



Olsztyn, 30 marca 2020 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

WOOŚ.420.3.2019.BG.44

**O B W I E S Z C Z E N I E**

Działając na podstawie:

- art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256) oraz 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 283, z późn. zm.), dalej ustawa ooś, **zawiadamiam strony postępowania**,
- art. 85 ust. 3 ustawy ooś, **zawiadamiam społeczeństwo**,

że w dniu 30 marca 2020 r. wydana została decyzja znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.43 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze wraz z elektryfikacją**” - dostosowanie do prędkości 160 km/h.

Doręczenie niniejszego zawiadomienia stronom postępowania uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło jego upublicznienie.

W związku z obowiązującym na terenie kraju stanem epidemii i ograniczoną działalnością tutejszego organu w sposób wyłączający bezpośrednią obsługę interesantów, nie ma możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie urzędu. Zainteresowani mogą zapoznać się z treścią dokumentacji, po uprzednim złożeniu wniosku o jej udostępnienie w formie elektronicznej. Wniosek należy kierować na adres sekretariat.olsztyn@rdos.gov.pl.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata M...  
*[Signature]*

Upubliczniono w dniach: od ..... do .....  
Pieczęć urzędu:

Umieszczono w BIP  
UG Ełk  
dnia 9.04.2020 r. *[Signature]*

Renata Nowosielska

Wywieszono na tablicy ogłoszeń  
Urzędu Gminy Ełk  
w okresie od 9.04.2020 do 22.04.2020  
celem podania do publicznej wiadomości

*[Signature]*  
Renata Nowosielska





**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 30 marca 2020 r.

WOOS.420.3.2019.BG.43

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283, z późn. zm.) oraz § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, przy ulicy Targowej 74, działającej poprzez pełnomocnika, Panią Ewę Makosz

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze wraz z elektryfikacją” - dostosowanie do prędkości 160 km/h, według wariantu WI i jednocześnie określam:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze o długości około 100 km, jak również przebudowie stacji kolejowych i przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Planowany do przebudowy odcinek linii kolejowej nr 38 rozpoczyna się w m. Ełk, nie obejmując stacji i przebiega przez kolejne miejscowości: Siedliska, Woszczele, Stare Juchy, Wężówka, Wydminy, Grodkowo, Giżycko, Sterławki Wielkie, Martiany, Kętrzyn, Korsze. Przebudowie ulegną również niewielkie fragmenty linii LK 259 przed stacją Kętrzyn i LK 353 za stacją Korsze.

Investycja przebiega przez województwo warmińsko – mazurskie, 3 powiaty (kętrzyński, giżycki, ełcki) i 10 gmin (Korsze, Kętrzyn – gmina miejska i wiejska, Ryn, Giżycko – gmina miejska i wiejska, Wydminy, Stare Juchy i Ełk – gmina miejska i wiejska). Największe ośrodki miejskie, przez które przechodzi planowany do przebudowy odcinek linii to: Ełk, Giżycko, Kętrzyn oraz Korsze.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną prace pozwalające skrócić czas przejazdu, poprawić przepustowość linii oraz przywrócić odpowiedni stan obiektów inżynierskich. Obejmować one będą w zależności od lokalizacji m.in. przebudowę nasypów i układu torowego, wymianę nawierzchni torowej, odtworzenie i budowę odwodnienia, remont/przebudowę/budowę obiektów inżynierskich, budowę sieci trakcyjnej, przebudowę urządzeń elektroenergetycznych (zasilania, elektrycznego ogrzewania rozjazdów, oświetlenia, LPN), przebudowę/budowę peronów, przebudowę systemu sterowania ruchem kolejowym oraz sieci i urządzeń telekomunikacyjnych, przebudowę i budowę przejazdów kolejowo-drogowych, przebudowę i budowę odcinków dróg oraz parkingów P&R, prace rozbiórkowe obiektów budowlanych i elementów infrastruktury.

**II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości**

**przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. W celu ograniczenia emisji hałasu do środowiska na etapie realizacji inwestycji należy:
  - prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych wykonywać jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00); dopuszcza się wykonywanie w porze nocnej prac, które z technologicznego punktu widzenia oraz w związku z fazowaniem prac nie mogą być prowadzone w porze dziennej;
  - stosować nowoczesne maszyny, wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytlumienia silników, wyrzutów spalin);
  - park maszynowy lokalizować w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem;
  - silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych wyłączać w trakcie przerw od pracy.
2. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na stan czystości powietrza atmosferycznego w fazie jego realizacji należy:
  - w okresach suchych i wietrznych zraszać plac budowy i tereny eksponowane na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy, miejsca tymczasowego gromadzenia materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe);
  - materiały pyliste zabezpieczać przed rozwiewaniem i działaniem wiatru;
  - podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie stosować przykrycia zabezpieczające przed pyleniem;
  - zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych.
3. Jako drogi dojazdowe do placu budowy używać w pierwszej kolejności drogi istniejące, w szczególności utwardzone; w przypadku braku istniejącego dojazdu, nowe tymczasowe drogi należy wytyczać w sposób minimalizujący zajęcie terenu, z ominięciem obszarów wrażliwych.
4. Zasięg placu i zaplecza budowy oraz parku maszyn należy ograniczyć do możliwie najmniejszej powierzchni i czasu trwania prac oraz odpowiednio zabezpieczyć, m.in. poprzez uszczelnienie rejonów przechowywania substancji niebezpiecznych i stref warsztatowych oraz miejsc postojowych dla maszyn i sprzętu.
5. W przypadku lokalizowania zaplecza budowy w obszarze o wysokim zagrożeniu dla wód podziemnych, tj. dla odcinków linii: km 109+000 – 113+500, km 115+300 - 117+400, km 118+600 – 120+500, km 121+500 – 123+000, km 123+000 - 123+700, km 124+400 – 126+200, km 131+200 – 132+800, km 136+900 – 138+600, km 142+800 – 143+700, km 147+400 – 150+700, km 153+500 – 154+600, km 163+800 – 170+100, km 180+600 – 181+700, km 185+800 – 188+100, km 202+100 – 202+850, należy zastosować szczelne izolacje w celu ochrony wód gruntowych (np. geomembrany).
6. Zaplecza budowy (w tym miejsca gromadzenia materiałów, kruszyw, odpadów, miejsca postojowe dla maszyn i środków transportu) należy lokalizować:
  - a. głównie na obszarze kolejowym, już przekształconym antropogenicznie, z wykorzystaniem istniejących placów ładunkowych (ładowni publicznych) i ramp;
  - b. poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP), to jest poza odcinkami linii od km 153+800 do km 168+880 oraz od km 198+200 do km 202+850; jeżeli z przyczyn organizacyjnych konieczne będzie zorganizowanie zaplecza budowy na tych odcinkach, to należy zastosować szczelną izolację w celu ochrony wód gruntowych (np. geomembrana);
  - c. poza dolinami cieków naturalnych (w odległości min. 50 m), a także poza terenami zagrożonymi powodzią (prawdopodobieństwo Q1%); w szczególności zapleczy budowy nie należy umiejscawiać w obszarze niżej wymienionych odcinków linii kolejowej przebiegających przez doliny rzeczne (w przypadku, gdy linia kolejowa nie przecina cieku

ale przebiega w pobliżu doliny, wskazano której strony dotyczy ograniczenie):

- Dopływ z Czerwonki, km 114+330 - 114+430;
  - Gawlik, km 119+795 - 119+895, km 120+995 - 121+095, km 121+220 - 121+400 (strona prawa), km 121+495 - 121+595, km 125+770 - 125+870;
  - Pisa, km 152+010 - 152+110;
  - Kanały Hławki i Dejguny, km 154+010 - 154+110, km 159+365 - 159+465, km 161+795 - 161+900, km 166+005 - 166+105;
  - Dopływ z jez. Wilkasy, km 156+455 - 156+555;
  - Kwiedzianka, km 174+650 - 174+750, z zastrzeżeniem pkt II.30, tiret 2;
  - Dopływ z Czernik, km 177+350 - 177+450 (strona prawa), km 177+150 - 177+450 (strona lewa);
  - Guber, km 176+550 - 177+150 (strona lewa), km 177+990 - 179+520 (strona lewa), km 180+250 - 180+530 (strona lewa), km 181+000 - 181+450 (strona prawa), km 181+000 - 182+530 (strona prawa), km 182+430 - 183+000 (strona lewa);
  - Dopływ z uroczyska Turwagi, km 182+900 - 183+005;
  - Dejna, km 184+870 - 184+970;
  - Dopływ z jez. Tołkińskiego, km 189+605 - 189+705;
  - Dopływ ze Staryni, km 193+010 - 193+115;
  - Dopływ z Kraskowa, km 196+360 - 196+470;
  - Korszynianka, km 199+310 - 199+415;
  - Dopływ spod Gudnik, km 202+655 - 202+755;
- d. w odległości min. 50 m od zbiorników wodnych; w szczególności zapleczy budowy nie należy lokalizować na następujących odcinkach linii kolejowej, przebiegających w pobliżu zbiorników wodnych:
- Zbiornik bez nazwy km 105+500 - 105+650 (strona prawa);
  - Zbiornik bez nazwy km 107+240 - 107+350 (strona prawa);
  - Zbiornik bez nazwy km 109+625 - 109+760 (strona prawa);
  - Zbiornik bez nazwy km 112+580 - 112+720 (strona lewa);
  - Jez. Sawinda Wielka km 113+650 - 114+250 (strona lewa);
  - Jez. Sawinda Mała km 117+780 - 118+020 (strona prawa);
  - Jez. Ułówki km 119+700 - 120+060 (strona prawa);
  - Jez. Rekąty km 119+795 - 120+220 (strona lewa);
  - Jez. Jędzelewo km 122+900 - 124+650 (strona lewa);
  - Zbiornik bez nazwy km 122+900 - 123+010 (strona prawa);
  - Zbiornik bez nazwy km 136+300 - 136+390 (strona lewa);
  - Zbiornik bez nazwy km 139+370 - 139+550 (strona prawa);
  - Jez. Kąpskie km 145+720 - 145+920 (strona lewa);
  - Zbiornik bez nazwy km 146+600 - 146+700 (strona lewa);
  - Zbiornik bez nazwy km 147+780 - 148+110 (strona lewa);
  - Zbiornik bez nazwy km 148+560 - 148+740 (strona lewa);
  - Jezioro Niegocin km 150+750 - 151+250 (strona lewa), km 152+400 - 153+900 (strona lewa);
  - Jez. Wilkasek km 154+480 - 154+650 (strona lewa);
  - Jez. Tajty km 157+620 - 158+620 (strona prawa), km 158+850 - 159+580 (strona prawa),

- km 159+200 – 159+610 (strona lewa);
  - Jez. Dejgunek km 161+250 – 161+950 (strona lewa);
  - Jez. Dejguny km 161+600 – 161+920 (strona prawa);
  - Jez. Hławki km 167+090 – 167+420 (strona prawa), km 167+000 – 167+400 (strona lewa);
  - jez. Martiańskie km 168+910 - 169+120 (strona prawa);
  - jez. Kierstynówko km 170+330 - 170+590 (strona prawa);
  - Zbiornik bez nazwy km 184+750 - 184+870 (strona prawa).
7. Pracownikom budowy zapewnić pomieszczenia socjalno-sanitarne, posiadające zaopatrzenie w wodę.
  8. Place budowy wraz z zapleczem zaopatrzyć w systematycznie opróżniane przenośne sanitariaty.
  9. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, eksploatowanych i konserwowanych w prawidłowy sposób; w szczególności należy dbać o stan i zabezpieczenie sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych.
  10. Na placu budowy oraz zapleczu budowy zapewnić środki do neutralizacji zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych; ewentualne zanieczyszczenia należy niezwłocznie usuwać i przekazywać do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.
  11. Maszyny i pojazdy tankować wyłącznie w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych miejscach, z uszczelnionym podłożem - w wyznaczonych miejscach na zapleczu budowy lub na stacjach paliw.
  12. Konserwacje i naprawy maszyn i sprzętu wykonywać poza obszarem przedsięwzięcia, w miejscach do tego przeznaczonych (warsztatach).
  13. Wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo, ziemię z wykopów, należy magazynować w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych, tzn. w oddaleniu od cieków/rowów/systemu odwodnienia lub w pojemnikach/kontenerach/miejscach szczelnie wygrodzonych.
  14. Prace przy ciekach należy wykonywać w sposób zabezpieczający je przed zanieczyszczeniem, poprzez stosowanie materiałów zabezpieczających przed dostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieków (np.: siatki).
  15. W trakcie rozbiórki, budowy, przebudowy i remontu obiektów inżynierskich wszelkie prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć oddziaływanie na koryta i wody cieków oraz rowów melioracyjnych, na których będą prowadzone prace, w szczególności poprzez:
    - prowadzenie prac w korycie rzeki w miarę możliwości w okresie niskich stanów wód;
    - ograniczenie do niezbędnego minimum wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryto rzek i cieków, z wykluczeniem wprowadzania ciężkiego sprzętu do jezior;
    - prowadzenie prac w sposób niepowodujący zawężania koryta i koncentracji nurtu, ani też nadmiernego poszerzania koryta i wypłykania nurtu cieków;
    - w miejscach zniszczonej roślinności wodnej stworzenie warunków do rozwoju zbiorowisk wodnych i ewentualnie szuwarowych, poprzez wykorzystanie do umocnienia dna materiałów naturalnych typu narzut kamienny oraz wykonania skarp w rejonie obiektów kolejowych z geosiatki komórkowej z humusowaniem i obsianiem trawą.
  16. Na odcinkach linii przebiegających w sąsiedztwie jezior zastosować następujące środki minimalizujące:
    - w pobliżu jeziora Sawinda Mała, na odcinku od km 117+500 do 118+500, prace budowlane prowadzić od strony zachodniej, odwodnienie linii kolejowej na odcinku 117+800 do 118+000 przeprowadzić także po stronie zachodniej nasypu;

- w pobliżu jeziora Rekały i jeziora Ułówki, na odcinku od km 119+800 do 120+200 km, prace ziemne, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum;
  - w pobliżu jeziora Jędzelewo na odcinku od km 122+500 do 124+700 prace związane z budową i modernizacją nasypu, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić od strony wschodniej;
  - w pobliżu jeziora Niegocin na odcinku od km 152 +500 do 153+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony północnej, na odcinku od km 153+500 do 154+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić tylko wzdłuż istniejącego nasypu;
  - w pobliżu jeziora Wilkasek na odcinku od km 154+500 do 154+650 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od stron północnej;
  - w pobliżu jeziora Tajty na odcinku od km 157+700 do 159 +200 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony południowej; na odcinku od km 159+200 do 159+600 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu;
  - w pobliżu jeziora Dejguny i Dejgunek na odcinku od km 161+300 do 161+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony północnej; na odcinku od km 161+500 do 162+000 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu; na odcinku od km 162+000 do 162+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony południowej;
  - w pobliżu jeziora Ławki na odcinku od km 167+000 do 167+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów prowadzić wzdłuż istniejącego nasypu.
17. w zakresie gospodarki odpadami na etapie realizacji inwestycji:
- zapewnić segregację i selektywne magazynowanie wszystkich powstających rodzajów odpadów w wydzielonych, odpowiednio zabezpieczonych miejscach, w razie potrzeby w pojemnikach, w sposób ograniczający wpływ tych odpadów na środowisko i ludzi;
  - miejsca magazynowania odpadów zorganizować w oddaleniu od cieków wodnych i miejsc źródliskowych oraz miejsc przyrodniczo cennych, ogrodzić i zabezpieczyć przed dostępem osób nieuprawnionych;
  - magazynowanie odpadów olejowych zorganizować w miejscu utwardzonym, zadaszonym, w pojemnikach odpornych na działanie olejów, zabezpieczonych przed rozlaniem się oraz odpornych na działanie ładunków elektrostatycznych;
  - podkłady stanowiące odpady niebezpieczne magazynować na uszczelnionym podłożu i pod przykryciem, aby zminimalizować ryzyko zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych; miejsca magazynowania podkładów powinny być oddalone od miejsc przebywania ludzi (minimum 100 m od terenów zabudowanych, rekreacyjnych itp.);
  - czas magazynowania odpadów ograniczyć do minimum związanego z organizacją logistyki ich odbioru;
  - wszystkie odpady przekazywać do dalszego zagospodarowania jedynie uprawnionym odbiorcom.
18. Zdjęte warstwy próchnicy i gruntu z wykopów należy gromadzić oddzielnie oraz wykorzystywać w jak największym stopniu ponownie, do uporządkowania terenu przedsięwzięcia po zakończeniu budowy, a nadmiar próchnicy użyć do rekultywacji innych terenów bez pokrywy glebowej.
19. Na terenie zaplecza budowy zastosować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne, aby nie powodowało ono istotnej ingerencji wizualnej oraz znaczącego dyskomfortu, w szczególności

- w przypadku bliskiego sąsiedztwa z zabudową mieszkaniową.
20. Po zakończeniu robót budowlanych teren zapleczy budowy przywrócić do pierwotnego stanu; prace te prowadzić etapowo, w dostosowaniu do postępu robót.
  21. Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem: 1 marca – 15 października, z zastrzeżeniem obszarów leśnych i łąk śródleśnych wzdłuż rzeki Gawlik, o których mowa w pkt II.22. Jedynie w przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się wycinkę w ww. okresie, ale pod nadzorem ornitologicznym, który wykluczy czynne gniazdo lub uzyska stosowną decyzję derogacyjną.
  22. W sąsiedztwie obszarów leśnych i łąk śródleśnych wzdłuż rzeki Gawlik, tj. w km ok 121+500 do 125+820 prace budowlane związane ze zwiększoną emisją hałasu należy prowadzić poza okresem lęgowym większości gatunków ptaków, tj. 1 marca – 15 października, bez żadnych odstępstw. Za prace takie uznaje się: transport ciężkimi pojazdami, prace związane z zagęszczaniem podłoża, nasypów (wibracje), palowanie, prace rozbiórkowe z wykorzystaniem głowic kruszących itp.
  23. Drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, ale znajdujące się w obszarze potencjalnego zagrożenia ze strony sprzętu należy zabezpieczyć w sposób standardowy (oszalowanie) przed mechanicznym zniszczeniem. Nie magazynować materiałów budowlanych ani sprzętu bezpośrednio pod koronami pozostawionych drzew, ani w promieniu mniejszym niż 5 metrów od pnia drzewa.
  24. Prace prowadzone w obrębie siedlisk przyrodniczych prowadzić pod nadzorem fitosocjologicznym (botanicznym).
  25. Prace prowadzone w siedliskach czerwończyka nieparka należy prowadzić pod nadzorem entomologicznym.
  26. Prace prowadzone w sąsiedztwie stanowiska płonnika i torfowców prowadzić pod nadzorem botanicznym.
  27. Elementy w postaci głazów (pojedyncze duże, sterty mniejszych), karp korzeniowych, stert gałęzi, itd. należy wprowadzać tworząc liniowe ciągi naprowadzające i ułatwiające ukrycie małym zwierzętom oraz tworząc zapory utrudniające niepożądany ruch pojazdów w obrębie obiektów do tego nieprzeznaczonych.
  28. Na odcinku km 161+200 – 162+800 przebiegającym w obszarze Natura 2000 Ostoja Północnomazurska, prace budowlane należy prowadzić z torowiska lub po południowej stronie torów, natomiast bazy materiałowe i sprzętowe zlokalizować poza granicą obszaru Natura 2000, a w szczególności z dala od granicy brzegowej jeziora Dejguny, tj. minimum 50 m od brzegu. Umocnienia nasypu, w tym prace polegające na stabilizacji skarp i dna należy realizować przy użyciu materiałów naturalnych, należy unikać umocnień betonowych.
  29. Płaty siedlisk przyrodniczych bezpośrednio przylegające do placu budowy powinny zostać wyгородzone wyraźną taśmą ostrzegawczą w celu niedopuszczenia do jakichkolwiek ich penetracji czy naruszania ich stanu zarówno przez ludzi jak i sprzęt budowlany. Nadzór przyrodniczy powinien prowadzić bieżącą kontrolę wyгородzeń zlokalizowanych w następujących odcinkach:
    - siedlisko przyrodnicze 6120 – wyгородzenia na czas budowy: od km 110+350 do km 110+520 km (strona prawa - P), od km 165+900 do km 165+950 (strona lewa - L);
    - siedlisko przyrodnicze 6510 – wyгородzenia na czas budowy: od km 129+180 do km 129+420 L, od km 133+500 do km 133+850 L, od km 169+810 do km 170+220 L, od km 197+290 do km 197+420 P, od km 199+540 do km 199+640 P;
    - siedlisko przyrodnicze 7140 – wyгородzenia na czas budowy: od km 117+700 do km 118+00 km L, od km 118+500 do km 118+800 L; w stosunku do ww. płatów zaleca się zakotwiczenie ścianek szczelnych na całej długości płatów przylegających do przedsięwzięcia z dodatkowym pasem ochronnym. Działanie prowadzić pod nadzorem fitosocjologicznym;
    - siedlisko przyrodnicze 9170 – wyгородzenia na czas budowy: od km 170+650 do km 170+710 L, od km 171+250 do km 171+400 P, od km 175+300 do km 175+650 P, od km 181+380 do km



182+500 L, od km 182+450 do km 182+840 P, od km 186+050 do km 186+130 P, od km 186+580 do km 186+600 P, od km 188+450 do km 188+520 P, od km 188+330 do km 188+520 L, od km 189+600 do km 189+700 P/L, od km 189+750 do km 189+950 P, od km 192+310 do km 192+480 P/L;

- siedlisko przyrodnicze 91E0 – wygradzenia na czas budowy: od km 113+650 do km 113+900 L, od km 119+820 do km 120+150 P, od km 120+850 do km 121+020 L, od km 124+550 do km 124+700 L, od km 125+380 do km 125+700 km L, od km 152+550 do km 152+980 P, od km 153+100 do km 153+450 L, od km 153+800 do km 153+920 L, od km 170+920 do km 171+050 L, od km 173+080 do km 173+150 P, od km 178+300 km do km 179+000 L;
- siedlisko przyrodnicze 3150 – wygradzenia na czas budowy: od km 117+830 do km 118+000 P, od km 146+580 do km 146+650 L, od km 153+650 do km 153+840 L, od km 159+250 do km 159+500 L/P, od km 161+350 do km 161+550 L, od km 167+150 do km 167+350 P, od km 168+950 do km 169+150 P, od km 184+450 do km 184+500 P, od km 184+780 do km 184+850 P, od km 194+890 do km 194+940 L, od km 122+950 do km 123+100 L, od km 161+800 do km 161+950 L, od km 167+100 do km 167+350 L.

30. Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na ichtiofaunę:

- w miarę możliwości prace bezpośrednio ingerujące w koryto rz. Guber należy prowadzić po okresie tarła śliza i różanki, tzn. poza okresem kwiecień-lipiec. Zaplecza budowy należy zorganizować w sposób ograniczający wpływ ewentualnych zanieczyszczeń, tj. min. 50 m od rz. Guber; km 181+388;
- w miarę możliwości prace bezpośrednio ingerujące w koryto ciekłu Kwiedzianka należy prowadzić po okresie tarła śliza, tzn. poza okresem maj-czerwiec. Zaplecza budowy zorganizować w sposób ograniczający wpływ ewentualnych zanieczyszczeń, tj. min. 20 m od Kwiedzianki; km 174+698;
- w miarę możliwości prace bezpośrednio ingerujące w koryto ciekłu Dajna należy prowadzić po okresie tarła głowacza białopłetwego, różanki, piekielnicy i śliza tzn. poza okresem marzec-lipiec. Zaplecza budowy należy zorganizować w sposób ograniczający wpływ ewentualnych zanieczyszczeń, tj. min. 50 m od rzeki Dajny; km 184+922;
- prace bezpośrednio ingerujące w Kanał Niegociński należy prowadzić poza okresem tarła kozy zwyczajnej tzn. poza okresem maj-lipiec. Zaplecza budowy należy zorganizować w sposób ograniczający wpływ ewentualnych zanieczyszczeń, tj. min. 50 m od Kanału; km 154+061;
- prace bezpośrednio ingerujące w koryto rz. Gawlik należy prowadzić poza okresem tarła różanki, śliza i piskorza, tzn. poza okresem kwiecień-lipiec. Zaplecza budowy należy zorganizować w sposób ograniczający wpływ ewentualnych zanieczyszczeń, tj. min. 50 m od rz. Gawlik; km 125+828.

31. Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na herpetofaunę:

- należy zabezpieczyć wszelkie studzienki, kolektory, syfony itp. przed dostępem płazów i gadów;
- przed likwidacją wykopów należy starannie spenetrować dno i ściany pod kątem obecności zwierząt; napotkane osobniki należy odłowić, a następnie uwolnić w bezpiecznych miejscach;
- w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek należy rozważyć pozostawienie ich elementów ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną;
- podczas przemieszczania mas ziemnych należy przeprowadzić kontrolę, czy nie doszło do wtargnięcia płazów i gadów w pas budowy, a jeśli tak – należy je niezwłocznie odłowić;
- należy podejmować działania mające na celu unikanie powstawania zalewisk czy kałuż; w wypadkach gdyby taka sytuacja miała miejsce, a zostałyby one zasiedlone przez płazy (także jaja i larwy) należy je niezwłocznie odłowić i przenieść w dogodne, ale oddalone od działań siedliska; ww. działania prowadzić pod nadzorem herpetologicznym;
- miejsca przewidziane do magazynowania materiałów budowlanych, postojów maszyn należy

lokalizować z dala od cieków i zbiorników wodnych;

- przed rozpoczęciem budowy należy zainstalować, pod nadzorem herpetologicznym, tymczasowe ogrodzenia; obszar prowadzenia robót należy wygrodzić przed dostępem płazów przy pomocy tymczasowych ogrodzeń, wykonanych np. z geotkaniny na trasach zidentyfikowanych tras migracji zwierząt w poprzek torów, zgodnie z niżej wymienionym zestawieniem; nadzór herpetologiczny może przed rozpoczęciem robót uszczegółowić lokalizację ogrodzeń, ograniczając/zwiększając ich zasięg do odcinków aktualnej aktywności płazów; systematycznie, nadzór herpetologiczny, powinien usuwać zbierające się przy wygrodzeniach płazy i przenosić do właściwych dla nich siedlisk, z dala od miejsca złapania;
- zlokalizować tymczasowe ogrodzenia dla płazów, wykluczyć możliwość lokalizacji baz i składów budowlanych oraz zagwarantować 5-cio centymetrową wolną przestrzeń pomiędzy górną powierzchnią podsypki i dolną powierzchnią stopki szyny - lokalizacja (km) 25 m w każdą stronę od wskazanego kilometrażu (strona lewa - L, strona prawa P): 106+213 L, 106+650 L, 109+621 L/P, 114+380 L, 116+218 L, 117+365 L/P, 117+765 L/P, 118+351 L/P, 122+907 L/P, 124+125 L, 134+637 L, 139+385 L/P, 142+854 L, 144+306 P, 144+908 L, 145+391 L, 146+518 L, 149+152 P, 150+227 L/P, 153+426 L/P, 155+334 L/P, 157+227 L/P, 161+271 P, 161+754 L/P, 162+558 L/P, 163+312 P, 164+081 P, 164+103 L, 164+396 L, 164+584 L, 166+425 L, 166+494 P, 168+220 L/P, 168+385 P, 168+680 P, 169+071 L/P, 170+526 P, 107+814 L/P, 171+610 L, 172+017 L/P, 174+063 L, 174+275 L, 175+887 P, 177+394 L/P, 178+077 L/P, 178+510 L/P, 179+769 L/P, 182+126 L/P, 182+643 L/P, 184+408 P, 184+492 P, 184+919 L/P, 188+471 L/P;
- tymczasowe ogrodzenia obszaru prowadzenia robót powinny spełniać następujące wymagania:
  - wymiary minimalne: wysokość części nadziemnej - min. 40 cm, głębokość zakopania w gruncie - min. 10 cm,
  - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz linii kolejowej (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości nie mniejszej niż 10 cm;
  - ogrodzenie wykonać w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie dołem (poniżej dolnej krawędzi), jak również wspinanie się i przechodzenie górą (także gatunków o dużych zdolnościach wspinania się);
  - materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie powinno umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia.

Ogrodzenia tymczasowe powinny być wykonane z gotowych prefabrykatów lub wykonywane od podstaw na placu budowy. W drugim przypadku jako materiału można użyć folii (różnych grubości), brezentu, siatek polimerowych o oczkach wielkości 5 mm (w wybranych przypadkach). Dobrym rozwiązaniem są również ogrodzenia wykonane z geotkaniny i geowłókniny, ze względu na bardzo niskie koszty ich budowy, dużą dostępność oraz stosunkowo dużą wytrzymałość materiałów. Materiał do budowy ogrodzeń tymczasowych powinien być gęsty o zwartej strukturze (jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą. Zaleca się wsparcie ogrodzenia na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości 100-120 cm. Szczególną uwagę należy zwrócić na staranne i szczelne wykonanie łączenia 2 sąsiednich pasów materiału. Zakończenie powinno mieć kształt litery U. Część końcowa ogrodzenia (o długości min. 5 m) powinna przebiegać pod kątem prostym do linii kolejowej/granicy obszaru budowy.

### 32. Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na chiropterofaunę:

- usuwanie drzew prowadzić pod nadzorem chiropterologicznym, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie użytkowane przez nietoperze; w przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone - nadzór powinien wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyskania odpowiedniej decyzji derogacyjnej;
- prace rozbiórkowe, przebudowa i remonty obiektów inżynierskich poprzedzić wizją

chiroptero logiczną, podczas której zostaną określone zasady postępowania w stosunku do chiroptero fauny; niszczenie siedliska nietoperzy powinno nastąpić odpowiednio po zakończeniu (lub przed rozpoczęciem) okresu rozrodu i zimowania; wykaz miejsc bezwzględnej wizji chiroptero logicznej:

- kolonie rozrodcze: km 121+529 km - dziupła drzewa w parku koło dworu Gruberów w Starych Juchach ok. 10 m od linii kolejowej po jej północnej stronie,
  - zimowiska: km 169+883 (piwnica domku dróżnika w Martianach) w związku z planowanymi pracami działania winny być poprzedzone wizją terenową,
  - obiekty inżynieryjne w km: ok. 107+237, ok. 112+883, ok. 117+761, ok. 121+048, ok. 121,547, ok. 129+787, ok. 130+956, ok. 143+471, ok. 178+083, ok. 179+608, ok. 180+875, ok. 182+480;
- place budowy należy oświetlać światłem nieprzyciągającym owadów, tj. konieczne jest stosowanie lamp sodowych lub diodowych dających tzw. „ciepłe” widmo świetlne, ograniczające przywabianie owadów nocą; zamiana oświetlenia na sodowe lub inne nie emitujące UV pozwala praktycznie w 100% na ograniczenie wpływu tego czynnika na owady.

### 33. Wymagania dotyczące nadzoru przyrodniczego:

- wykonawca robót budowlanych powinien prowadzić w czasie budowy nadzór przyrodniczy, który powinien obejmować kontrolę poprawności sposobu prowadzenia prac budowlanych, ich zgodności z obowiązkami wynikającymi z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- do uprawnień nadzoru zaliczyć należy: możliwość wstrzymania działań z uwagi na nadzorowany zasób przyrodniczy, podjęcie decyzji o konieczności przygotowania wniosków o decyzje derogacyjne; ewentualnie umiejętność sporządzenia wniosku, nadzór nad wykonaniem decyzji derogacyjnych; sporządzenie sprawozdania z realizacji decyzji – w zakresie określonym w decyzji derogacyjnej, nadzór nad wykonywaniem warunków z zakresu ochrony przyrody określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- w szczególności rolą nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia powinno być: nadzór prawidłowego wykonania działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko, kontrola przestrzegania dopuszczonego zakresu wycinki drzew i krzewów, terminów wycinki i zabezpieczenia drzew nie przewidzianych do wycinki, nadzór nad bezpieczeństwem siedlisk i wód powierzchniowych przy magazynowaniu materiałów budowlanych oraz eksploatacji urządzeń budowlanych w sposób niezagrażający środowisku, a także nadzór nad pracami niedopuszczającymi do zamulania wód powierzchniowych;
- regularne raportowanie działań i obserwacji przyrodniczych mających związek z budową, w tym prowadzenie dziennika obserwacji nadzoru przyrodniczego i dokumentacji fotograficznej; o stwierdzonych nieprawidłowościach i zalecanych zmianach w zakresie prac budowlanych nadzór przyrodniczy zobowiązany jest zawiadomić Inwestora;
- zadania kontrolne powinny być przeprowadzone z zachowaniem najwyższych zasad bezpieczeństwa osób, przy użyciu odpowiedniego sprzętu i oznakowania osób i pojazdów.

### 34. Na etapie użytkowania linii kolejowej:

- prowadzić regularne wykaszanie traw, odmulanie i usuwanie odpadów w ramach utrzymania cieków w obrębie przepustów i mostów kolejowych;
- prowadzić systematyczne oczyszczanie przepustów;
- utrzymywać drożność drenaży, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych, a także rowów odwadniających podtorze (prowadzić regularne wykaszanie traw, odmulanie i usuwanie odpadów z rowów odwodnienia kolejowego);
- powstające odpady magazynować selektywnie, na uszczelnionych placach zapewniających brak kontaktu odpadów ze środowiskiem gruntowo wodnym (w odniesieniu do tych odpadów, z których odcieki mogłyby zanieczyszczać środowisko gruntowo – wodne) oraz w sposób

uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady; wszystkie odpady przekazywać jedynie uprawnionym odbiorcom, przy czym odpady komunalne należy zagospodarowywać zgodnie z regulaminami utrzymania czystości i porządku obowiązującymi na terenie danej gminy.

35. Działania minimalizujące w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego:

- w przypadku prac dotyczących obiektów zabytkowych lub prowadzonych w ich pobliżu, należy uzyskać stosowne pozwolenia/uzgodnienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków;
- prace na obiektach zabytkowych należy prowadzić zgodnie z wydanymi zaleceniami konserwatorskimi;
- dla ochrony zabytków archeologicznych, zgodnie z zaleceniami konserwatora zabytków, należy zapewnić przeprowadzenie badań archeologicznych w formie stałego nadzoru archeologicznego podczas prac ziemnych;
- prace remontowe należy wykonywać w poszanowaniu substancji zabytkowej, przy maksymalnym jej zachowaniu i wyłącznie przy użyciu materiałów historycznie uzasadnionych;
- place budowy, miejsca magazynowania materiałów, bazy techniczne sprzętu i drogi dojazdowe do placu budowy należy w miarę możliwości lokalizować w odległości od obiektów zabytkowych, zapewniającej ich odpowiednią ochronę (min. 50 m).

**III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

1. W celu zapewnienia jak najmniejszego wpływu obiektów na elementy hydromorfologiczne rzek remonty, przebudowy, rozbiórki i budowy mostów oraz przepustów zaprojektować w sposób spełniający wymogi co do właściwego światła, przekroju i zapewnienia prawidłowych warunków przepływu wód.
2. Ubezpieczenia brzegów i dna, w tym w przypadku ich wymiany lub remontu powiązanych z remontem/przebudową obiektów inżynieryjnych, zaprojektować tak, by nie powodowały trwałych zmian w ilości, kierunku i dynamice przepływu w ciekach wodnych, tj.:
  - projekty ubezpieczenia brzegów i dna powinny zachowywać parametry geometryczne pierwotnych przekrojów poprzecznych i podłużnych koryt cieków wodnych i zapewniać zachowanie dotychczasowego kierunku przepływu w ciekach;
  - ubezpieczenia brzegów i dna należy wykonywać na możliwie krótkich odcinkach cieków, aby nie powodowały one istotnych zmian w dynamice przepływu wód.
3. W przypadku obiektów mostowych, w pierwszej kolejności projektować należy umocnienie z kamienia, a w przypadku braku takiej możliwości technicznej stosować gabiony.
4. W sytuacji wymiany podpór mostów nowe przęsła/filary lokalizować w sposób, który nie będzie ograniczał przepływu w rzece, możliwości migracji koryta i zachodzenia naturalnych procesów w korycie rzeki.
5. Zaprojektować odwodnienie torów uwzględniające modelowanie ilości opadów odprowadzanych do rowu odwodnieniowego i dostosowanie jego parametrów do prognozowanych zmian klimatu (wzrost opadów nawalnych).
6. W zakresie środków minimalizujących oddziaływanie na herpetofaunę:
  - rowy ziemne otwarte powinny posiadać pokrywą trawiastą (w miejscach, w których dopuszczają to przepisy techniczne i uwarunkowania hydrologiczne);
  - usunąć wszystkie korytka typu krakowskiego i zastąpić je płytkami korytkami o parabolicznym lub łukowym przekroju dna np. typu słowackiego; jeżeli ze względów technicznych stosowanie korytek krakowskich jest konieczne na wybranych odcinkach, należy zaprojektować tzw. rampy uciezkowe umożliwiające wydostawanie się małych zwierząt z systemu odwodnienia.

7. Zaprojektować środki minimalizujące w zakresie oddziaływań akustycznych:

a. tłumiki akustyczne na szynach torów szlakowych linii kolejowej w lokalizacji:

Lp.	Numer linii	Kilometraż		Długość [m]
1	38	103+691	103+801	110
2	38	110+691	110+845	154
3	38	111+625	111+712	86
4	38	114+374	114+476	102
5	38	118+790	118+891	101
6	38	121+634	121+856	222
7	38	132+948	133+181	233
8	38	138+957	139+044	87
9	38	141+644	141+921	277
10	38	150+053	150+236	181
11	38	154+604	154+695	91
12	38	162+580	162+690	110
13	38	199+903	200+109	205
14	38	202+035	202+183	149

b. ekrany akustyczne w lokalizacji:

Lp.	Numer linii	Strona	Kilometraż		Długość [m]	Wysokość liczona od poziomu terenu [m]
1	38	prawa	106+469	106+511	42	2,0
2	38	prawa	108+209	108+259	50	4,0
3	38	prawa	111+813	111+870	57	3,5
4	38	lewa	149+686	149+748	62	2,5
5	38	prawa	151+643	151+723	81	2,5
6	38	prawa	151+723	151+964	242	2,0

c. ekrany akustyczne zaprojektować jako pochłaniające (od strony linii kolejowej), z materiałów charakteryzujących się wskaźnikami:

- izolacyjności akustycznej B3, tj. >24 dB,
- oceny pochłaniania dźwięku  $DL\alpha$  nie mniejszym niż 8 dB.

8. Zaprojektować obsadzenia roślinnością, od strony zewnętrznej, ekranów akustycznych na odcinkach przebiegających w granicach obszarów chronionego krajobrazu – Pojezierza Ełckiego (km 106+550 – 131+800), Krainy Wielkich Jezior Mazurskich (km 132+000 – 165+800); zalecane gatunki to: chmiel (*Humulus lupulus*) lub bluszcz pospolity (*Hedera helix*).
9. Nowe lub przebudowywane obiekty inżynierskie zlokalizowane poza miejscowościami, zwłaszcza obiekty na odcinkach linii przecinających obszary chronione pod względem krajobrazu, dostosować kolorystycznie do otoczenia (kolory stonowane i wkomponowane w otoczenie, bez jaskrawych kolorów).

