jezioro Szelań Wielki w odległości 47 m w km 267+904. Na etapie realizacji nie planuje się budowy systemów odwadniających oraz nie ingeruje w istniejący system odwodnienia. W obrębie cieków, które przecinają się z linią kolejową planuje się ułożenie linii kablowych po obu stronach torów kolejowych. Przejścia zostaną wykonane w technologii przewiertów sterowanych, przejść projektowaną infrastrukturą nad ciekami (w nasypie kolejowym – „po obiekcie” lub z wykorzystaniem istniejącej kanalizacji. Wykopy będą jak najszybciej zasypywane, aby nie sprzyjały powstawaniu tymczasowych zbiorników retencyjnych spływających wód opadowych i roztopowych, infiltrujących stąd bezpośrednio do wód podziemnych. Ewentualne oddziaływania polegające na zaburzeniu przepływu wody w miejscach, gdzie cieki powierzchniowe przepływają przez mosty lub przepusty będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Planowane przedsięwzięcie częściowo przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 210 – Ilawa. Zbiornik wydzielony został w obrębie utworów czwartorzędu, jest zbiornikiem porowym, udokumentowanym. Na przeważającej części terenu GZWP nr 210 wody poziomego zbiornikowego zaliczono do klasy III – wód zadowalającej jakości o niewielkim wpływie działalności człowieka oraz w mniejszej części do klasy II – wód dobrej jakości nie wykazujących wpływu działalności człowieka.

W odległości do 100 od analizowanego przedsięwzięcia występuje 5 stref ochrony bezpośredniej i 1 strefa ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych, natomiast nie stwierdzono ujęcia wód powierzchniowych. Przebieg linii kolejowej na przedmiotowym odcinku nie koliduje również ze strefami ochrony bezpośredniej ujęć wód.

Planowane przedsięwzięcie na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących

- Jednolitych części wód powierzchniowych:
 - JCWP PLRW 200020285699 (Iławka). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Iławka w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) i stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
 - JCWP PLRW200010285549 (Kałdunek) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP – brak danych. JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, i dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie określono odstępstw czasowych. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
 - JCWP RW20001028552 (Gramotka) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny brak danych). JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, i dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie określono odstępstw czasowych. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz. 1478).
 - JCWP RW20001128779 (Drwęca od Pobórskiej Strugi do Brodniczki). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (słaby stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Drwęca w obrębie JCWP (dla jesiotra, łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Drwęca w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) i stan chemiczny: stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej na osiągnięcie celów

- środowiskowych do 2027 r. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP PLRW 20001028529 (Pobórska Struga). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024r. poz.1478 ze zm.).
 - JCWP RW2000202851 (Drwęca od Szelężnicy do Podbórskiej Strugi bez kan. Ostródzkiego i Elbląskiego). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Drwęca od ujścia Pobórskiej Strugi do jez. Drwęckiego (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Drwęca w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz Drwęca od ujścia Podbórskiej Strugi do jez. Drwęckiego (dla węgorza europejskiego), stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej z terminem do 2027r. dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Część wymienionych JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
 - JCWP PLRW 2000102819 (Drwęca do jez. Drwęckiego). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (zły stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Drwęca od ujścia Szelężnicy do zapory w Idzbarku (dla troci wędrownej) i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej na osiągnięcie celów środowiskowych do 2027 r. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
 - JCWP RW200020283272 (Kanał Ostródzki). JCWP posiada status SCW - sztuczna część wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) i stan chemiczny dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z

art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).

- JCWP RW2000095615529 (Grażnica). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako brak danych, JCWP nie jest monitorowana oraz określona jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i stan dobry chemiczny. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP RW20001156319 (Pasłęka od jez. Sarąg do Marąga). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako brak danych, JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Pasłęki w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributylocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP RW20000956299 (Giłwa). JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły, JCWP jest monitorowana oraz określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributylocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP PLLW20129 (Iławskie) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako brak danych (stan chemiczny dobry) Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (troć wędrowną) i dobry stan chemiczny. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP PLLW20128 (Łabędź) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako brak danych (stan chemiczny poniżej dobrego) Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [kadm (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP PLLW20081 (Drwęckie) JCWP posiada status silnie zmienionej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny dobry) Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (troć wędrowną, węgorz europejski) i dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z

art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).

- JCWP PLLW20088 (Szeląg Mały) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako zły (stan chemiczny poniżej dobrego). Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- JCWP PLLW20086 (Szeląg Wielki) JCWP posiada status naturalnej części wód. Stan ogólny JCWP określono jako brak danych. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [kadm (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027r. Część wymienionej JCWP stanowi również obszar chroniony przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 r. poz.1478 ze zm.).
- Jednolitych części wód podziemnych:
 - JCWPd PLGW 200039 - o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), monitorowana. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy oraz dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego wskazuje, że jest zagrożona chemicznie z uwagi na presję obszarową rozproszoną związaną z rolnictwem i gospodarką komunalną lub przemysłem.
 - JCWPd PLGW 200019 - o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), monitorowana. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy oraz dobry stan chemiczny.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych, nie znajduje się na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, i na obszarach wodno-błotnych. Inwestycja położona jest poza terenami obszarów szczególnie zagrożonych powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 poz. 1087 z późn. zm.)

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.