IV. Nie nakładam obowiązku:

- przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę,
- przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do powyższej grupy zakładów.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania

akustycznego przedsięwzięcia, obejmującej wyznaczenie poziomów dźwięku wzdłuż przebudowanego odcinka linii kolejowej nr 38 w trakcie jego użytkowania (przy największym natężeniu ruchu pociągów), z uwzględnieniem wyników pomiarów hałasu. Pomiar hałasu przeprowadzić w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania: Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie, Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Punkty pomiarowe w ramach analizy zlokalizować:

1. na terenach, dla których zaprojektowane zostały tłumiki i ekrany akustyczne – pomiary sprawdzające dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu po zrealizowaniu środków minimalizujących w zakresie oddziaływań akustycznych,
2. na terenach podlegających ochronie przed hałasem zlokalizowanych w następujących punktach:

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Współrzędne		Kilometraż	Odległość od LK	Strona LK
		X [m]	Y [m]			
PDH-1	38	7581636	5971087	112+921	43	lewa
PDH-2	47	7578765	5976154	118+842	32	lewa
PDH-3	60	7576708	5977723	121+948	40	lewa
PDH-4	90	7562090	5985583	139+001	41	lewa
PDH-5	96	7559426	5986037	141+733	43	prawa
PDH-6	97	7559323	5986095	141+856	45	prawa
PDH-7	103	7552606	5988593	149+223	66	lewa
PDH-8	106	7552023	5988825	149+851	50	lewa
PDH-9	139	7541731	5987204	161+268	55	lewa
PDH-10	141	7540422	5987436	162+628	35	lewa
PDH-11	145	7537017	5987263	166+086	55	prawa
PDH-12	197	7508804	6004636	202+107	31	lewa

W przypadku stwierdzenia, że użytkowanie linii kolejowej powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy uzupełnić/rozbudować zaprojektowane ekrany lub zrealizować nowe, ewentualnie zastosować inne rozwiązania techniczne eliminujące przekroczenia (np. dodatkowe tłumiki na szynach). W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

## VII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

### UZASADNIENIE

Pismem z 10.01.2019 r. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ulicy Targowej 74, działająca przez pełnomocnika, Panią Ewę Makosz – Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze wraz z elektryfikacją” - dostosowanie do prędkości 160 km/h. Do wniosku dołączono:

- odpis pełnomocnictwa,
- wypis z Krajowego Rejestru Sądowego,

- Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – dostosowanie do prędkości 160 km/h, zwaną dalej KIP, z 04.01.2019 r., opracowaną przez zespół autorów pod kierownictwem Pani Anny Kwitowskiej (5 egzemplarzy wraz z zapisem w formie elektronicznej),
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym terenem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pełnomocnictwo,
- oświadczenie z 09.01.2019 r. o współfinansowaniu przedsięwzięcia ze środków z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności Unii Europejskiej.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), 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 § 2 ust.1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust.2 pkt. 1, § 2 ust. 1 pkt 29 – linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r., poz.1297, z późn. zm.)). Linia kolejowa będąca przedmiotem przedsięwzięcia przynależy do międzynarodowych sieci transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T w Polsce (sieć kompleksowa tzw. uzupełniająca). 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 2020 r. poz. 283, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.**

W tym miejscu należy wskazać, że 11 października 2019 r. weszło w życie nowe rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839). Jednak zgodnie z § 4 tego rozporządzenia do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje tereny o charakterze kolejowym, w części posiadające status terenów zamkniętych, zgodnie z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. z 27.03.2014 r. poz. 25 z późn. zm.) – m.in. działka nr 245/3, obręb 46 Siedliska, gmina Ełk, działka nr 5/3, obręb 9 Chrzanowo, gmina Ełk, działka nr 302/2, obręb 1 Giżycko, gmina Miasto Giżycko. Stosownie do treści art. 75, ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 ustawy ooś, dla przedsięwzięcia realizowanego w części na terenach zamkniętych, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Z dniem 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisko i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712), w której m.in. zmieniono brzmienie art. 75 ust. 1 pkt 1b. Jednakże zgodnie z art. 4 ww. ustawy zmieniającej „do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe”. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że organem właściwym w przedmiotowej sprawie jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

O wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia strony zostały poinformowane zawiadomieniem z 17.01.2019 r. oraz, stosownie do art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, w związku z art. 74 ust.

3 ustawy o oś, obwieszczeniem z 17 stycznia 2019 r., umieszczonym na tablicy ogłoszeń oraz stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ w Olsztynie), jak również na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Ełk, Urzędu Miasta Ełku, Urzędu Gminy Stare Juchy, Urzędu Gminy w Wydminach, Urzędu Gminy Giżycko, Urzędu Miejskiego w Giżycku, Urzędu Miasta i Gminy Ryn, Urzędu Gminy Kętrzyn, Urzędu Miasta Kętrzyn i Urzędu Miejskiego w Korszach. Tutejszy organ poinformował również o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz o tym, że dalsze informacje o toczącym się postępowaniu przekazywane będą za pomocą obwieszczeń, umieszczanych wyłącznie w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Olsztynie.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 17.01.2019 r., zwrócił się do Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w: Ełku, Giżycku i Kętrzynie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 29.01.2019 r. zwrócono się do Wnioskodawcy o uzupełnienie danych zawartych w KIP w zakresie wskazania wielkości terenu, na którym ma być realizowane ww. przedsięwzięcie, w rozbiciu na powiaty, co było niezbędne w celu określenia właściwości organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej opiniującego przedsięwzięcie. O powyższym poinformowano również współdziałające organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej, z prośbą o wstrzymanie się z wydaniem opinii. Zgodnie z art. 6a ustawy o oś, jeśli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących lub uzgadniających, orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. W dniu 08.02.2019 r. wpłynęło pismo Wnioskodawcy wskazujące, że największa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie powiatu kętrzyńskiego (429 ha). Zatem organem Państwowej Inspekcji Sanitarnej właściwym do wydania opinii dla całego przedsięwzięcia jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie, o czym poinformowano organy sanitarne pismem z 12.02.2019 r. (z załączonym uzupełnieniem Wnioskodawcy).

W dniu 20.02.2019 r. PGWWP Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku pismem znak: BI.RZŚ.436.77.2019.JS z 15.02.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, wskazując jednocześnie warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie w opinii z 28.02.2019 r., znak: ZNS.4083.1.4.2019 stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 i ust. 6 ustawy o oś. Stanowisko to uzasadniono możliwymi oddziaływaniami na środowisko planowanej inwestycji, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji oraz koniecznością szczegółowego przeanalizowania w raporcie środków minimalizujących oddziaływanie kolei na środowisko. Wskazano także na potrzebę szczegółowej analizy oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na najbliższą zabudowę mieszkaniową istniejącą i tereny mogące podlegać ochronie akustycznej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz mając na uwadze uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, ze względu na rodzaj, skalę przedsięwzięcia i możliwe negatywne oddziaływanie na tereny objęte ochroną akustyczną oraz na środowisko przyrodnicze, postanowieniem z 08.03.2019 r. nałożył na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, stosownie do zapisów art. 63 ust. 5 ustawy o oś, tutejszy organ postanowieniem z 02.04.2019 r. zawiesił przedmiotowe postępowanie administracyjne do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 09.08.2019 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją – dostosowanie



do prędkości 160 km/h", opracowany 25.07.2019 r. przez zespół pod kierownictwem Pani Anny Kwitowskiej – Multiconsult Polska sp. z o.o. Razem z ww. raportem przedłożono mapę zasięgu oddziaływania inwestycji oraz dokumenty z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Z chwilą przedłożenia raportu ustąpiła przyczyna uzasadniająca zawieszenie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z 14.08.2019 r. podjął zawieszony postępowanie.

Jednocześnie, z uwagi na braki formalne dokumentacji przedłożonej 09.08.2019 r. wraz z raportem oś, wnioskodawca został wezwany pismem z 14.08.2019 r. do ich uzupełnienia, w zakresie przedstawienia poświadczonych przez właściwe organy kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Braki formalne uzupełniono w dniu 29.08.2019 r.

Pismem z 04.09.2019 r., stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 6a ustawy oś, organ prowadzący postępowanie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie o opinię dotyczącą warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie pismem z 31.10.2019 r., znak: ZNS.4083.2.6.2019 wydał opinię sanitarną, w której określił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji.

Ponieważ organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych - PGWWP Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku wyraził wcześniej opinię (pismo znak: BI.RZŚ.436.77.2019.JS z 15.02.2019 r.), że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy oś, nie wystąpiono o uzgodnienie przez ten organ warunków realizacji przedsięwzięcia.

Po analizie przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, pismami z dnia 24.10.2019 r. oraz z dnia 05.12.2019 r. tutejszy organ wezwał wnioskodawcę do jej uzupełnienia o: uzupełnienie opisu planowanego przedsięwzięcia, wskazanie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne na etapie realizacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia, złożenie wyjaśnień i korekt do analizy oddziaływania na klimat akustyczny na etapie użytkowania przedsięwzięcia, złożenie wyjaśnień dotyczących proponowanej w raporcie analizy porealizacyjnej, uzupełnienie analizy wariantów przedsięwzięcia. W dniach 28.11.2019 r. i 03.01.2020 r. złożone zostały przez wnioskodawcę uzupełnienia do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - Aneks z 19.11.2019 r. i Aneks z 20.12.2019 r., które przekazano przy piśmie z 13.01.2020 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie, z prośbą o ponowną opinię w sprawie planowanego przedsięwzięcia i wskazanie warunków jego realizacji.

Pismem z dnia 13.02.2020 r., znak: ZNS.4083.2.6.2019 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie zweryfikował warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wyrażone w poprzedniej opinii. Wskazane w ponownej opinii warunki zostały ujęte w niniejszej decyzji, za wyjątkiem warunków nr 14 i 15, które dotyczą obowiązku wykonania pomiarów rzeczywistych warunków akustycznych wewnątrz budynków zlokalizowanych na terenie kolejowym oraz przyległym pasie gruntu oraz projektowania rozwiązań technicznych eliminujących przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz budynków. Zgodnie z zapisami art. 114 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 1396, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą oś, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na terenach zamkniętych lub na granicy przyległego pasa gruntu, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach, a dopuszczalne wartości hałasu w środowisku nie obowiązują. W związku z powyższym nie ma podstaw prawnych do nałożenia w niniejszej decyzji, która określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, obowiązku badania poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń i na terenach nieobjętych ochroną akustyczną.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy oś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie dwukrotnie zapewnił udział społeczeństwa w toczącym się postępowaniu, o czym

informował kolejno obwieszczeniem z 05.09.2019 r., znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.21 oraz obwieszczeniem z 14.01.2020 r. znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.39. Ww. obwieszczenia zamieszczone zostały w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz umieszczone na tablicy ogłoszeń ww. urzędu i tablicach ogłoszeń w siedzibach urzędów miast i gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie (Urzędu Gminy Ełk, Urzędu Miasta Ełku, Urzędu Gminy Stare Juchy, Urzędu Gminy w Wydminach, Urzędu Gminy Giżycko, Urzędu Miejskiego w Giżycku, Urzędu Miasta i Gminy Ryn, Urzędu Gminy Kętrzyn, Urzędu Miasta Kętrzyn i Urzędu Miejskiego w Korszach), jak również w sołectwach/miejscowościach, przez które przebiegać będzie przedmiotowa inwestycja. W wyznaczonych terminach wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie jedna uwaga mieszkańca Sterławek Wielkich, będącego jednocześnie stroną przedmiotowego postępowania administracyjnego, dotycząca braku uwzględnienia w analizie akustycznej zawartej w raporcie hałasu pochodzącego od planowanego do budowy wiaduktu w ciągu drogi powiatowej, w km linii kolejowej 165+010 (stacja Sterławki Wielkie) i dróg dojazdowych do niego. Powyższa uwaga uwzględniona została w ramach wezwania wnioskodawcy do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i opracowanych przez niego Aneksów do raportu.

Zawiadomieniem i obwieszczeniem z 04.03.2020 r., stosownie do art. 10 kpa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie powiadomił strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym i przysługującym im prawie zapoznania się z dokumentacją sprawy i wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. We wskazanym przez tutejszy organ terminie, tj. do 25.03.2020 r. żadna ze stron postępowania nie skorzystała z ww. praw i nie złożyła uwag i wniosków dotyczących postępowania.

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

Planowane przedsięwzięcie obejmuje prace na odcinku linii kolejowej LK 38 o długości 99,250 km, od km ok. 103+600 do km ok. 202+850, wraz z niewielkimi fragmentami linii kolejowych 353 (o długości ok. 550 m - od km 365+604 do km 366+191) i 259 (o długości ok. 905 m od km 0+680 do km 1+585) w obrębie stacji.

Inwestycja przebiega przez województwo warmińsko – mazurskie, 3 powiaty (kętrzyński, giżycki, ełcki) i 10 gmin (Korsze, Kętrzyn – gmina miejska i wiejska, Ryn, Giżycko – gmina miejska i wiejska, Wydminy, Stare Juchy i Ełk – gmina miejska i wiejska). Planowany do przebudowy odcinek linii kolejowej przebiega głównie wzdłuż gruntów rolnych i zabudowy wiejskiej (54%) oraz lasów (23 %). Położony jest również w bezpośrednim sąsiedztwie wielu zbiorników wodnych. Zgodnie z danymi z ewidencji gruntów linia przebiega na długości około 41,2 km przez grunty orne klas I-IVa, na pozostałych 58 km przez łąki na gruntach organicznych, lasy, nieużytki i tereny zabudowane w miastach. Na analizowanym odcinku linia kolejowa nr 38 nie przecina złóż surowców naturalnych.

Orientacyjna powierzchnia terenu, w obrębie którego będą trwały prace to ok. 800 ha, zaś powierzchnia, która będzie trwale przekształcona (wliczając w to także obszar już teraz przekształcony, czyli nasyp/przekop wraz z torowiskiem, obiekty inżynieryjne, place ładunkowe, stacje itp.) to ok. 600 ha.

Linia nr 38, na planowanym do modernizacji odcinku, posiada status linii kolejowej znaczenia państwowego. Obecnie odbywa się na niej ruch pasażerski i w niewielkim stopniu ruch towarowy. Jest to linia kolejowa jednotorowa, na przeważającej długości niezelektryfikowana, o szerokości toru 1435 mm (normalnotorowa), o prędkości konstrukcyjnej 120 km/h i prędkościach rozkładowych od 50 do 100 km/h. Obecny stan nawierzchni linii kolejowej jest niedostateczny. Na planowanym do przebudowy odcinku brak jest funkcjonalnego odwodnienia. Ławy torowiska są nierówne oraz zachwaszczone, co powoduje brak prawidłowego odprowadzenia wód opadowych z torowiska do rowów bocznych.

Na przebudowywanym odcinku linii kolejowej nr 38 znajduje się:

- 8 stacji kolejowych i 7 przystanków osobowych;
- 148 obiektów inżynieryjnych, w tym 5 wiaduktów kolejowych, 15 mostów, 124 przepusty, przejście pod torami, 2 ściany oporowe oraz kładka dla pieszych;
- 72 przejazdów kolejowo – drogowych i 8 przejść dla pieszych na perony.

Stan infrastruktury kolejowej na odcinku linii objętym przedsięwzięciem jest niedostateczny i uniemożliwia obecnie prowadzenie pociągów z prędkością konstrukcyjną. Ponadto linia ta wymaga elektryfikacji na większości przedmiotowego odcinka.

Planowana inwestycja swoim zakresem obejmuje przebudowę linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze o długości około 100 km, jak również przebudowę stacji kolejowych oraz przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W ramach prac na linii kolejowej oraz stacjach i przystankach osobowych przewidziano:

- prace rozbiórkowe (torów, rozjazdów, nawierzchni przejazdów, przepustów, elementów mostów, obiektów kubaturowych oraz urządzeń towarzyszących np. sieci i instalacji elektroenergetycznych, demontaż urządzeń srk);
- remont, przebudowę lub budowę obiektów inżynierskich;
- całkowitą wymianę nawierzchni na całym odcinku linii kolejowej;
- przebudowę nasypów wraz z torowiskiem w miejscach przesunięcia linii kolejowej;
- przebudowę przejazdów kolejowo – drogowych ze zmianą ich kategorii, budowę nowych przejazdów kolejowo – drogowych oraz przejść dla pieszych, likwidację wybranych przejazdów i przejść, budowę dróg technologicznych równoległych do linii kolejowej, budowę odcinków dróg publicznych w przypadku likwidacji przejazdów kolejowych, budowę parkingów P&R;
- przebudowę systemu sterowania ruchem kolejowym (w tym urządzeń srk na przejazdach) oraz sieci i urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę linii potrzeb nietrakcyjnych wraz ze stacjami transformatorowymi wzdłuż całej linii kolejowej, przebudowę urządzeń elektroenergetycznych (zasilanie, elektryczne ogrzewanie rozjazdów, oświetlenie);
- przebudowę peronów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych;
- remont, budowę oraz likwidację obiektów kubaturowych leżących wzdłuż linii kolejowej;
- budowę sieci trakcyjnej (w tym palowanie słupów trakcyjnych);
- odtworzenie i budowę odwodnienia;
- przebudowę i budowę pozostałej infrastruktury towarzyszącej;
- przebudowę kolizji projektowanej infrastruktury z istniejącą infrastrukturą, przecinającą obszar inwestycji.

Prace w układzie torowym będą polegały głównie na dostosowaniu linii kolejowej do podwyższenia prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych wraz z zapewnieniem dopuszczalnych nacisków na oś min. 221 kN dla wszystkich torów. Geometria toru zostanie dostosowana do tych prędkości, w związku z czym zachodzi konieczność przesunięcia poprzecznego osi torów, a na wybranych odcinkach całego nasypu lub wykopu maksymalnie o około 30 m. Inwestycja będzie w niektórych lokalizacjach wychodzić poza teren kolejowy. Korekty łuków będą wykonywane w ramach istniejącego szerokiego nasypu/przekopu lub z przebudową istniejących nasypów/przekopów. Konieczność przesunięcia istniejących budowli ziemnych pod torowiskiem wymagana jest na odcinku o długości ok. 20% projektowanego odcinka.

Odbudowa odwodnienia polegała będzie na oczyszczeniu i udroźnieniu istniejących rowów przytorowych trawiastych. Budowa nowego odwodnienia w miejscach wymaganych przepisami kolejowymi, gdzie brak jest istniejącego odwodnienia, zostanie zrealizowana przez zaprojektowanie nowych systemów odwodnienia. Na odcinkach, gdzie konieczne będzie umocnienie rowów zostaną one wyposażone w korytka płytkie umożliwiające migrację małych zwierząt. Na odcinkach, gdzie brak jest istniejących odbiorników, zagospodarowanie wód zaplanowano w zbiornikach retencyjno-odparowujących i chłonnych. W ramach odprowadzenia wody z obiektów inżynierskich (przepustów) przewiduje się reprofilację, oczyszczenie dna i skarp istniejących cieków i rowów odprowadzających wodę oraz odtworzenie zdegradowanych urządzeń. Na stacjach odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z układu torowego nastąpi poprzez nowobudowany system ciągów drenarskich, drenokolektorów, kolektorów oraz rowów.

Możliwość realizacji przedsięwzięcia poprzedzona została analizą wariantową, uwzględniającą różny zakres prac w rejonie odcinka linii kolejowej w km 118+623 – 120+791, obejmującego groblę na jeziorze Rekąty. W ramach analizy rozważano wariant WI opisany powyżej, który przewiduje pozostawienie linii

kolejowej na ww. odcinku w obecnej lokalizacji oraz wariant alternatywny WII, który zakłada na wymienionym odcinku zmianę przebiegu linii kolejowej. Wariant WII przewiduje zmianę przebiegu na długości 1982 m, w tym budowę nowej grobli o długości 280 m przez jezioro Rekąty. Grobla będzie wykonana z gruntu piaszczystego. Jej podstawa osadzona będzie na palach wbitych w grunt. U podstawy zbudowana będzie z narzutu kamiennego, materiał i technologia wykonania zależna będzie od warunków geologicznych panujących na tym obszarze. Grobla zostanie wykonana przy użyciu ścian szczelnych – grodzic, które odseparują wody jeziora od terenu budowy. Następnie materiał ziemny będzie nasypywany na miejsce budowy od strony brzegu jeziora. Grobla zostanie zabezpieczona przed podmywaniem u podstawy gabionami kamiennymi.

Wariantowaniu poddano również sposób organizacji prac związanych z realizacją inwestycji. W wariantcie WI założono podział prac budowlanych na dwa odcinki, Ełk – Giżycko (Etap 1) i Giżycko – Korsze (Etap 2), które będą w różnym okresie czasu wyłączane z ruchu kolejowego. Podczas realizacji jednego etapu, na danym odcinku przewidywane jest uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej, zaś na pozostałym odcinku ruch kolejowy będzie utrzymany. Natomiast w wariantcie WII nie przewiduje się podziału prac budowlanych na odcinki, a prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze będą odbywały się na całej długości równocześnie. Spowoduje to całkowite zamknięcie linii na czas prowadzenia robót budowlanych i skierowanie odbywającego się ruchu na trasie Ełk - Korsze na inne środki transportu.

Z przeprowadzonej w raporcie analizy wielokryterialnej wynika, że najkorzystniejszy pod względem zarówno aspektów społecznych, jak i środowiskowych jest wariant WI, proponowany przez wnioskodawcę. Realizacja wariantu WII, zarówno lokalizacyjnego, jak i w zakresie organizacji prac, wiązałaby się z nieco większą ingerencją w zbiorniki wodne (jez. Rekąty) i zarazem siedliska wodne, niż w wariantcie WI, jak również z większymi utrudnieniami związanymi z prowadzeniem prac przy całkowitym wyłączeniu odcinka z ruchu kolejowego, w stosunku do etapowego wyłączenia w przypadku wariantu WI. Większe również byłoby zajęcie i przekształcenie powierzchni terenu oraz zajęcie gruntów obcych w wariantcie WII. W związku z powyższym do realizacji przyjęto Wariant I jako korzystniejszy pod względem środowiskowym.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów będzie się wiązało pracami nawierzchniowymi (wymiana tłuczni, wymiana szyn i podkładów, wykorzystanie geosyntetyków do wzmocnienia nasypów i podtorza) oraz z pracami remontowymi obiektów inżynierskich (beton, gotowe prefabrykaty betonowe, stal zbrojeniowa itp.). Określenie ilości wody, surowców oraz materiałów na obecnym etapie projektowania inwestycji, jest trudne do oszacowania i zależność będzie w znacznej mierze od organizacji prac budowlanych. Na etapie przebudowy linii kolejowej nie przewiduje się istotnego zużycia wody. W miarę potrzeb, pobierana ona będzie z wodociągów znajdujących się na stacjach lub z wodociągów gminnych, na podstawie podpisanej umowy. W szczególnych przypadkach woda dostarczana będzie beczkowszym. Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe oraz do zraszania miejsc kruszenia/gromadzenia gruzu powstałego z rozbiórek w miesiącach letnich. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę.

Zaopatrzenie w energię elektryczną na potrzeby technologiczne zaplecza technicznego, w tym zasilanie urządzeń i oświetlenia, pochodzić będzie ze źródeł własnych PKP i odbywać się będzie na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem. Przewiduje się, że zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie znaczne.

Na etapie budowy będą wykorzystywane maszyny budowlane (żurawie samojezdne, dźwig układowy wraz z wagonami, koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki itp.) oraz urządzenia stacjonarne napędzane paliwem płynnym. Zużycie paliw ciekłych, w tym głównie oleju napędowego do wykorzystywanego sprzętu, szacowane jest średnio na ok. 5000 l/dobę.

Na etapie eksploatacji zmodernizowanej linii kolejowej zużycie surowców w ujęciu rocznym przedstawiać się będzie następująco: energia elektryczna - ok. 2 400 000 kWh, olej napędowy i etylina - ok. 30 m<sup>3</sup>, węgiel i koks - ok. 50 t, woda - ok. 1 400 m<sup>3</sup>, smar do rozjazdów (biodegradowalny) - ok. 1 000 l, preparaty do odchwaszczania ok. 600 l.

W przedłożonym raporcie przedstawiono potencjalne oddziaływania jakie mogą wystąpić wraz z realizacją planowanego przedsięwzięcia zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji inwestycji. Nie

przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Zakłada się jednak, że ewentualne oddziaływania w trakcie likwidacji byłyby porównywalne do etapu budowy. Podczas ewentualnego etapu likwidacji linii kolejowej nastąpi zajęcie terenu w związku z lokalizacją zaplecza „budowy”, ruchem sprzętu, miejscami magazynowania zlikwidowanych elementów infrastruktury. W trakcie prac likwidacyjnych można spodziewać się zwiększonego zapylenia powietrza podczas prowadzenia prac i ruchu maszyn, samochodów i zwiększonego oddziaływania hałasu. W porównaniu z etapem budowy, mniejszy zasięg będzie miało oddziaływanie związane z niszczeniem siedlisk i stanowisk gatunków roślin chronionych, zaś w wyniku likwidacji nastąpi przywrócenie roślinności na terenach wcześniej użytkowanych i przekształconych antropogenicznie. Na etapie likwidacji może powstawać większa niż na etapie budowy ilość odpadów, choć możliwe, że część materiałów będzie mogła być powtórnie wykorzystana.

Wpływ inwestycji na powierzchnię ziemi na etapie budowy związany będzie z: zajęciem terenu pod przebudowę linii w miejscach korekty łuków, zajęciem terenu pod budowę dróg i obiektów inżynierskich, zajęciem terenu pod bazy sprzętowo-budowlane i zaplecze budowy oraz poruszaniem się sprzętu budowlanego. Część gleb może zostać naruszona tymczasowo w wyniku zorganizowania zapleczy budowy na terenie, na którym będą zlokalizowane miejsca gromadzenia materiałów, kruszyw, odpadów, miejsca postojowe dla maszyn i środków transportu. Tereny przekształcone mechanicznie podczas prowadzenia robót będą uporządkowane po ich zakończeniu, aby umożliwić ich dalsze wykorzystanie zgodnie z planowanym przeznaczeniem.

Zakłada się, że prace przy przebudowie linii w części prowadzone będą z istniejącego układu torowego, zaś większość materiałów i surowców będzie dostarczana na plac budowy transportem kolejowym, co ograniczy konieczność budowy dróg tymczasowych oraz uciążliwości związane z transportem. Jako drogi dojazdowe do placu budowy używane będą przede wszystkim drogi istniejące, w szczególności utwardzone. W przypadku braku istniejącego dojazdu, nowe tymczasowe drogi poprowadzone będą w sposób minimalizujący zajęcie terenu i omijać będą obszary wrażliwe. Konieczna będzie także budowa nowych, tymczasowych parkingów i placów manewrowych obsługujących teren budowy.

Przewiduje się, że zasięg placu i zaplecza budowy oraz parku maszyn będzie ograniczony do możliwie najmniejszej powierzchni i czasu trwania prac oraz odpowiednio zabezpieczony m.in. poprzez uszczelnienie rejonów przechowywania substancji niebezpiecznych i stref warsztatowych. Miejsca postojowe dla maszyn i sprzętu zostaną odpowiednio przygotowane, optymalnie na terenie zadaszonym, gruntach mineralnych, podłożu utwardzonym. Place i zaplecza budowy będą organizowane głównie na obszarze kolejowym, już przekształconym antropogenicznie, z wykorzystaniem istniejących placów ładunkowych (ładowni publicznych) i ramp. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przewiduje się lokalizację zapleczy budowy w odległości min. 50 m od dolin cieków naturalnych i brzegów zbiorników wodnych, z ominięciem odcinków linii kolejowej wskazanych w sentencji niniejszej decyzji. Teren przeznaczony na zaplecze budowy oraz bazę materiałową będzie odpowiednio uszczelniony (zabezpieczony). W przypadku lokalizowania zaplecza budowy w obszarze o wysokim zagrożeniu dla wód podziemnych zastosowane zostaną szczelne izolacje w celu ochrony wód gruntowych (np. geomembrany). Wszelkie sypanki materiały, np. kruszywo, ziemia z wykopów będą magazynowane w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych, tzn. w oddaleniu od cieków/rowów/systemu odwodnienia lub w pojemnikach/kontenerach/miejscach szczelnie wygrodzonych.

Zaplecza budowy zostaną wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne. Powstające w niewielkich ilościach ścieki socjalno-bytowe z terenu zaplecza budowy gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie podmioty, posiadające stosowne zezwolenia. Nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia. W celu wyeliminowania potencjalnego wycieku szkodliwych substancji do gruntu, prace budowlane prowadzone będą przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, eksploatowanych i konserwowanych w prawidłowy sposób. Na placu budowy oraz zapleczu budowy dostępne będą środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. Ewentualne zanieczyszczenia będą niezwłocznie usuwane i przekazywane do unieszkodliwienia.

Maszyny i pojazdy tankowane będą wyłącznie w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych miejscach – z uszczelnionym podłożem (w wyznaczonych miejscach na zapleczu budowy lub na stacjach paliw). Konserwacje maszyn i sprzętu odbywać powinny się poza obszarem przedsięwzięcia, w miejscach do tego przeznaczonych (warsztatach). W przypadku awarii sprzętu budowlanego na placu budowy zostanie on zabezpieczony na miejscu zgodnie z obowiązującymi procedurami i przewieziony do warsztatu celem naprawy. Powyższe rozwiązania powinny skutecznie zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem w trakcie prowadzonych prac budowlanych.

Na planowanym do przebudowy odcinku linii kolejowej Ełk-Korsze przecina ona 15 cieków wodnych - razem zidentyfikowano 22 przecięcia, przy czym niektóre cieki linia kolejowa przecina kilkakrotnie (m.in. rzekę Guber, Gawlik, kanały Hąwki i Dejguny). Ponadto linia kolejowa przecina 3 jeziora (Jez. Rekąty, Jez. Ułówki i Jez. Tajty). W buforze 200 m od niej zlokalizowanych jest 18 zbiorników wodnych o powierzchni powyżej 0,5 ha oraz 100 mniejszych zbiorników wodnych. Oddziaływanie przedsięwzięcia na wody powierzchniowe na etapie realizacji inwestycji będzie związane z pracami ziemnymi prowadzonymi w obrębie modernizowanych nasypów kolejowych w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników wodnych, jezior oraz na rzekach oraz z pracami remontowymi i modernizacją obiektów mostowych i wiaduktów. Dodatkowo oddziaływania negatywne mogą być wynikiem prowadzonych prac obejmujących odtworzenie i budowę systemu odwodnienia, przede wszystkim na odcinkach sąsiadujących z wodami powierzchniowymi.

W celu ochrony wód podziemnych i powierzchniowych projekty remontów, przebudowy, rozbiórki i budowy mostów oraz przepustów będą spełniały wymogi co do właściwego światła, przekroju i zapewnienia prawidłowych warunków przepływu wód, zapewniając jak najmniejszy wpływ obiektów na elementy hydromorfologiczne rzek. Ubezpieczenia brzegów i dna, w tym w przypadku ich wymiany lub remontu powiązanych z remontem/przebudową obiektów inżynierskich, zostaną tak zaprojektowane, by nie powodowały trwałych zmian w ilości, kierunku i dynamice przepływu w ciekach wodnych - projekty ubezpieczenia brzegów i dna będą zachowywać parametry geometryczne pierwotnych przekrojów poprzecznych i podłużnych koryt cieków wodnych, będą zapewniały zachowanie dotychczasowego kierunku przepływu w ciekach. Ubezpieczenia brzegów i dna będą wykonywane na możliwie krótkich odcinkach cieków i w związku z tym nie będą powodowały istotnych zmian w dynamice przepływu wód mających wpływ na dynamikę przepływu w całej JCWP. W przypadku obiektów mostowych, w pierwszej kolejności projektowane będzie umocnienie z kamienia. Jeżeli nie będzie takiej możliwości technicznej, w ostateczności zostaną użyte gabiony. W sytuacji wymiany podpór mostów lokalizacja nowych przęseł/filarów nie będzie ograniczała przepływu w rzece, możliwości migracji koryta i zachodzenia naturalnych procesów w korycie rzeki.

Jednocześnie prace przy ciekach będą wykonywane w sposób zabezpieczający je przed zanieczyszczeniem, poprzez stosowanie materiałów (np.: siatki) zabezpieczających przed dostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieków. W trakcie rozbiórki, budowy, przebudowy i remontu obiektów inżynierskich wszelkie prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć oddziaływanie na koryta i wody cieków oraz rowów melioracyjnych, na których będą prowadzone prace, tj.:

- prace w korycie rzeki będą prowadzone, w miarę możliwości, w okresie niskich stanów wód;
- do niezbędnego minimum będzie ograniczone wprowadzanie ciężkiego sprzętu w koryto rzek i cieków, przy czym wyklucza się wprowadzanie ciężkiego sprzętu do jezior, w tym w szczególności do Jeziora Dejguny zlokalizowanego w granicach Obszaru Natura 2000 Ostoja Północnomazurska,
- prace nie będą powodować zawężania koryta i koncentracji nurtu, ani też nie będą powodować nadmiernego poszerzania koryta i wypływania nurtu cieków,
- w miejscach zniszczonej roślinności wodnej zostaną stworzone warunki do rozwoju zbiorowisk wodnych i ewentualnie szuwarowych poprzez wykorzystanie do umocnienia dna materiałów naturalnych typu: narzut kamienny, a skarpy w rejonie obiektów kolejowych będą wykonane z geosiatki komórkowej z humusowaniem i obsianiem trawą.

Na odcinkach linii przebiegających w sąsiedztwie jezior planowane jest zastosowanie następujących środków minimalizujących:

- w pobliżu jeziora Sawinda Mała na odcinku od km 117+500 do 118+500 prace budowlane będą prowadzone od strony zachodniej, odwodnienie linii kolejowej na odcinku 117+800 do 118+000 będzie przeprowadzone także po stronie zachodniej nasypu;
- w pobliżu jeziora Rekaty i jeziora Ułówki na odcinku od km 119+800 do 120+200 km prace ziemne, w tym dojazdy i transport materiałów będzie prowadzony wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum;
- w pobliżu jeziora Jędzelewo na odcinku od km 122+500 do 124+700 prace związane z budową i modernizacją nasypu, w tym dojazdy i transport materiałów będzie prowadzony od strony wschodniej;
- w pobliżu jeziora Niegocin na odcinku od km 152 +500 do 153+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będzie prowadzony wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od stron północnej, na odcinku od km 153+500 do 154+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone tylko wzdłuż istniejącego nasypu;
- w pobliżu jeziora Wilkasek na odcinku od km 154+500 do 154+650 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od stron północnej;
- w pobliżu jeziora Tajty na odcinku od km 157+700 do 159 +200 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony południowej, na odcinku od km 159+200 do 159+600 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu;
- w pobliżu jeziora Dejguny i Dejgunek na odcinku od km 161+300 do 161+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od stron północnej; na odcinku od km 161+500 do 162+000 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu; na odcinku od km 162+000 do 162+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu, ograniczając budowę dróg technologicznych do minimum i tylko od strony południowej;
- w pobliżu jeziora Hławki na odcinku od km 167+000 do 167+500 prace budowlane, w tym dojazdy i transport materiałów będą prowadzone wzdłuż istniejącego nasypu.

Przy zastosowaniu wskazanych środków minimalizujących planowane prace budowlane nie powinny powodować istotnego negatywnego oddziaływania na hydromorfologię rzek i jezior, nie wpłyną również negatywnie na stan ich elementów biologicznych. Nie będą one również powodowały istotnych zmian stosunków wodnych w rejonie przedsięwzięcia. Oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w trakcie prowadzonych prac będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i przemijający.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje wykonanie, odtworzenie i oczyszczenie odwodnienia. Zaplanowano wykonanie m.in.: odtworzenia rowów, oczyszczenie rowów, wycinki krzewów, ścięcia łąw i skarp, profilowanie koryt, odmulenie rowów. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym odbiornikiem wód opadowych i roztopowych spływających z terenu kolejowego będzie grunt, ale również mogą to być ciekły wodne krzyżujące się z liniami kolejowymi oraz kanalizacja deszczowa. Z przeprowadzonych na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe badań wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu linii kolejowych, w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych, wykonanych w latach 2011-2016 wynika, że eksploatacja linii kolejowych stwarza niewielkie zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Wyniki badań nie wykazały żadnych przekroczeń stężeń substancji ropopochodnych oraz sporadyczne przekroczenia wartości zawiesiny ogólnej, występujące jedynie w miejscach przypuszczalnie niesprawnego systemu odwodnienia (w tym brak bieżącej konserwacji) i oddziaływania terenów sąsiednich. Z uwagi na zły stan techniczny istniejących rowów melioracyjnych założono ich wykoszenie, oczyszczenie i odmulenie, co pozytywnie wpłynie na zmniejszenie stężeń zawiesiny ogólnej. W związku z powyższym nieuzasadnione jest stosowanie urządzeń podczyszczających w miejscach odprowadzania wód opadowych i roztopowych



z terenu linii kolejowych. Rowy trawiaste zapewnią redukcję ładunku substancji zanieczyszczających, dostających się z torowiska na teren przylegający, do poziomu pomijalnego, co zmniejszy ryzyko zanieczyszczenia gleby oraz negatywnego wpływu na wody podziemne. Minimalizacja negatywnego wpływu na środowisko wodne przebudowywanej linii kolejowej będzie wiązać się z utrzymywaniem drożności дренаży, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych, a także rowów odwadniających podtorze oraz prowadzeniem regularnego wykaszania traw, odmulania i usuwania odpadów z rowów odwodnienia kolejowego.

Odprowadzane wody opadowe i roztopowe z linii kolejowej w trakcie jej użytkowania nie powinny wywierać negatywnego wpływu na elementy hydromorfologiczne odbiorników. W ramach prac projektowych odwodnienie torów uwzględni modelowanie ilości opadów odprowadzanych do rowu odwodnieniowego i dostosowanie jego parametrów do prognozowanych zmian klimatu (wzrost opadów nawalnych). Odtworzony układ odwodnienia pozwoli na bardziej sprawne ich odprowadzanie do obecnych odbiorników.

W przypadku użytkowania na przebudowanej linii kolejowej nowego taboru wyposażonego w toalety z układem zamkniętym, nie będzie on stanowił źródła zanieczyszczenia dla wód. Z kolei w przypadku wykorzystywania starego taboru na powierzchnię torowiska będą kierowane ścieki bytowe bez oczyszczenia z toalet. Ścieki te w większej części będą infiltrowały do ziemi, a częściowo wraz z wodami opadowymi mogą trafiać do pobliskich cieków. Ścieki bytowe odprowadzane z wodami opadowymi mogą stanowić źródło zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Ilość i skala tych zanieczyszczeń nie będzie jednak duża i nie będzie wywierać istotnego negatywnego oddziaływania na elementy biologiczne wód i na ichtiofaunę.

Planowana inwestycja przebiega przez obszar szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r. poz. 2268, z późn. zm.) w strefie buforowej wzdłuż linii kolejowej w dolinie rzeki Guber w km 46+500 - 63+000 w okolicach miasta Kętrzyn.

Analizowana linia przebiega również przez tereny dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) - Zbiornik „Wielkie Jeziora Mazurskie” (GZWP 206) oraz Zbiornik „Subzbiornik Warmia” (GZWP 205). Około połowa długości planowanego do przebudowy odcinka linii kolejowej przebiega przez obszary o niskim i bardzo niskim stopniu zagrożenia dla wód podziemnych, ustalonym na podstawie Mapy geośrodowiskowej Polski - odpowiednio długość 19,85 km i 32,25 km, zaś 19,95 km przecina obszary o średnim stopniu zagrożenia (ok. 20% długości). Natomiast ok. 1/3 długości linii przebiega przez obszary o wysokim lub bardzo wysokim stopniu zagrożenia (odpowiednio długości 30,05 km i 1,5 km), co dotyczy odcinków linii: km 109+000 – 113+500, km 115+300 - 117+400, km 118+600 – 120+500, km 121+500 – 123+000, km 123+000 - 123+700, km 124+400 – 126+200, km 131+200 – 132+800, km 136+900 – 138+600, km 142+800 – 143+700, km 147+400 – 150+700, km 153+500 – 154+600, km 163+800 – 170+100, km 180+600 – 181+700, km 185+800 – 188+100, km 202+100 – 202+850. W celu ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem planowane jest organizowanie zapleczy budowy poza ww. obszarami wrażliwymi, a w przypadku braku takiej możliwości stosowana będzie szczelna izolacja terenu zaplecza (np. geomembrana).

W buforze 500 m od linii kolejowej nr 38 znajduje się jedno ujęcie wód podziemnych „Gajewo”, zlokalizowane na wschód od miasta Giżycko, na granicy terenów miasta i gminy Giżycko. Granica pośredniej strefy ochronnej tego ujęcia oddalona jest o ok. 15 m od linii kolejowej nr 38. Planowane przedsięwzięcie dzięki zaproponowanym środkom minimalizującym nie wpłynie negatywnie na jakość wód przeznaczonych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Planowany do przebudowy odcinek linii kolejowej przebiega również przez 4 jednolite części wód podziemnych (JCWPd) o kodach:

- PLGW200032, PLGW200031 – obszar dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisty, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1911),
- PLGW700021 i PLGW700020 – obszar dorzecza Pregoły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1959).



Stan ilościowy i chemiczny wskazanych jednolitych części wód podziemnych został określony jako dobry; JCWPd nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód. Dla JCWPd o kodach PLGW700021 i PLGW700020 jako cel dodatkowy przyjęto, iż jakość wody do spożycia nie powinna ulegać pogorszeniu.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w zlewniach następujących naturalnych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)

w obszarze dorzecza Wisły:

- PLRW2000252628939 „Ełk (Łażna Struga) od wypływu z jez. Łaśmiady do wypływu z jez. Ełckiego”
- PLRW200025262879 „Ełk (Łażna Struga) na jeziora Łaśmiady z Gawlikiem”
- PLRW200025264199 „Pisa od wypływu z jeziora Kisajno do wypływu z jeziora Tałty (EW. + z jez. Niegocin, Ryńskie)”

w obszarze dorzecza Pregoty:

- PLRW700025582199 „Węgorapa od źródeł do wypływu z jeziora Mamry”
- PLRW7000185848149 „Guber do dopływu z jeziora Siercz z jeziorem Guber, Siercz”
- PLRW700020584839 „Guber od dopływu z jeziora Siercz do Rawy z Dejną od wypływu z jeziora Dejnowa”
- PLRW700018584818 „Dopływ z uroczyska Turwagi”
- PLRW700018584832 „Dopływ z jeziora Tołkińskiego”
- PLRW70002058489 „Guber od Rawy do ujścia”
- PLRW700017584852 „Dopływ z Kraskowa”
- PLRW700017584889 „Korszynianka”.