Przedmiotowa inwestycja nie stoi w bezpośredniej kolizji z celami ochrony przyrody. Planowany do realizacji odcinek linii kolejowej nr 353 przebiega przez rezerwat „Rzeka Drwęca” w km 248+780 ÷ 248+830 i 261+600 ÷ 261+640 oraz rezerwat „Ostoja bobrów na rzece Pasłęce” w 278+700 ÷ 278+820. Na prace związane z ewentualnym przeciskiem sterowanym pod rzeką Drwęcą i rzeką Pasłęką należy uzyskać stosowane zezwolenie od Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstępstwa od zakazów o których mowa w art. 15 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 r. poz.1478 z późn. zm.). Ponadto, przebiega przez następujące Obszary Chronionego Krajobrazu: Doliny Pasłęki, Lasów Taborskich, Doliny Górnej Drwęcy, Kanału Elbląskiego, Doliny Dolnej Drwęcy. Przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2024 poz. 1145z późn. zm.), dla której można zastosować odstępstwa od zakazów obowiązujących w poniższych aktach prawnych:

- Rozporządzenie Nr 147 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Pasłęki (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2632)
- Rozporządzenie Nr 150 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasów Taborskich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2635)
- Uchwała Nr XVIII/437/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 czerwca 2016 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Drwęcy (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2016 r. poz. 3214)
- Uchwała Nr XXX/670/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 4144)
- Uchwała Nr XX/469/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2016 r. poz. 4170)

Przedmiotowa linia kolejowa przebiega przez obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Pasłęki PLB280002, specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Drwęcy PLH280001 i specjalny obszar ochrony siedlisk Rzeka Pasłęka PLH280006. Ponadto, w odległości ok. 4,3 km po stronie prawej lewej linii kolejowej, zlokalizowany jest specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Radomno PLH280035, w odległości ok. 3,3 km, po lewej stronie linii kolejowej, obszar specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Iławska PLH280053.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk przyrodniczych i zmniejszenia arealu siedlisk gatunków roślin i zwierząt należących do przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000. Zakres przedsięwzięcia nie narusza integralności obszaru rozumianej jako ingerencja w elementy mające znaczenie dla funkcjonowania populacji gatunków i siedlisk obszaru Natura 2000.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 353 przecina 4 korytarze ekologiczne: GKPN – 13 Lasy Warmińskie, GKPN-12 Lasy Taborskie, GKPN-9 Puszcza Napiwodzko – Ramucka, KPn - 12A Warmia. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia największy wpływ będzie związany z pracą maszyn i sprzętu specjalistycznego, obecnością ekip budowlanych, organizacją frontu prac budowlanych. Większość ważnych szlaków migracyjnych przebiega wzdłuż cieków wodnych. W przypadku zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym, takich jak płazy, ssaki wodne, planowane prace, mogą jedynie okresowo zakłócać ich migrację. Wpływ etapu realizacji planowanego przedsięwzięcia na korytarze ekologiczne (rozumiane jako zakłócenie szlaków migracyjnych) będzie chwilowy, krótkotrwały i ustanie po zakończeniu etapu realizacji. Emisje substancji i energii, które występować będą wraz z przemieszczaniem się frontu robót będą miały charakter okresowy i nie wpłyną na kondycję, stabilność, odporność, naturalność występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia ekosystemów.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się wygradzania linii kolejowej, zatem realizacja przedsięwzięcia nie stworzy bariery dla przemieszczających się w tym rejonie zwierząt – drożność korytarzy ekologicznych zostanie utrzymana.

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.

Nie planowane do usunięcia drzewa mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi. Celem ochrony 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 przedsięwzięcie przy wypełnieniu warunków określonych w sentencji, nie będzie miała znaczących negatywnych oddziaływań na siedliska przyrodnicze i gatunki chronione. Przedmiotowa linia kolejowa nie stanowi bariery dla zwierząt, które mogą wykorzystywać szereg istniejących przepustów i obiektów mostowych zlokalizowanych na szlakach do przekraczania linii kolejowej.

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.

Celem 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.

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, przebudowie infrastruktury kolejowej linii nr 353 poprzez przeniesienie sterowania stacjami Rudzienice Suskie. Stare Jabłonki, Samborowo i Biesal do st. Ostróda. Linia kolejowa nr 353 jest linią istniejącą wiele lat, tworzy zatem stały element wkomponowany w krajobraz. Biorąc pod uwagę powyższe, nie należy się spodziewać istotnego wpływu eksploatacji linii kolejowej na krajobraz.

Z uwagi na lokalizację oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji w odległości do 100 m od linii kolejowej nr 353, występują stanowiska archeologiczne, zabytki wpisane do wojewódzkich i gminnych ewidencji zabytków, zabytki wpisane do rejestru zabytków. Nie stwierdzono kolizji z żadnym ze stanowisk archeologicznych. W przypadku ewentualnego odkrycia zabytków archeologicznych konieczne jest przeprowadzenie badań ratowniczych. W fazie eksploatacji, ze względu na lokalizację nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne

Przedmiotowa linia kolejowa nie jest zaliczana 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 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, 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.

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.

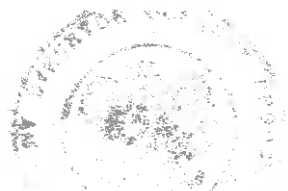
Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, kierując się skalą i usytuowaniem przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz rodzajem i skalą możliwego oddziaływania, oraz uwzględniając opinię Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) 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 sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 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, jeżeli przed jego upływem pismo zostało m. in. wysłane na adres do doręczeń elektronicznych organu administracji publicznej, a nadawca otrzymał dowód otrzymania, o którym mowa w art. 41 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych; nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - 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 w trakcie biegu 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.



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Gabriela Kwapiszewska
Naczelnik Wydziału
Spraw Terenowych I

Otrzymują:

1. (Anonimizacja) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny
ul. Dyrekcyjna 2-4; 80-852 Gdańsk
2. pozostałe strony postępowania powiadomione zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego -
obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

4. Warmińsko-Mazurski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Olsztynie
ul. Żołnierska 16; 10-561 Olsztyn
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Toruniu
ul. Popieluszki 3; 87-100 Toruń