Na podstawie art. 56 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego tak, aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

W oparciu o Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Pregoty ustalono, że JCWP o kodach:

- PLRW2000252628939, PLRW200025262879, PLRW7000185848149, PLRW700018584818, PLRW700018584832, PLRW700017584852, PLRW700017584889 charakteryzują się dobrym stanem wód, a osiągnięcie przez nie celów środowiskowych uznaje się za niezagrażone.
- PLRW200025264199, PLRW700025582199, PLRW700020584839, PLRW70002058489 charakteryzują się złym stanem wód, a osiągnięcie celów środowiskowych uznaje się za zagrożone.

W zlewniach JCWP o kodach: PLRW200025264199, PLRW700025582199, PLRW700020584839 występuje presja komunalna i przemysłowa. W zlewni JCWP o kodzie PLRW70002058489 stwierdzono presję rolniczą. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować presję komunalną w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Zaplanowano też działania obejmujące „przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tych presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do 2027 r. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.

Przedmiotowa linia kolejowa przebiega przez obszar Pojezierza Mazurskiego, w którym znajdują się liczne zbiorniki wodne, cieki i tereny podmokłe. Przedsięwzięcie objęte wnioskiem znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie bądź przecina następujące jeziorne jednolite części wód powierzchniowych: *Sawinda Wielka* kod: PLLW30115, *Ułówki* kod: PLLW30094, *Rekąty* kod: PLLW30104, *Jędzelewo* kod:

PLLW30102, *Niegocin* kod: PLLW30134, *Tajty* kod: PLLW30131, *Dejguny* kod: PLLW30129, *Ławki* kod: PLLW30128. Wszystkie ww. jednolite części wód określono jako zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Dla JCWP o nazwie: *Sawinda Wielka, Ułówki, Jędzelewo, Niegocin, Tajty, Dejguny, Ławki* dopuszczono odstępstwo, przedłużając termin osiągnięcia celów środowiskowych do 2021 r. zaś dla JCWP *Rekąty* - do 2027 r., ze względu na brak możliwości technicznych.

Biorąc pod uwagę przyjęte na etapie realizacji inwestycji środki minimalizujące możliwe oddziaływania środowiskowe, w tym odpowiednią organizację placu budowy i lokalizację zaplecza budowy z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także zabezpieczenia koryt rzek przed przedostaniem się elementów z rozbiórki obiektów do cieków oraz zabezpieczeniu sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych, analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych. Natomiast oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie związane głównie z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych z torowiska do rowów trawiastych bądź urządzeń kanalizacyjnych, a następnie do cieków. Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ wody nie zawierają istotnych stężeń zanieczyszczeń. Dodatkowo, rowy trawiaste zapewnią będą redukcję zanieczyszczeń. Uwzględniając planowane rozwiązania chroniące środowisko, 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 oraz Pregoty.

Prace związane z realizacją inwestycji wiązać się będą z powstawaniem odpadów zaliczanych głównie do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10). W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe oraz grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. W trakcie prac budowlanych warstwy próchnicy i gruntu z wykopów będą oddzielnie gromadzone oraz wykorzystane w jak największym stopniu ponownie. Zostaną one wykorzystane do uporządkowania terenu przedsięwzięcia po zakończeniu budowy. Nadmiar próchnicy zostanie użyty do rekultywacji innych terenów bez pokrywy glebowej.

W Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi się wykorzystanie demontowanych elementów nawierzchni kolejowej (podkładów kolejowych, szyn, podsypki z tuczni torowego - kruszywa), o ile ich stan techniczny jest wystarczający, co przyczynia się do minimalizacji ilości wytworzonych odpadów podczas realizacji inwestycji. Zdemontowane w wyniku prac budowlanych drewniane podkłady kolejowe będą poddane oględzinom i kwalifikacji pod kątem ponownego wykorzystania - zabudowania na liniach kolejowych o niższych parametrach konstrukcyjnych. Pozostałe zdemontowane elementy nawierzchni, które nie nadają się do dalszego użycia będą odpadami. Wśród nich będą znajdowały się również odpady niebezpieczne w postaci podkładów drewnianych oraz tuczni, które zostaną poddane badaniom pod kątem posiadania właściwości klasyfikujących je do odpadów niebezpiecznych. Podkłady stanowiące odpady niebezpieczne (kod 17 02 04) będą czasowo magazynowane tak, aby były odizolowane od gruntu i aby zminimalizować ryzyko zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych (na uszczelnionym podłożu i pod przykryciem). Miejsca magazynowania podkładów drewnianych będą oddalone od miejsc przebywania ludzi (minimum 100 m od terenów zabudowanych, rekreacyjnych itp.). Czas magazynowania odpadów w obrębie placu budowy zostanie ograniczony do czasu wytworzenia partii przeznaczonej do transportu w celu dalszego zagospodarowania.

Wykonawca prac zapewni segregację i selektywne magazynowanie wszystkich powstających odpadów w wydzielonych, odpowiednio zabezpieczonych miejscach, w razie potrzeby w pojemnikach, w sposób ograniczający wpływ tych odpadów na środowisko i ludzi. Odpady niebezpieczne będą oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem. Miejsca magazynowania odpadów zostaną zorganizowane w oddaleniu od cieków wodnych i miejsc źródłiskowych oraz miejsc przyrodniczo cennych, będą ogrodzone i zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych. Magazynowanie odpadów olejowych zostanie zorganizowane w miejscu utwardzonym, zadaszonym, w pojemnikach odpornych na działanie olejów, zabezpieczonych przez rozlaniem się oraz odpornych na działanie ładunków elektrostatycznych.

Czas magazynowania odpadów zostanie ograniczony do minimum związanego z organizacją logistyki odbioru odpadów. Wszystkie odpady będą przekazywane jedynie uprawnionym odbiorcom. Po zakończeniu inwestycji teren zostanie uporządkowany.

Na etapie eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady, tak jak dotychczas, związane z bieżącym utrzymaniem linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Powstałe odpady, w tym niebezpieczne, zgodnie z cytowanym wcześniej rozporządzeniem Ministra Klimatu w sprawie katalogu odpadów należeć będą do grup: 8 (odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11), 13 (oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw, z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19), 15 (odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach), 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz 20 (niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne). Nie przewiduje się wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego - wręcz przeciwnie, w pierwszych latach po realizacji inwestycji ilość wytwarzanych odpadów będzie znikoma, choć będzie rosła w miarę upływu czasu. Będą one magazynowane zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska (na uszczelnionych placach zapewniających brak kontaktu odpadów ze środowiskiem gruntowo wodnym – w odniesieniu do tych odpadów, z których odcieki mogłyby zanieczyszczać środowisko gruntowo – wodne) oraz bezpieczeństwa życia, zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Wszystkie odpady będą przekazywane jedynie uprawnionym odbiorcom, przy czym odpady komunalne będą zagospodarowywane zgodnie z regulaminami utrzymania czystości i porządku obowiązującymi na terenie danej gminy.

Źródłem hałasu w fazie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy wykonywaniu prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Typowe źródła hałasu stanowić będą maszyny i urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe. Poziom mocy akustycznej planowanych do zastosowania maszyn wyniesie maksymalnie 108 dB A. Ponadto istotne źródła hałasu stanowić będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze), które wytwarzać będą hałas na poziomie 80 – 88 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 wymiany podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. W raporcie obliczono, że maksymalny zasięg obszaru z przekroczonym równoważnym poziomem dźwięku A w wysokości 50 dB A (poziom dopuszczalny hałas dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w porze dnia) wyniesie 200 m, a w wysokości 55 dB A (poziom dopuszczalny hałas dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych i rekreacyjno-wypoczynkowych w porze dnia) - 120 m.

Inwestor planuje taką organizację pracy, aby maksymalnie ograniczyć uciążliwe oddziaływanie akustyczne na mieszkańców. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych wykonywane będą jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00). Część prac, które z technologicznego punktu widzenia oraz w związku z fazowaniem prac nie będą mogły być prowadzone w porze dziennej, będzie wykonywanych w nocy. Oddziaływanie akustyczne etapu realizacji przedsięwzięcia zostanie ograniczone do minimum poprzez zastosowanie nowoczesnych maszyn, utrzymywanych w dobrym stanie technicznym i wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin). Park maszynowy zlokalizowany będzie w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem. Ponadto zastosowana zostanie odpowiednia organizacja robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn była możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych. Silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy. Przewiduje się, że uciążliwości związane z przebudową linii kolejowej będą miały charakter krótkotrwały, przemieszczający się wraz z frontem robót i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Źródłem hałasu na etapie użytkowania przedsięwzięcia będzie ruch komunikacyjny. Zawarta w raporcie prognoza oddziaływania akustycznego linii kolejowej wykonana została przy użyciu metody

obliczeniowej. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu do środowiska została przeprowadzona zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U.UE.L.2002.189.12) oraz zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zastosowano metodę obliczeniową z roku 2002, z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu, która jest zgodna z zalecaną przez ww. dyrektywę holenderską metodą obliczeniową SRM II opublikowaną w dokumencie w Reken-en MeetvoorschriftRailverkeers-lawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer z 20 listopada 1996 r.

W ramach analizy akustycznej wykonane zostały, przez akredytowane laboratorium, pomiary równoważnego poziomu dźwięku w 20 punktach pomiarowych przy linii nr 38, w celu oceny istniejącego klimatu akustycznego. Posłużyły one również do kalibracji modelu obliczeniowego w programie SoundPlan 8.1, za pomocą którego wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się dźwięku na analizowanych terenach w stanie istniejącym oraz po realizacji inwestycji. Wyniki obliczeń zasięgów hałasu sporządzono w siatce o kroku obliczeniowym 10 m, na wysokości 4 m nad poziomem terenu oraz w receptorach zlokalizowanych na elewacjach budynków położonych najbliżej względem linii kolejowej, z uwzględnieniem jednego odbicia i tolerancją 0,1 dB. Wyniki uwzględniają redukcję z uwagi na lokalizację punktu pomiarowego przy elewacji. Obliczenia emisji i propagacji hałasu w środowisku wykonano w oparciu o następujące dane wejściowe:

- numeryczny model terenu NMT;
- prognozy natężenia ruchu kolejowego po pierwszym pełnym roku od oddania inwestycji do użytku, z uwagi na brak przewidywanego wzrostu natężenia ruchu pociągów w ciągu kolejnych kilku lat; przyjęto liczbę pociągów dalekobieżnych na odcinku Ełk-Giżycko – 24 (21 w porze dnia i 3 w porze nocy), a na odcinku Giżycko-Korsze – 16 (13 w porze dnia i 3 w porze nocy), jak również 8 pociągów regionalnych (6 w porze dnia i 2 w porze nocy) i 6 szynobusów (5 w porze dnia i 1 w porze nocy) oraz 8 pociągów towarowych (po 4 w porze dnia i nocy) dla całego odcinka Ełk-Korsze;
- założono, wymianę wszystkich torów oraz zastosowanie pojedynczych lub podwójnych podkładów blokowych (betonowych) z podsypką na podłożu,
- dane topograficzne o zabudowie z uwzględnieniem przeznaczenia budynków i klasyfikację akustyczną terenów w pasie 300 m od osi skrajnych torów,
- informacje o średniej długości pociągów:
  - o pociągi pasażerskie regionalne elektryczne (EZT) o średniej długości do 100 m, przyjęto do obliczeń 3,5 jednostki na pociąg,
  - o regionalne spalinowe (szynobusy) – 2 jednostki,
  - o pasażerskie dalekobieżne – 8 jednostek,
  - o pociągi towarowe o średniej długości 442 m, 25 jednostek na pociąg;
- prędkości pociągów pasażerskich na podstawie projektowanych dopuszczalnych prędkości dopuszczalnych z uwzględnieniem prędkości maksymalnych danego typu taboru (160 km/h dla pociągów dalekobieżnych oraz 120 km/h dla pociągów regionalnych);
- prędkości pociągów towarowych na podstawie prognoz średnich prędkości ruchu – 92 km/h.

Metodyka stosowana w obliczeniach emisji hałasu kolejowego zakłada stosowanie prędkości średnich pociągów. W przypadku pociągów towarowych przyjęto prędkości średnie prognozowane jako najbardziej zbliżone do rzeczywistych prędkości ruchu tych pociągów, z uwagi na brak postojów na stacjach. Natomiast w przypadku pociągów pasażerskich średnie prędkości uwzględniają postoje na stacjach, więc są zaniżone, dlatego w obliczeniach przyjmuje się prędkości dopuszczalne jako bliższe rzeczywistym prędkościom ruchu.

Dodatkowo w analizie akustycznej uwzględniono odcinki dróg planowane do przebudowy/budowy w ramach przedsięwzięcia, które posiadają natężenie ruchu (ŚDR) powyżej 850 pojazdów na dobę, tj. DK59 GIŻYCKO-MRĄGOWO /DW591/ w km linii 154+342, DW655 KĄP-WYDMINY w km 140+212, DW592 STERŁAWKI WLK.-GIŻYCKO w km 160+514, DW594 RESZEL-KĘTRZYN w km 185+334, DW592 DŁUGI LASEK-KĘTRZYN w km 193+994, DW592 Nowy wiadukt w Sterławkach w km ok. 165+715, DW656 RANTY-EŁK w km 109+145, 106+565 oraz DP1706N w km 132+345. Przy niższym natężeniu ruchu zasięgi

oddziaływania hałasu drogowego sięgają granicy pasa drogowego, czyli terenu niepodlegającego ochronie akustycznej, w związku z czym nie uwzględniono takich dróg w analizie akustycznej.

W modelu obliczeniowym uwzględniono również oddziaływanie innych linii kolejowych nie objętych zakresem inwestycji (linii kolejowych nr 41, 223 i 353), w celu oceny oddziaływania skumulowanego hałasu.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się zarówno tereny, które nie podlegają ochronie akustycznej, jak i tereny, dla których określono poziomy dopuszczalne hałasu (tereny mieszkaniowo-usługowe, rekreacyjno-wypoczynkowe, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, zabudowy jednorodzinnej, zabudowy zagrodowej, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży). Analizę oddziaływania akustycznego wykonano dla terenów chronionych przed hałasem, w punktach zlokalizowanych przy istniejących obiektach. Klasyfikacji akustycznej terenu przyległego do przebudowywanej linii kolejowej dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku ich braku - na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenu, ustalonego przez organy właściwe w sprawie klasyfikacji terenów chronionych akustycznie. Powyższą analizą objęto teren położony w pasie o szerokości do 300 m w obie strony od osi istniejącej linii kolejowej. Dopuszczalne poziomy hałasu zostały przyjęte zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112), tj. 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocnej dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocnej dla pozostałych terenów chronionych akustycznie. Zgodnie z zapisami art. 114 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 1396, z późn. zm.) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na terenach zamkniętych lub na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730 i 1214), powyższe wartości dopuszczalne hałasu w środowisku nie obowiązują, a ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W przeprowadzonej analizie akustycznej granice „przyległego pasa gruntu” przyjęto w odległości 10 m od granic kolejowych działek ewidencyjnych (obszar kolejowy) i 20 m od osi skrajnego toru, zgodnie z art. 4 i art. 53 ust. 2 ww. ustawy o transporcie kolejowym.

Ze względu na prognozowane, w wyniku przeprowadzonych obliczeń, występowanie niewielkich przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w przypadku zabudowy chronionej akustycznie, jako działania minimalizujące oddziaływanie wskazano zastosowanie:

- tłumików montowanych do szyn w przypadku spodziewanych przekroczeń do ok. 2 dB lub w miejscach, gdzie zastosowanie ekranów akustycznych jest niemożliwe;
- ekranów akustycznych dla przekroczeń od ok. 2 dB.

Proponowane ekrany wykonane będą jako pochłaniające, z materiału pochłaniającego od strony linii kolejowej (jednoliczbowy wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku  $DL\alpha$  nie może być mniejszy niż 8 dB) i będą miały klasę izolacyjności akustycznej B3, tj.  $>24$  dB.

Z obliczeń przeprowadzonych z uwzględnieniem ww. środków minimalizujących, wskazanych w sentencji niniejszej decyzji wynika, że wielkość emisji hałasu od planowanej inwestycji nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów dla terenów wymagających ochrony akustycznej, zarówno w porze dnia jak i nocy. Niemniej jednak dla przedmiotowej inwestycji stwierdzono potrzebę wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony klimatu akustycznego. Punkty do analizy porealizacyjnej zostały wybrane na podstawie wyników obliczeń w receptorach po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych, w miejscach, gdzie różnica między wartością obliczoną a poziomem dopuszczalnym jest mniejsza niż 0,5 dB. Powyższa analiza pozwoli na weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie, określenie rzeczywistej wartości równoważnego poziomu dźwięku w środowisku, wyznaczenie rzeczywistej skuteczności podjętych działań ochronnych, jak również potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych w środowisku lub wskazanie na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

W przedłożonej dokumentacji ocenie oddziaływania akustycznego poddano także budynki sąsiadujące z terenem inwestycji, zlokalizowane na terenach zamkniętych lub na granicy przyległego pasa gruntu, dla których ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach - art. 114 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Dopuszczalne poziomy hałasu w pomieszczeniach mieszkalnych określono na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. nr 75, poz. 690 z późn. zm.), wraz z przywołanym aktem normatywnym PN-B-02151-02:1987 – „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach”. W wyniku przeprowadzonych obliczeń stwierdzono możliwość występowania w niektórych budynkach przekroczeń wartości dopuszczalnych, określonych dla hałasu w pomieszczeniach. Ponieważ dopuszczalne wartości hałasu w środowisku nie obowiązują dla ww. zabudowy, nie zaplanowano działań minimalizujących w tym zakresie ani nie nałożono obowiązku badania poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń w ramach analizy porealizacyjnej. Niemnie jednak po zrealizowaniu inwestycji Inwestor zamierza wykonać pomiary hałasu wewnątrz pomieszczeń dla budynków zlokalizowanych najbliżej linii kolejowej, w których przewiduje się możliwość występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych, celem określenia poziomu izolacyjności przegród zewnętrznych budynków. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku (określonych w normie PN-87/B-02151/02) Inwestor podejmie działania w kierunku podniesienia izolacyjności przegród zewnętrznych od strony linii kolejowej (np. poprzez wymianę okien).

Oddziaływania skumulowane w zakresie klimatu akustycznego mogą występować w miejscach sąsiedowania linii kolejowej nr 38 z innymi liniami kolejowymi lub z drogami. Udział obiektów punktowych w kumulacji oddziaływań będzie pomijalny - obiekty te położone są w zbyt dużej odległości (od 30 do nawet 500 m) od linii kolejowej, co powoduje, że emitowany przez nie hałas często nie będzie nawet słyszalny w rejonie linii kolejowej. W przypadku linii kolejowej nr 41, 223 i 353 oddziaływanie zostało ujęte w przeprowadzonej analizie hałasu kolejowego, natomiast w przypadku oddziaływania skumulowanego z drogami wykonano dodatkowe obliczenia zasięgów hałasu z uwzględnieniem tych źródeł, tj. DK63 Giżycko-Kap, DK16 Ełk /DW656/-Węzeł Ełk Zachód, DW590 Barciany-Korsze, DW590 Korsze-Długi Lasek, DW591 Kętrzyn /ul. Chopina/, DW592 Kętrzyn-Sterławki Wlk. Uzyskane wyniki pokazują, że linie kolejowe nie są dominującym źródłem hałasu w przypadku uwzględnienia oddziaływania od ruchu samochodów. Zwiększone oddziaływanie akustyczne (izolinie poziomów dopuszczalnych) pochodzi przede wszystkim od dróg sąsiadujących z planowaną inwestycją. W pozostałych komponentach środowiska nie prognozuje się oddziaływań skumulowanych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów transportowych i maszyn budowlanych oraz emisja pyłu związana z rozbiórką obiektów, poruszaniem się pojazdów po placu budowy i drogach dojazdowych, jak również powstająca podczas załadunku i rozładunku pojazdów oraz podczas transportu materiałów sypkich. Powyższe emisje będą miały charakter niezorganizowany i krótkotrwały. Przewiduje się, że prace budowlane będą prowadzone odcinkami o długości około 2 km, a czas prowadzenia prac na jednym odcinku wyniesie około 30 dni. Podczas prowadzenia prac budowlanych zapewnione będzie stosowanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i pojazdów. Na skalę uciążliwości powodowanych w tej fazie inwestycji będą w niewielkim stopniu wpływały warunki atmosferyczne, które będą nasilać (nasłonecznienie, wysoka temperatura, siła i kierunek wiatru) lub zmniejszać (deszcze, duża wilgotność) oddziaływania. Jednakże pomimo niesprzyjających warunków pogodowych emisja pyłów do powietrza w dalszym ciągu będzie miała charakter okresowy i będzie mało istotna.

W celu ograniczenia zjawiska pylenia stosowana będzie odpowiednia organizacja robót budowlanych, placu budowy, transportu materiałów, poprzez np.: wprowadzenie chronologii prowadzonych prac, organizację ruchu pojazdów budowy (korzystanie z istniejących utwardzanych dróg dojazdowych), zraszanie wodą bądź innymi preparatami placu budowy i terenów eksponowanych na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy, miejsca tymczasowego gromadzenia materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe). Materiały pyliste będą zabezpieczone przed rozwiewaniem i osłonięte przed działaniem wiatru. Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie, w okresach

suchych i wietrznych będą stosowane przykrycia zabezpieczające przed pyleniem. W celu ograniczenia możliwości nadmiernego pylenia drogi dojazdowe powinny być utrzymywane w czystości. 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 użytkowania inwestycji należy oczekiwać poprawy jakości powietrza w rejonie przedsięwzięcia, w wyniku elektryfikacji linii obecnie nieelektryfikowanych – zarówno zelektryfikowana linia kolejowa nr 38, jak i fragmenty linii nr 259 i 353 nie będą powodowały emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie użytkowania. Ponadto w ramach przedsięwzięcia będą prowadzone przy linii kolejowej nr 38 prace rozbiórkowe obiektów, które w części ogrzewane są piecami na paliwa stałe (piece węglowe), co również wpłynie na nieznaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Jedynymi źródłami emisji do powietrza będą przejazdy lokomotyw manewrowych na stacjach oraz emisja zanieczyszczeń w związku z użytkowaniem budynków nastawni, warsztatów i zaplecza administracyjnego. Emisje te będą miały nieznaczny wpływ na jakość powietrza i nie przewiduje się możliwości występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu w związku z użytkowaniem przebudowywanej linii.

Planowana inwestycja wpisuje się w cele strategii „Europa 2020” oraz strategii krajowej w zakresie zmian klimatu „Polityka Klimatyczna Polski - strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020”. Zgodnie z ww. dokumentem, rozwój transportu kolejowego przyczynia się do poprawy jakości powietrza oraz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportu. Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Nastąpi to zarówno dzięki przejęciu części ruchu z transportu drogowego emitującego znacznie więcej gazów cieplarnianych do atmosfery niż transport kolejowy, jak również dzięki działaniom o charakterze technicznym, organizacyjnym i proceduralnym. Projekt wpisuje się w cele określone w dokumencie *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 „SPA2020”*, realizując Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu, w zakresie:

- kierunku działań 3.1 - wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu – poprzez modernizację infrastruktury kolejowej,
- kierunku działań 3.2 – zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu – poprzez wdrożenie procedur zapewniających utrzymanie przejezdności niezależnie od zdarzeń atmosferycznych.

Na etapie prac budowlanych występować będą krótkotrwałe 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. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych. Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu. Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania oraz krótki okres trwania budowy, oddziaływania te określono jako mało istotne.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia przebudowywana linia kolejowa zostanie zelektryfikowana. Bezpośrednim źródłem emisji gazów cieplarnianych będą silniki spalinowe lokomotyw i innych pojazdów technicznych, wykorzystywanych w sytuacjach sporadycznych, które nie będą miały znaczącego wpływu na wielkość emisji gazów cieplarnianych. Przewiduje się również, że zwiększenie płynności ruchu na przebudowanym odcinku linii kolejowej oraz zmniejszenie liczby pojazdów drogowych wskutek przejścia przez linię części ruchu drogowego, przyczynią się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że planowana modernizacja wpłynie pozytywnie na emisję gazów cieplarnianych, a co za tym idzie – nie będzie się przyczyniać do intensyfikacji zachodzących zmian klimatu.

Skutkami ocieplania się klimatu jest wzrost występowania groźnych zjawisk pogodowych, które mogą powodować wydarzenia kolejowe tj. niepożądane sytuacje zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu, zakłócające realizację procesu przewozowego, w szczególności powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 38 w latach 2013-2017 zanotowano łącznie 20 wydarzeń powodujących zakłócenia ruchu pociągów



z powodu zjawisk atmosferycznych, w tym 2 wydarzenia wywołane niskimi temperaturami i opadami śniegu, 1 spowodowane wysokimi temperaturami, 8 – silnym wiatrem i 9 wyładowaniami atmosferycznymi. Z dokonanej w raporcie oceny podatności infrastruktury kolejowej na oddziaływanie klimatu oraz oceny ryzyka wystąpienia poszczególnych niekorzystnych zjawisk pogodowych wynika, że najbardziej istotnymi zjawiskami z punktu widzenia oddziaływania na infrastrukturę kolejową na etapie eksploatacji linii kolejowej, objętej niniejszym przedsięwzięciem są mróz i śnieg oraz wyładowania atmosferyczne. Jednocześnie wszystkie zidentyfikowane dotychczas wydarzenia związane z groźnymi zjawiskami pogodowymi miały jedynie charakter utrudnień w funkcjonowaniu linii kolejowej (incydenty), w związku z czym uznano, że nie ma konieczności stosowania działań minimalizujących. Niemniej jednak w celu przeciwdziałania zagrożeniom Spółka PKP PLK S.A. profilaktycznie stosuje szereg rozwiązań ograniczających wpływ zmian klimatu na linie kolejowe, w tym w zakresie:

- niskich temperatur i opadów deszczu: montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor), kompensacja sieci trakcyjnej, stosowanie specjalistycznego sprzętu dla potrzeb udrażniania linii kolejowych (kombajnów i pługów odśnieżnych, odśnieżarek, zespołów do szybkiego usuwania awarii, pociągów sieciowych wyposażonych w urządzenia do oczyszczania sieci trakcyjnej z lodu, pogotowia energetycznego);
- wysokich temperatur: odpowiednie zagęszczenie podsypki, przytwierdzanie szyn (bezstykowych) w odpowiedniej temperaturze, kontrola stanu elementów mocujących szyny;
- silnych wiatrów: usuwanie drzew i krzewów w pasie szerokości 15 m od osi skrajnego toru kolejowego, zygzakowanie sieci jezdnej, osadzanie słupów na betonowych fundamentach, użycie pociągów sieciowych, pogotowia energetycznego oraz sprzętu szybkiego usuwania awarii do naprawy sieci trakcyjnej i linii energetycznych oraz do usuwania zalegających drzew;
- wyładowań atmosferycznych: uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym, naprawa i wymiana uszkodzonych elementów, wykorzystanie pociągów sieciowych i pogotowia energetycznego celem naprawy uszkodzonej sieci i linii energetycznej.

Ponadto PKP PLK S.A. wprowadziła procedurę wykorzystującą informacje przesyłane drogą elektroniczną przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, dotyczące zaburzeń pogodowych i zagrożeń, powodowanych przez czynniki klimatyczne. System ten ułatwi przewidywanie zjawisk atmosferycznych i odpowiednie, wyprzedzające reagowanie na nie.

Planowana przebudowa istniejącej linii kolejowej Nr 38 relacji Ełk-Korsze nie zmieni istotnie sposobu i zakresu oddziaływania na zasoby przyrodnicze. Linia ta w związku z odcinkowymi przesunięciami osi toru będzie przebiegać w nowym obszarze niewykorzystywanym dotychczas na potrzeby kolejowe. W zakresie prac znajdują się również odcinki linii kolejowych łączące się z linią LK 38, jednak nie wychodzą one poza granice obszaru kolejowego. W obrębie odcinków, na których planowana jest korekta łuków / przesunięcia torowiska to przede wszystkim obszar obecnie zajęty przez infrastrukturę drogową i kolejową (94%). W dużo mniejszym stopniu przekształcone zostaną tereny porośnięte roślinnością trawiastą i uprawy rolne (4%) oraz tereny leśne i zadrzewione (2%). Oceniono, że na etapie budowy nastąpią tymczasowe i przejściowe zaburzenia w obszarze środowiska przyrodniczego, natomiast etap eksploatacji nie zmieni dotychczasowego oddziaływania linii kolejowej na zasoby przyrodnicze.

Rozpatrywana trasa LK 38 na odcinku Ełk – Korsze przebiega przez następujące obszary chronionego krajobrazu: OChK Pojezierza Ełckiego, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Doliny Rzeki Guber. Stanowi ona inwestycję celu publicznego, dlatego spełnia odstępstwa od zakazów obowiązujących w tych obszarach.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na obszary Natura 2000, ponieważ przebiega po granicach następujących obszarów: Ostoja Północnomazurska PLH280045, Jezioro Dobskie PLB280012 i Jezioro Woszczelskie PLH280034. Przeprowadzona analiza oddziaływania inwestycji liniowej dowodzi, że przebudowa przedmiotowej linii kolejowej nie będzie znacząco wpływać na przedmioty ochrony ww. obszarów. Skutki realizacji inwestycji w postaci ponadnormatywnego hałasu, drgań, intensywnego ruchu maszyn i obecności ludzi, nie będą miały wpływu na udokumentowane siedliska przyrodnicze i stanowiska gatunków, dla ochrony których wyznaczono ww. obszary.



Analizowana linia kolejowa przecina 3 krajowe korytarze ekologiczne: Puszcza Borecka – Puszcza Piska (KPn-7A) Śniardwy – Mamry (KPn-8A) oraz Mamry (KPn-11A). Są to również korytarze migracyjne dużych ssaków. Wszystkie korytarze ekologiczne należą do grupy Korytarza Północnego (KPn) łączącego Puszczę Augustowską, Knyszyńską i Białowieską z Doliną Biebrzy, Puszczą Piską, Lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim.

Z informacji opisanych w raporcie wynika, że w latach 2013-2018 na linii kolejowej nr 38 od Ełku km 103+600 do Korsz km 202+850 zarejestrowano 71 wydarzeń z udziałem zwierząt. Najwięcej kolizji ze zwierzętami odnotowano w miesiącach jesienno-zimowych, tj. od października do stycznia. Najczęściej dochodziło do kolizji z sarną, dzikiem i jeleniem (łącznie 91% udziału w kolizjach z pociągami). Populacje wskazanych gatunków wykazują tendencję wzrostową, natomiast skala kolizji zwierząt z pociągami jest nieznacząca dla ich populacji. Ponieważ linia kolejowa nie stanowi istotnej bariery dla przemieszczających się zwierząt, uznano, że realizacja inwestycji nie wymaga budowy przejść dla zwierząt, ani nie zachodzi potrzeba szczególnego dostosowywania terenu inwestycji dla przemieszczających się osobników. Nie stwierdzono uzasadnionej konieczności budowy nowych, dedykowanych specjalnie dla zwierząt obiektów – w szczególności dotyczy to przejść górnych, do których należałoby np. prowadzić wygrodzenia naprowadzające. W przypadku przejść dolnych – zarówno istniejące jak i zmodernizowane obiekty zapewnią możliwość skutecznej wymiany genowej pomiędzy populacjami.

W obszarze objętym inwentaryzacją przyrodniczą stwierdzono 10 typów siedlisk przyrodniczych, z czego 6 podlegać będzie ingerencji na skutek realizacji inwestycji: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*; 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*); 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*); 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*); 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*); 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe.

W oparciu o informacje opisane w raporcie uznano, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze. Na etapie budowy będą występowały przejściowe oddziaływania związane z ewentualną lokalizacją baz budowlanych, czy czasowym pogorszeniem stanu siedlisk w wyniku wycinki drzew i krzewów, albo też nieznacznego, zwłaszcza w porównaniu do całego zasobu w regionie, zajęcia terenu kosztem fragmentów poszczególnych płatów. Do miejsc najbardziej cennych, a tym samym najbardziej problematycznych należy zaliczyć siedlisko przyrodnicze typu 7140. Ze względu na jego usytuowanie względem linii kolejowej (ostra granica) zaplanowano ściankę szczelną pozwalającą na utrzymanie stabilności poziomu wód gruntowych w obu płatach eliminując w ten sposób oddziaływania znaczące. Istnieje także prawdopodobieństwo zanieczyszczenia środowiska wodno-glebowego na skutek ewentualnych niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn budowlanych w związku z ich awarią lub niewłaściwym stanem technicznym. Dlatego też należy wykluczyć lokalizację baz sprzętowych w bezpośrednim sąsiedztwie obu płatów tego siedliska, tj. co najmniej 50 m. Zanieczyszczenie substancjami chemicznymi może prowadzić do pogorszenia ich stanu lub w skrajnych przypadkach ich zniszczenia, co dotyczy szczególnie wpływu substancji chemicznych. Ponadto może dojść do nieistotnego pogorszenia jakości sąsiadujących z inwestycją siedlisk poprzez ułatwione wnikanie obcych gatunków inwazyjnych. W fazie użytkowania przebudowanej linii możliwe jest potencjalnie zanieczyszczenie środowiska wodno-glebowego na skutek wypadku kolejowego.

Na etapie projektu budowlanego zostanie wykonany projekt gospodarki zielenią. Projekt będzie zawierał wszystkie informacje o drzewach i krzewach przeznaczonych do wycinki - gatunki, liczebności, wiek, powierzchnie, wymiary. Zakresy wykonanych i planowanych wycinek w ramach utrzymania linii kolejowej dotyczą drzew usytuowanych do 15 metrów od osi skrajnego toru, znajdujących się tylko na działkach PKP, zgodnie § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonania robót ziemnych sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2014 r. Nr 153, poz. 1227). Z pozostałych nieruchomości drzewa będą usuwane tylko w niezbędnym zakresie

związanym z koniecznością przebudowy i budowy infrastruktury kolejowej (np. przy przepustach, wiaduktach, przejazdach, obiektach kubaturowych). Nie są to cenne zbiorowiska, ani też okazy drzew. W większości będą to drzewa, które wyrosły w wyniku kilkudziesięcioletnich zaniedbań wynikających z utrzymywania tych obiektów – na co wskazuje ich skład gatunkowy złożony także z obcych gatunków inwazyjnych jak: dąb czerwony, robinia akacja, klon jesionolistny oraz czeremcha amerykańska.

Prace związane z usuwaniem drzew i krzewów będą prowadzone głównie poza sezonem lęgowym większości gatunków ptaków, tj. poza okresem: 1 marca – 15 października. Jedynie w przypadku problemów harmonogramowych inwestycji dopuszcza się wycinkę w ww. okresie, ale pod nadzorem ornitologicznym, który wykluczy czynne gniazdo lub uzyska stosowną decyzję derogacyjną. Usuwanie drzew sugeruje się wykonać także pod nadzorem chiropterologicznym, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie zasiedlone przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – nadzór wstrzyma wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyska stosowną decyzję derogacyjną. W przypadku przebudowy przejazdów na bezkolizyjne przewiduje się konieczność usunięcia około 100 drzew rosnących na drogach dochodzących do LK 38. Ich dokładna liczba i lokalizacja będzie znana na etapie projektu budowlanego i uzgodnieniach z samorządami (kwestia ścieżek rowerowych, ciągów pieszych) i gestorami innych sieci (linie przesyłowe).

Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała występowanie 10 chronionych gatunków grzybów i porostów: odnożyca mączysta, odnożyca jesionowa, odnożyca kępkowa, odnożyca opylona, chrobotek leśny, chrobotek reniferowy, płucnica islandzka, brodaczka zwyczajna, obrotnica rzęsowata, wabnica kielichowata. W związku z realizacją inwestycji usunięte zostaną stanowiska następujących gatunków porostów: 24 na 27 stanowisk punkowych odnożycy mączystej, 21 na 25 stanowisk odnożycy jesionowej, 7 na 21 stanowisk odnożycy kępkowej oraz wszystkie 7 stanowisk odnożycy opylonej. Ponadto częściowej likwidacji ulegną stanowiska powierzchniowe odnożycy jesionowej – 19 z 30 stanowisk oraz odnożycy kępkowej – 10 z 16 stanowisk. W odniesieniu do odnożycy mączystej, odnożycy jesionowej i odnożycy kępkowej, ze względu na pospolitość tych gatunków, w szczególności w rozpatrywanej części województwa, planowane zniszczenia nie będą stanowić istotnej szkody dla regionu warmińsko-mazurskiego. Lokalne populacje odnożycy opylonej i obrotnicy rzęsowatej nie będą również zagrożone, ponieważ w toku oceny oddziaływania na środowisko wpływ przedsięwzięcia na siedliska tych gatunków oceniono na mało znaczący.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano występowanie stanowisk 13 gatunków mszaków objętych ochroną częściową: widłoząb kędzierzawy, rokiennik pospolity, fałdownik szeleszczący, torfowiec kończysty, torfowiec nastroszony, próchniczek błotny, widłoząb miotłowy, gajnik lśniący, drabik drzewkowaty, płonnik pospolity, płonnik cienki, torfowiec błotny oraz fałdownik nastroszony. Najpowszechniejsze gatunki to rokiennik pospolity, którego zlokalizowano w buforze inwentaryzacyjnym na 64 stanowiskach powierzchniowych i widłoząb kędzierzawy występujący na 35 płatach. Gatunki zostały uznane w buforze jako częste lub średnio częste.

Na etapie budowy zagrożeniem bezpośrednim wobec stanowisk chronionych gatunków porostów i mszaków jest zniszczenie ich siedlisk. Potencjalnie może dojść do pogorszenia jakości sąsiadujących z inwestycją siedlisk, np. spowodowane zanieczyszczeniem środowiska wodno-glebowego poprzez ewentualny wypadek kolejowy. Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy uzyskać odpowiednią decyzję derogacyjną na zniszczenie plech oraz siedlisk gatunków chronionych grzybów.

W obszarze badań przyrodniczych stwierdzono występowanie następujących gatunków roślin naczyniowych objętych ochroną: rosiczka okrągłolistna, turzycza strunowa, pomocnik baldaszkowy, widłak jałowcowaty, widłak goździsty, grzybień białe, goździk piaskowy, bobrek trójlistkowy, bagno zwyczajne, gruszyczka zielonawa, modrzewnica zwyczajna, kocanki piaskowe, kukułka krwista i dzwonek szerokolistny. Planowana inwestycja nie spowoduje uszczerbienia zasobów siedlisk wskazanych gatunków z powodu znacznej odległości placu budowy od tych stanowisk.

Podczas przeprowadzonych badań terenowych stwierdzono m.in. 7 gatunków trzmieli (*Bombus sp.*), sześć gatunków z rodzaju biegaczy (*Carabus sp.*), dwa gatunki mrówki z rodzaju *Formica sp.* oraz zalotkę większą i czerwończyka nieparka. Nie potwierdziły się w granicach przedsięwzięcia stanowiska pachnicy dębowej wykazanej podczas pierwszego etapu inwentaryzacji przyrodniczej. Spośród wymienionych

gatunków na etapie budowy ingerencji podlegają siedliska czerwończyka nieparka, biegacza skórzastego oraz mrówki łąkowej i rudnicy. Na etapie realizacji inwestycji może dojść do tymczasowej utraty ich siedlisk w wyniku prowadzonych prac budowlanych, w tym usuwania darni, fragmentacji siedliska na skutek przejazdów samochodów transportowych oraz wydeptywania przez pracowników. Ponadto może dojść do pogorszenia jakości sąsiadujących z inwestycją siedlisk poprzez tymczasową zmianę stosunków wodnych lub zanieczyszczenia, zaśmiecanie siedlisk powstające na etapie realizacji inwestycji.

W ocenie tutejszego organu utrata siedlisk wskazanych gatunków, które należy uznać za częste regionalnie i pospolite w kraju, pozostanie poza znaczącym negatywnym wpływem na stan ich ochrony. Lokalne populacje ww. bezkręgowców zostaną zachowane ze względu na znaczną powierzchnię dostępnych siedlisk. Ponadto żaden z wymienionych gatunków nie jest narażony na wyginięcie. Dla siedlisk gatunków chronionych bezkręgowców znajdujących się w zasięgu bezpośredniej ingerencji budowlanej od linii kolejowej, inwestor będzie zobowiązany do uzyskania decyzji derogacyjnych dotyczących trwałego zniszczenia siedlisk dla niżej wymienionych gatunków we wskazanych lokalizacjach:

- trzmiele *Bombus sp.*, biegacz gładki *Carabus glabratus*, biegacz skórzasty *Carabus coriaceus* – po obu stronach LK 38 w granicach linii zajętości, tj. trzmiele w km: 194+287 P, 175+692 P, 175+692 P i 175+692 P; biegacze w km: 175+419 P, 171+458 P, 172+351 P, 171+458 P, 172+351 P, 167+173 L, 169+682 P, 166+683 P, 166+683 P, 161+744 L, 161+494 P, 156+176 L, 153+493 P, 130+832 L, 130+634 P, 130+832 L, 130+634 P, 113+435 P, 116+469 L, 117+193 P, 113+435 P, 116+469 L, i 117+193 P.
- czerwończyk nieparek *Lycena dispar* w km: 182+701 P, 182+704 L, 182+354 L, 179+276 L, 175+419 P, 171+458 P i 172+351 P, 166+644 P.
- mrówka łąkowa *Formica pratensis* w km: 175+650 L.
- mrówka rudnica *Formica rufa* w km: 173+198 P, 172+797 P, 172+706 P, 171+069 L.

W przypadku ww. gatunków mrówek i czerwończyka nieparka należy przed przygotowaniem wniosku derogacyjnego dokonać lustracji terenu w celu potwierdzenia występowania danych siedlisk we wskazanych lokalizacjach.

Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała, iż w rejonie prac inwestycyjnych występują następujące chronione gatunki ryb: głowacz biało płetwy, koza, różanka, piskorz oraz ślíz. Oddziaływanie inwestycji na miejsca bytowania ryb obejmować będzie prace budowlane wykonywane w obrębie mostów przecinających kanały i jeziora. Zakres ingerencji w ich siedliska będzie punktowy, zatem nie przewiduje się znaczących negatywnych skutków stanu ich ochrony w regionie. Negatywny wpływ na etapie realizacji zostanie zminimalizowany poprzez organizację prac w taki sposób aby nie dopuścić do spadania lub spływania materiałów i substancji do cieków i jezior. Zastosowane zostaną specjalne podesty, folie, geotekstylium lub siatki ochronne wyłapujące spadające elementy. Odpady powstające podczas remontów zostaną zmagazynowane w celu niedopuszczenia do ich przedostawania się do cieków i jezior. Realizacja prac inwestycyjnych nie będzie miała negatywnego wpływu na migrację ryb.

W przypadku gadów stwierdzono ubogość tej grupy kręgowców, bowiem reprezentowana jest tylko przez dwa gatunki objęte częściową ochroną – jaszczurkę zwinkę, której stanowiska kolizyjne zlokalizowano w 2 miejscach oraz jaszczurkę żyworodną, którą zlokalizowano na 8 stanowiskach kolizyjnych. Jaszczurki uznano za średnio częste w regionie. Wysoki udział gruntów ornych i lasów w strefie buforowej linii kolejowej miało zapewne wpływ na ich niską liczebność. Pomimo rzadkiego notowania obu gatunków można zaliczyć je do średnio licznych, ponieważ gatunki są pospolite w północno-wschodniej części kraju i na terenie całego kraju. Biorąc pod uwagę pospolitość gatunku zarówno w kraju jak i w regionie uznano, że likwidacja ww. stanowisk rozrodu i regularnego przebywania nie będzie stanowić znaczącego negatywnego wpływu na stan ochrony miejscowych populacji. W okresie budowy zwierzęta zostaną przepłoszone poprzez obecność ludzi i sprzętu, a możliwość przekraczania torowiska w okresie eksploatacji linii zapewni prześwit pomiędzy stopą szyny i tłuczniem we wskazanym w sentencji niniejszej decyzji kilometrażu.

Badany odcinek linii kolejowej Ełk – Korsze wraz z wyznaczoną strefą buforową obejmuje teren urozmaicony pod względem środowiskowym, ze znacznym udziałem drobnych zbiorników śródpolnych. W większości są to zbiorniki całoroczne, niewysychające, z płytkim poziomem wody i dobrze rozwiniętą strefą litoralną. Licznie godowały w nich żaby trawne, żaby moczarowe, kumaki nizinne, traszki zwyczajne. Z mniejszą częstotliwością godowały w nich grzebiuszki ziemne i rzekotki drzewne. Bardzo często były

zasiedlone przez żaby zielone, wykorzystujące je jako miejsca do żerowania, schronienia i rozrodu. Żaby zielone występowały również w drobnych rowach wypełnionych wodą przy torach kolejowych. Inwentaryzacja przyrodnicza obu etapów wykazała w buforze badawczym liczne stanowiska 13 gatunków płazów, tj. żaby trawnej, żaby wodnej, kompleksu żab zielonych, kumaka nizinnego, żaby moczarowej, żaby jeziorkowej, traszki zwyczajnej, ropuchy szarej, rzekotki drzewnej, grzebiuszki ziemnej, paskówki, ropuchy zielonej i traszki grzebieniastej.

W ramach działań minimalizujących wpływ inwestycji na herpetofaunę, na etapie budowy należy usytuować wygradzenia tymczasowe zlokalizowane w punkcie przecięcia się trasy migracji w poprzek torów. Siedliska herpetofauny powinny zostać wygradzone płotkiem tymczasowym po ok. 50 m w każdą stronę od tych punktów. Wyklucza się lokalizację zaplecza budowy, w tym gromadzenia materiałów i sprzętu w rejonie każdego z ww. siedlisk, tj. w kilometrażu lokalizacji tymczasowych płotków. Uznano za uzasadnione wprowadzenie nadzoru przyrodniczego (herpetologicznego) na etapie lokalizacji płotków, a także likwidacji siedlisk rozrodczych. Minimalizacja skutków negatywnych na etapie eksploatacji będzie możliwa na skutek pozostawienia prześwitu pomiędzy stopą szyny i tuczniem w danych lokalizacjach, tj. ok. 5-cio centymetrowa wolna przestrzeń pomiędzy górną powierzchnią podsypki i dolną powierzchnią stopki szyny. Z uwagi na niską śmiertelność płazów na torach przedmiotowej linii kolejowej, co w dużym stopniu wynika z faktu często wysokich nasypów przy jednoczesnym spełnianiu oczekiwań migracyjnych przez obiekty inżynierskie, nie jest uzasadnione tworzenie ww. szczeliny na pozostałych odcinkach linii kolejowej.

Na etapie budowy może bezpośrednio dochodzić do krótkotrwałego ograniczenia swobodnej migracji, przerwania lokalnych tras migracji spowodowane zwiększeniem ruchu kołowego maszyn budowlanych, przypadkowego zranienia i zabicia osobników i ich stadiów rozwojowych spowodowane pracami ziemnymi, a także do nieznacznej utraty siedlisk oraz tworzenia pułapek ekologicznych. Potencjalnie, płazy i gady mogą być narażone na pogorszenie jakości sąsiadujących z inwestycją siedlisk spowodowane ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-glebowego oraz zaburzenia komunikacji akustycznej i zachowania płazów w okresie godowym spowodowane niezorganizowaną emisją hałasu do otoczenia na etapie realizacji prac budowlanych oraz drgania podłoża.

Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy uzyskać decyzje derogacyjne na zniszczenie siedlisk płazów, przenoszenie okazów, w tym czasowe przetrzymywanie, a także płoszenie i niepokojenie. Wskazanie siedlisk lub ich fragmentów do likwidacji powinno nastąpić po przeprowadzeniu aktualizującej herpetologicznej wizji lokalnej.

Oddziaływanie inwestycji na ptaki obejmować będzie niszczenie ich stanowisk, płoszenie w wyniku pracy maszyn i obecności pracowników, pogorszenie jakości elementów siedliskowych, w związku ze zmianą stosunków wodnych, ewentualne kolizje z maszynami budowlanymi i samochodami dostarczającymi materiały budowlane oraz uszczuplenie siedlisk na skutek usuwania drzew.

W przypadku zajęcia terenu pod inwestycję następuje zniszczenie siedlisk awifauny, zarówno stanowiących miejsce rozrodu, ale również żerowisk. Oddziaływaniu temu podlega przede wszystkim obszar samego torowiska, gdzie siedliska ulegną całkowitej zmianie. Przypadkowe zabijanie na skutek kolizji z pojazdami może dotyczyć głównie ptaków lęgowych, których młode (podloty) opuszczają gniazda oraz gatunków żerujących nisko nad ziemią. Na etapie realizacji wpływ przypadkowego zabijania ptaków, ze względu na sporadyczność zjawiska, uznano za nieistotny. Hałas i drgania na etapie realizacji prac budowlanych – zwłaszcza hałas maszyn i pojazdów będzie nowym i odczuwalnym oddziaływaniem w otoczeniu inwestycji i będzie on miał bezpośredni wpływ na występujące w pobliżu ptaki, jednak o charakterze lokalnym, o ograniczonym czasie występowania i przemijającym. Oddziaływania tego typu z reguły nie wpływają na liczebność populacji ptaków. Na trasie linii kolejowej i poza nią znajduje się znaczna powierzchnia optymalnych siedlisk, do których ptaki mogą się przenieść. Realizacja inwestycji będzie miała charakter krótkotrwały. Ptaki wypłoszone podczas realizacji inwestycji powinny stopniowo wracać do siedlisk porzuconych na czas budowy. Z tego względu prognozuje się, iż oddziaływanie tego czynnika nie będzie znaczące na większości odcinków trasy linii kolejowej i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Wycinka drzew i krzewów może wywierać wpływ na awifaunę w bezpośredniej strefie przedsięwzięcia. W związku z tym inwestor uznał, że prace związane z usuwaniem drzew i krzewów będą prowadzone głównie poza sezonem lęgowym. Jeżeli zajdzie potrzeba usuwania drzew w tym okresie prace te zostaną wykonane pod nadzorem ornitologa. Przejęte działania minimalizujące zapewnią ochronę przed naruszeniem zakazów w stosunku do gatunków objętych ochroną. Zdaniem tutejszego organu nie zmieni się znacząco siedlisko drobnych ptaków śpiewających, które gniazdują na terenie inwestycji lub w jego pobliżu. W otoczeniu linii kolejowej znajdują się tereny leśne i zadrzewione. Po usunięciu części zadrzewień zmieni się ich charakter dla lokalnej awifauny. Drzewa objęte planami wycinki stanowią niewielką część drzew rosnących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Tym samym wycinka nie wpłynie istotnie na dostępność siedlisk ptaków.

Na etapie realizacji inwestycji ruch pojazdów kolejowych na trasie linii kolejowej może powodować kolizje z ptakami, a w konsekwencji ich śmiertelność. Ryzyko takie dotyczy przede wszystkim ptaków wykorzystujących padlinę jako pokarm. Oddziaływanie to nie będzie miało jednak istotnego wpływu na awifaunę z uwagi na sporadyczność tego zjawiska oraz fakt, iż rozpatrywany odcinek linii kolejowej jest wykorzystywany od kilkudziesięciu lat. W związku z tym realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącej zmiany dotychczasowych warunków siedliskowych.

Pogorszenie jakości siedlisk związane jest z organizacją prowadzenia prac i placów budowy, gromadzenia elementów budowlanych, fragmentacją terenu poprzez budowę dróg dojazdowych. Powoduje to zniszczenie oraz zmniejszenie ilości dostępnych miejsc gniazdowania i żerowania. Zmiana stosunków wodnych (osuszanie terenu) może spowodować pozbawienie miejsc rozrodu części gatunków ptaków w tym np. derkacza oraz znaczne zubożenie żerowisk np. bociana białego czy orlika krzykliwego. Gatunki te żerują na wilgotnych podtopionych łąkach okresowo zasobnych szczególnie w płazy, które w wyniku osuszenia otoczenia placu budowy mogą nie przystąpić do rozrodu, co może się przyczynić do mniejszego sukcesu lęgowego danych gatunków ptaków. Należy mieć jednak na uwadze, że planowana inwestycja obejmuje teren istniejącej i funkcjonującej linii kolejowej, gdzie nie planuje się trwałych zmian stosunków wodnych.

Ryzyko zanieczyszczeń związane jest z możliwością wystąpienia niekontrolowanych wycieków, w tym substancji ropopochodnych wykorzystywanych w maszynach budowlanych na skutek awarii lub niewłaściwego stanu technicznego sprzętu może mieć znaczenie dla gatunków związanych ze środowiskami wodnymi i wilgotnymi (zwłaszcza ptaków wodno-błotnych). Zanieczyszczenia powstałe na skutek ewentualnych awarii mogą zostać przeniesione na stosunkowo duże odległości (w zależności od poziomu wód, szybkości spływu, stopnia zanieczyszczenia i tempa reakcji służb ratowniczych). Jednak ze względu na sporadyczność takich sytuacji ryzyko pogorszenia warunków siedliskowych uznano za nieznaczące.

Głównym czynnikiem oddziałującym na ptaki na etapie użytkowania linii kolejowej jest ruch taboru. Wynikiem jest opuszczenie stanowisk, bądź spadek zagęszczenia populacji w strefie oddziaływania linii. Im większe natężenie hałasu, a tym samym im bliżej szlaku komunikacyjnego, tym spadek zagęszczenia populacji ptaków jest większy. Zasięg niekorzystnego oddziaływania zależy również od środowiska, w jakim gniazdują poszczególne grupy ptaków. W oparciu o informacje opisane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko uznano, że ruch kolejowy nie doprowadzi do istotnego spadku liczebności ptaków, ani liczby gatunków zamieszkujących tereny wzdłuż torów kolejowych. Słupy trakcyjne i same sieci mogą stanowić punkty do śpiewania, obserwacji i odpoczynku, które nie są przedmiotem zainteresowania drapieżników, natomiast otwarte tereny wzdłuż torów stanowią bardzo dobre obszary do żerowania dla ptaków polujących wzdłuż szlaków komunikacyjnych (ziarnożernych, owadożernych, drapieżnych).

Na terenie inwestycji nie znajdują się miejsca rozrodu ssaków innych niż nietoperze. Na obszarze przyległym do przebiegu planowanej inwestycji stwierdzono występowanie następujących gatunków objętych ochroną: wydra, bóbr europejski i kret. Nie przewiduje się znaczącego wpływu tej inwestycji na liczebność i stan zachowania populacji wskazanych gatunków w skali lokalnej i regionalnej.

W czasie realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie antropopresji w związku z pracą maszyn budowlanych w obrębie terenu inwestycji oraz poruszających się drogami dojazdowymi co może powodować czasowe wycofywanie się gatunków z miejsc o podwyższonym poziomie hałasu oraz

przypadkowe zabijanie zwierząt. Jednak będą to działania incydentalne, o małym prawdopodobieństwie wystąpienia, a narażenie na to oddziaływanie jest czasowe. Tak więc wpływ ryzyka związanym z przypadkowym zabijaniem gatunków ssaków uznano za nieistotny.

Realizacja inwestycji stwarza ryzyko zanieczyszczenia siedliska wodnego i gruntu na skutek niekontrolowanych wycieków do wód i gruntu substancji ropopochodnych na skutek awarii. Prawdopodobieństwo wystąpienia takiej sytuacji zostanie zminimalizowane w wyniku wykorzystywania maszyn budowlanych i taboru samochodowego, którego stan techniczny będzie sprawdzany na bieżąco.

W wyniku przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych stwierdzono występowanie co najmniej trzynastu gatunków nietoperzy: borowiec wielki, borowiaczek, gacek brunatny, karlik malutki, karlik większy, mopek, mroczek poźlocisty, mroczek posrebrzany, mroczek późny, nocek *Natterera*, nocek rudy, nocek łydkowłosy oraz nocek sp. (nieokreślony gatunek). Mroczek poźlocisty oraz mopek zachodni znajdują się w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt z oceną zagrożenia odpowiednio: NT (gatunki niższego ryzyka, ale bliskie zagrożenia) i DD (niedostatecznie rozpoznane), a mopek i nocek łydkowłosy wymienione są w załączniku II dyrektywy siedliskowej jako gatunki ważne dla Wspólnoty, który wymagają wyznaczenia obszarów Natura 2000. Poprzez zmianę w układzie struktur krajobrazu linie kolejowe mogą oddziaływać na nietoperze, z tym że zasięg oddziaływania i wpływ na poszczególne gatunki zasadniczo różni się: gatunki wrażliwe na przepłaszanie i wszelkie zmiany związane z fragmentacją siedlisk, zaburzeniem tras przelotów między żerowiskami a koloniami rozrodczymi i zimowiskami, takie jak podkowiec mały, nocek duży czy nocek orzęsiony obarczone są większym ryzykiem wpływu. Na terenach leśnych pozostawienie nieużytkowanego odcinka linii kolejowej zazwyczaj jest traktowane przez nietoperze w podobny sposób jak przecinka leśna – jako żerowisko i trasa przelotu.

W trakcie prac inwentaryzacyjnych najczęściej obserwowano osobniki mroczka późnego, borowca wielkiego oraz gatunki z rodzajów karlik i nocek. Mroczki i mopek rejestrowane były sporadycznie. Inwestycja przebiega przez bardzo liczne obszary żerowisk i tras migracji nietoperzy, które zlokalizowane są głównie na odcinkach leśnych i w obrębie zwartych obszarów zadrzewień. Inwentaryzacja chiropterologiczna potwierdziła również występowanie licznych godowisk, miejsc odpoczynku i zimowisk nietoperzy. Skupione są one zazwyczaj w otoczeniu terenów zabudowanych. Na większości odcinków rozpatrywanej trasy linii kolejowej notowano duże zróżnicowanie gatunkowe. Tereny leśne charakteryzują się większym bogactwem gatunkowym niż tereny zabudowane. Najważniejsze środowiska żerowania nietoperzy, w obszarze inwestycji to lasy i ich obrzeża, doliny rzeczne oraz jeziora. Potencjalnie korzystnymi miejscami żerowania są także szpalery drzew wzdłuż szlaków komunikacyjnych, w tym torowisk oraz tereny zabudowane (zwłaszcza ogrody, parki i otoczenie latarni ulicznych). Liniowe elementy krajobrazu (aleje drzew, kanały, skraje lasów itp.) są zwykle wykorzystywane przez nietoperze zarówno do polowania, jak i do przemieszczania się między kryjówkami dziennymi, a żerowiskami oraz do nawigacji w czasie sezonowych migracji. Niekorzystny wpływ inwestycji może być spowodowany planową wycinką co może wpłynąć na zmniejszenie powierzchni miejsc dogodnych do żerowania.

Ryzyko utraty siedlisk w związku z ich likwidacją bądź silną, niekorzystną ich zmianą, wynikającą z realizacji inwestycji jest istotne w przypadku rejonów występowania kolonii rozrodczych. Na całej długości LK38 Ełk-Korsze stwierdzono łącznie 15 kolonii rozrodczych, a wszystkie dotyczyły małych lub średniej wielkości, nie przekraczających 50 osobników. Zidentyfikowane kolonie rozrodcze i wskazane zagrożenia mogą okazać się nieaktualne, bowiem nie ma pewności co do ich funkcjonowania w okresie realizacji inwestycji. W związku z tym uznano za niezbędny udział nadzoru chiropterologicznego w okresie przygotowawczym do budowy, tj. podczas wycinki drzew, przygotowania placów budowy i rozbiórek/remontów obiektów budowlanych.

Zwiększenie ruchu kołowego związane z pracą ciężkich maszyn budowlanych w obrębie terenu zabudowy oraz z drogami dojazdowymi może potencjalnie powodować przypadkowe, nieumyślne zabijanie tych zwierząt. Dotyczyć to może jedynie incydentów, o małym prawdopodobieństwie wystąpienia, a narażenie na to oddziaływanie jest czasowe i ograniczone do godzin nocnych. Zagrożone są miejsca gdzie tzw. liniowe elementy krajobrazu, wzdłuż których najczęściej przelatują nietoperze, krzyżując się z linią kolejową. Prawdopodobieństwo kolizji z pojazdami dotyczy głównie nietoperzy nisko latających (np. gacek

brunatny), a ryzyko zwiększa się w związku z oświetleniem placu budowy (atraktant owadów), które może działać przywabiająco na owady, przy czym uzależnione jest również od stopnia aktywności gatunków.

Przeprowadzona analiza wpływu przedsięwzięcia na chiropterofaunę wskazuje, że oddziaływanie modernizowanej linii kolejowej nie będzie się wiązać w sposób istotny ze zniszczeniem lub zaburzeniem żerowisk nietoperzy, ich szlaków migracyjnych oraz miejsc rozrodu. Teren inwestycji obejmuje istniejącą od ponad 150 lat linię kolejową, w związku z tym uznano, że planowana modernizacja odcinków linii kolejowej na wszystkich etapach realizacji inwestycji nie będzie znacząco negatywnie wpływać na chiropterofaunę. Zmiany w otoczeniu inwestycji, będące efektem wycinki drzew, spowodują utratę miejsc żerowania nietoperzy, szczególnie gatunków polujących w pobliżu roślinności. Podczas prac może dojść do zniszczenia dziennych kryjówek nietoperzy. Dlatego w miejscach występowania nietoperzy należy każdorazowo przeanalizować charakter miejsc, z których będą usuwane drzewa. Dlatego należy zapewnić nadzór przyrodniczy przy usuwaniu drzew zlokalizowanych w obrębie udokumentowanych siedlisk nietoperzy.

Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na nietoperze. Niskie natężenie ruchu w porze nocnej na torach kolejowych analizowanej linii pozwala przypuszczać, że śmiertelność nietoperzy w wyniku kolizji z pociągami na przedmiotowej linii będzie bliska zeru, do czego przyczynia się także brak „naprowadzających” szpalerów drzew. Eksploatacja inwestycji nie wpłynie na zakłócenie migracji, bowiem ograniczony w czasie ruch pociągów, w przeciwieństwie do stałego, spontanicznego ruchu samochodów, nie stanowi nieprzekraczalnej bariery fizycznej w środowisku. W przypadku konieczności likwidacji zimowisk lub miejsc letniego rozrodu nietoperzy należy uzyskać decyzję derogacyjną na niszczenie siedlisk gatunków.

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 wydanej na podstawie tej ustawy. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny.

W kontekście wpływu na walory krajobrazu przewiduje się roboty związane z przebudową torowiska i obiektów inżynierskich. Charakterystycznym dla tego etapu nowym elementem krajobrazu będą place składowe i bazy sprzętu oraz pas terenu wytyczony wzdłuż istniejącej linii kolejowej stanowiący plac budowy. Place składowe i bazy sprzętu będą, ze względów organizacyjnych, lokalizowane w obrębie istniejącej infrastruktury kolejowej (najczęściej w pobliżu stacji kolejowych). Charakterystyczne elementy krajobrazu budowy będą przesuwane sukcesywnie wzdłuż linii kolejowej w miarę postępu prac i będą miały charakter krótkookresowy. W celu minimalizacji oddziaływań w zakresie ochrony krajobrazu przewidziano oświetlenie terenu zaplecza budowy w taki sposób, aby nie powodował istotnej ingerencji wizualnej, zwłaszcza nie powodował znaczącego dyskomfortu w przypadku bliskiego sąsiedztwa z zabudową mieszkaniową - zostanie zastosowane oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne. Po zakończeniu robót budowlanych, teren zaplecza budowy będzie przywrócony do pierwotnego stanu. Prace te będą odbywać się możliwie etapowo, w dostosowaniu do postępu robót.

Znacząca część robót wzdłuż analizowanych linii kolejowych będzie odbywała się w granicach kompleksów leśnych lub zadrzewień (brak osi widokowych). Wpływ w trakcie budowy będzie czasowy. Przyjęto, że roboty budowlane na analizowanych odcinkach linii kolejowych nie będą istotnie wpływały na ukształtowane walory krajobrazowe terenów sąsiadujących z liniami. Na odcinkach szlakowych, poza niewielkimi korektami łuku, nie przewiduje się istotnych zmian przebiegu linii kolejowej.

Realizacja inwestycji będzie odbywać się głównie na obszarze kolejowym, przekształconym antropogenicznie. Trwałym efektem krajobrazowym realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie przede wszystkim pojawienie się nowych obiektów inżynierskich (głównie wiaduktów drogowych w km 132+345, 152+207, 165+010 lub 165+715) w lokalizacjach, gdzie do tej pory istniały przejazdy w poziomie szyn, jak również nowy wygląd istniejących mostów i wiaduktów (które będą poddane remontowi lub wymianie). Przewiduje się, że obiekty remontowane i nowe będą dostosowane kolorystycznie do otoczenia, zwłaszcza na odcinkach przebiegających w obszarach chronionego krajobrazu.



Oddziaływanie na krajobraz będzie wiązać się również z budową ekranów akustycznych, planowanych w całości do wykonania jako pochłaniające - część z nich będzie zlokalizowana w obszarach o istotnych walorach krajobrazowych, w tym obszarach chronionego krajobrazu – Pojezierza Ełckiego, Krainy Wielkich Jezior Mazurskich. Ekran co do istoty są obcym elementem krajobrazu i tak jak sama linia kolejowa stała się częścią krajobrazu kulturowego regionu, tak ekrany akustyczne są obce temu krajobrazowi. W związku z tym zaplanowano, że ekrany zlokalizowane na odcinkach linii kolejowej w granicach ww. obszarów chronionego krajobrazu zostaną od strony zewnętrznej obsadzone roślinnością z gatunków: chmiel (*Humulus lupulus*) lub bluszcz pospolity (*Hedera helix*). Zastosowane działania minimalizujące - zastosowanie pnączy – wyeliminują ich potencjalnie negatywne oddziaływanie na estetykę krajobrazu.

Z uwagi na zakres i lokalizację planowanego przedsięwzięcia (ok. 76 km od granicy z Litwą i Białorusią, ok. 18.5 km od granicy z Rosją) oraz potencjalne oddziaływania, jakie mogą wystąpić na etapie budowy i eksploatacji, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Realizacja planowanej inwestycji może spowodować potencjalne kolizje z obszarami i obiektami chronionymi na mocy przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Niektóre z obiektów zabytkowych zlokalizowane są na terenie kolejowym w granicach realizacji przedsięwzięcia (53 obiekty), inne w bezpośrednim sąsiedztwie (10 obiektów w odległości do 30 m od linii kolejowej). W obszarze tym znajdują się również 4 stanowiska archeologiczne. Do obiektów zabytkowych, na których przewiduje się prace remontowe lub wyburzenia realizowane w ramach niniejszego przedsięwzięcia należą:

- umocnienia mostu kolejowego na kanale Giżyckim (Łuczańskim), stanowiące fragment LK38 od km ok. 152+040 do 152+080 – planowana wymiana mostu na nowy;
- linia kolejowa Kętrzyn – Węgorzewo, od 179+700 do 180+615 linia przyległa do LK38 (LK259 – km 0+750 do km 1+580) – planowane przesunięcie głowicy rozjazdowej łączącej LK 38 i LK 259 i konieczność korekty szlaku LK 259 bezpośrednio przed stacją;
- nastawnia XIX wiek, w km 179+775 – planowany remont budynku;
- wiadukt kolejowy nad rzeką Guber, stanowiący fragment LK38 od km ok 181+070 do 181+100 – planowany remont obiektu;
- most kolejowy nad rzeką Guber, stanowiący fragment LK38 od km ok 181+370 do 181+410 – planowany remont obiektu;
- budynek dworca w Tołkinach w km 192+900 - planowany remont obiektu.

Wojewódzki Konserwator Zabytków w Olsztynie wydał opinie lub zalecenia konserwatorskie odnośnie planowanych prac na części ww. obiektów. Wszelkie prace konserwatorskie, restauratorskie, remontowo-budowlane lub adaptacyjne oraz prace ziemne przy obiektach zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków, jak również prace w ich otoczeniu poprzedzone zostaną uzyskaniem pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W stosunku natomiast do obiektów budowlanych i obszarów niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w ewidencji zabytków pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego wydane zostanie w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Prace na obiektach zabytkowych prowadzone będą zgodnie z wydanymi zaleceniami konserwatorskimi.

Dla ochrony zabytków archeologicznych, zgodnie z zaleceniami konserwatora zabytków, zostanie zapewnione przeprowadzenie badań archeologicznych w formie stałego nadzoru archeologicznego podczas prac ziemnych. Prace remontowe będą wykonywane w poszanowaniu substancji zabytkowej, przy maksymalnym jej zachowaniu i wyłącznie przy użyciu materiałów historycznie uzasadnionych. Place budowy, miejsca magazynowania materiałów, bazy techniczne sprzętu i drogi dojazdowe do placu budowy będą w miarę możliwości lokalizowane w odległości od obiektów zabytkowych, zapewniającej ich odpowiednią ochronę (min. 50 m). Przy zastosowaniu i przestrzeganiu ww. warunków nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia miała negatywny wpływ na stan przedmiotowego zabytku archeologicznego.

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.



Potencjalne awarie mogą się zdarzyć wzdłuż odcinka linii, na placu, zapleczu budowy oraz na drogach i w obiektach terenu kolejowego. Mogą obejmować również tereny stacji (stacje towarowe, rampy, tory odstawcze). Na trasie przedmiotowej linii kolejowej, po realizacji planowanego przedsięwzięcia, odbywać się będzie przede wszystkim ruch pasażerski z niewielkim udziałem ruchu towarowego. W przypadku przewozów towarowych awaria może się wiązać z zanieczyszczeniem gleb, wód i powietrza. Szczególnie wrażliwe na potencjalne awarie jest środowisko gruntowo-wodne, w przypadku zdarzeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Oddziaływanie może również nastąpić w przypadku pożaru taboru na trasie przebiegającej przez kompleksy leśne. 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. Biorąc pod uwagę, że na planowanej do przebudowy linii kolejowej prognozuje się niewielki ruch pociągów towarowych (4 składy/dobę), prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzeń o znamionach poważnej awarii na przedmiotowej linii kolejowej jest niskie. Ponadto wycofanie z eksploatacji przestarzałego taboru kolejowego i zastąpienie go nowoczesnymi pociągami przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia poprawi się stan techniczny infrastruktury kolejowej, co również znacząco obniży możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych.

Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej może być spowodowane czynnikami zewnętrznymi, niezależnymi od stanu linii kolejowej. Wśród możliwych katastrof naturalnych można wymienić wystąpienie powodzi. Planowane przedsięwzięcie przebiega przez tereny zagrożone powodzią (Q1%) w dolinie rzeki Guber w miejscowości Kętrzyn. W związku z tym, że jest to jedyne miejsce na całym przebiegu przebudowywanego odcinka LK38 objęte zagrożeniem powodziowym, a długość linii w tej strefie wynosi łącznie ok. 3,65 km (co stanowi ok. 3,5% całkowitej długości przedsięwzięcia), to ryzyko wystąpienia tego zjawiska można szacować jako niskie. Planowana inwestycja nie przebiega przez tereny osuwiskowe lub obszary wydobywania kopaliny, jak również przez tereny, na których mogłyby wystąpić zagrożenia natury sejsmicznej.

Zakres inwestycji, w tym brak istotnych zmian w położeniu linii kolejowych w ramach projektu modernizacji, nie spowoduje wzrostu ryzyka katastrofy budowlanej. Ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej występuje obecnie - linia oraz towarzyszące jej obiekty inżynierskie oraz infrastruktura są w stanie niezadowolającym, który wymaga przeprowadzenia modernizacji. Dzięki realizacji inwestycji poprawie ulegnie stan infrastruktury i ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej zostanie ograniczone do minimum.

Z uwagi na fakt, że posiadane informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz nie istnieje ryzyko kumulowania się oddziaływań, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 ustawy o oś, jeżeli organ administracji architektoniczno - budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej, jak również jej wpływu na przyrodę wynika, że przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych w niniejszej decyzji, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

#### **Pouczenie**

**Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora**

Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 57 § 5 kodeksu postępowania administracyjnego termin uważa się za zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, którym obecnie jest Poczta Polska S.A. albo placówce pocztowej operatora świadczącej 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. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne, o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

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, co oznacza, iż brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata dzierz

Otrzymują:

1. Pani Ewa Makosz, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, Biuro Ochrony Środowiska, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa - pełnomocnik Inwestora
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa, poprzez obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie, Plac marsz. Józefa Piłsudskiego 5, 11-400 Kętrzyn
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku, ul. J. K. Branickiego 17A, 15-085 Białystok
3. Urząd Gminy Ełk, ul. T. Kościuszki 28A, 19-300 Ełk
4. Urząd Miasta Ełku, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 4, 19-300 Ełk
5. Urząd Gminy Stare Juchy, Plac 500-lecia 4, 19-330 Stare Juchy
6. Urząd Gminy w Wydminach, pl. Rynek 1/1, 11-510 Wydminy
7. Urząd Gminy Giżycko, ul. Mickiewicza 33, 11-500 Giżycko
8. Urząd Miejski w Giżycku, al. 1 Maja 14, 11-500 Giżycko
9. Urząd Miasta i Gminy Ryn, ul. Ratuszowa 2, 11-520 Ryn
10. Urząd Gminy Kętrzyn, ul. T. Kościuszki 2, 11-400 Kętrzyn
11. Urząd Miasta Kętrzyn, ul. Wojska Polskiego 11, 11-400 Kętrzyn
12. Urząd Miejski w Korszach, ul. A. Mickiewicza 13, 11-430 Korsze

Na podstawie części I ust. 45 oraz części IV załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1000, z późn. zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 222,0 zł ( w tym 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 17 zł za pełnomocnictwo).



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 30 marca 2020 r.

WOOŚ.420.3.2019.BG.43

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 30 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.43, o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze wraz z elektryfikacją” - dostosowanie do prędkości 160 km/h.

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

Planowana inwestycja swoim zakresem obejmuje przebudowę linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze o długości około 100 km, jak również przebudowę stacji kolejowych oraz przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W ramach prac na linii kolejowej oraz stacjach i przystankach osobowych przewidziano:

- prace rozbiórkowe (torów, rozjazdów, nawierzchni przejazdów, przepustów, elementów mostów, obiektów kubaturowych oraz urządzeń towarzyszących np. sieci i instalacji elektroenergetycznych, demontaż urządzeń srk);
- remont, przebudowę lub budowę obiektów inżynierskich;
- całkowitą wymianę nawierzchni na całym odcinku linii kolejowej;
- przebudowę nasypów wraz z torowiskiem w miejscach przesunięcia linii kolejowej;
- przebudowę przejazdów kolejowo – drogowych ze zmianą ich kategorii, budowę nowych przejazdów kolejowo – drogowych oraz przejść dla pieszych, likwidację wybranych przejazdów i przejść, budowę dróg technologicznych równoległych do linii kolejowej, budowę odcinków dróg publicznych w przypadku likwidacji przejazdów kolejowych, budowę parkingów P&R;
- przebudowę systemu sterowania ruchem kolejowym (w tym urządzeń srk na przejazdach) oraz sieci i urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę linii potrzeb nietrakcyjnych wraz ze stacjami transformatorowymi wzdłuż całej linii kolejowej, przebudowę urządzeń elektroenergetycznych (zasilanie, elektryczne ogrzewanie rozjazdów, oświetlenie);
- przebudowę peronów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych;
- remont, budowę oraz likwidację obiektów kubaturowych leżących wzdłuż linii kolejowej;
- budowę sieci trakcyjnej (w tym palowanie słupów trakcyjnych);
- odtworzenie i budowę odwodnienia;
- przebudowę i budowę pozostałej infrastruktury towarzyszącej;
- przebudowę kolizji projektowanej infrastruktury z istniejącą infrastrukturą, przecinającą obszar inwestycji.

Prace w układzie torowym będą polegały głównie na dostosowaniu linii kolejowej do podwyższenia prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych wraz z zapewnieniem dopuszczalnych nacisków na oś min. 221 kN dla wszystkich torów. Geometria toru zostanie dostosowana do tych prędkości, w związku z czym zachodzi konieczność przesunięcia poprzecznego osi torów, a na wybranych odcinkach całego nasypu lub wykopu maksymalnie o około 30 m. Inwestycja będzie w niektórych lokalizacjach wychodzić poza teren kolejowy, co będzie związane z budową i przebudową toru oraz nasypu / wykopu kolejowego wraz z korektą łuków w związku z podniesieniem prędkości do 160 km/h,

budową odwodnienia wgłębnego w postaci drenów oraz powierzchniowego w postaci rowów otwartych, budową sieci trakcyjnej, kabli branży SRK, teletechnicznej, elektroenergetycznej, linii potrzeb nietrakcyjnych, budową odcinków dróg równoległych związanych z przesunięciem osi toru oraz przebudową przejazdów drogowo – kolejowych oraz budową systemu odwodnienia torowiska i odprowadzenia wody z obiektów inżynierskich (przepustów). Korekty łuków będą wykonywane w ramach istniejącego szerokiego nasypu/przekopu lub z przebudową istniejących nasypów/przekopów. Konieczność przesunięcia istniejących budowli ziemnych pod torowiskiem wymagana jest na odcinku o długości ok. 20% projektowanego odcinka.

Przebudowa układu torowego stacji Korsze obejmuje prace torowe w zakresie linii nr 38 oraz na obszarze włączenia do linii nr 353, w zakresie stacji. W przypadku stacji Kętrzyn obejmuje ona prace torowe w zakresie linii nr 38 oraz na obszarze włączenia do linii nr 259, w zakresie stacji oraz włączenia w stację Kętrzyn. Wydłużenie stacji Kętrzyn spowoduje przesunięcie głowicy rozjazdowej łączącej linie nr 38 i nr 259 oraz konieczność korekty szlaku linii nr 259 bezpośrednio przed stacją.

Na odcinku linii objętym przedsięwzięciem planuje się całkowitą wymianę nawierzchni na nową. W torach głównych nawierzchnia torowa zostanie zmieniona na konstrukcję podsypkową klasy 1 lub klasy 2 charakteryzującą się szynami typu 60E1, podkładami strunobetonowymi oraz sprężystymi mocowaniami szyn do podkładów. Pod wszystkimi przebudowywanymi torami projektowana będzie nowa warstwa ochronna z kruszywa. W miejscach występowania niekorzystnych zjawisk w istniejącym podtorzu jego przebudowa polegać będzie na wzmocnieniu i stabilizacji. W warstwy podtorza zostaną wbudowane geowłókniny, geosiatki lub geokraty, które mechanicznie wzmocnią i zastabilizują podtorze. Możliwe jest również dodanie do frakcji podtorza innych materiałów (np. cementu), które również spowodują jego wzmocnienie.

Odbudowa odwodnienia polegała będzie na oczyszczeniu i udrożnieniu istniejących rowów przytorowych trawiastych. Budowa nowego odwodnienia w miejscach wymaganych przepisami kolejowymi, gdzie brak jest istniejącego odwodnienia, zostanie zrealizowana przez zaprojektowanie nowych systemów odwodnienia. Na odcinkach, gdzie konieczne będzie umocnienie rowów zostaną one wyposażone w korytka płytkie umożliwiające migrację małych zwierząt. Na odcinkach, gdzie brak jest istniejących odbiorników, zagospodarowanie wód zaplanowano w zbiornikach retencyjno-odparowujących i chłonnych. W ramach odprowadzenia wody z obiektów inżynierskich (przepustów) przewiduje się reprofilację, oczyszczenie dna i skarp istniejących cieków i rowów odprowadzających wodę oraz odtworzenie zdegradowanych urządzeń. Na stacjach odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z układu torowego nastąpi poprzez nowobudowany system ciągów drenarskich, drenokolektorów, kolektorów oraz rowów.

W ramach inwestycji planuje się także przebudowę peronów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych. Istniejące perony zostaną rozebrane, nowe perony będą wykonane w konstrukcji z prefabrykowanych ścianek peronowych oraz opartych na nich płyt peronowych. Wysokość nowych peronów będzie wynosiła 0,76 m nad poziomem głowki szyny, ich długość użytkowa na stacjach Giżycko, Kętrzyn i Korsze (gdzie zatrzymują się pociągi dalekobieżne) będzie wynosić do 320 m (z możliwością wydłużenia do 400 m), a na pozostałych stacjach i przystankach osobowych będzie wynosić 150 m (z możliwością wydłużenia do 200 m). Odwodnienie peronów dwukrawędziowych będzie realizowane przy pomocy odwodnienia liniowego włączonego do odwodnienia układu torowego. Perony jednokrawędziowe będą odwadniane poprzez odpowiednie spadki na skarpę lub również poprzez odwodnienie liniowe. Perony zostaną wyposażone w wiaty peronowe punktowe, ławki, kosze na śmieci, tablice informacyjne, pojemnik na piasek, zegar itp. W pobliżu wejścia na perony zostaną zamontowane stojaki na rowery.

Planowane jest również przeprowadzenie różnego rodzaju i zakresu prac dotyczących obiektów inżynierskich, obejmujących głównie następujące działania: rozbiórka i budowa nowego obiektu, przebudowa, budowa nowego obiektu oraz remont. W celu przeprowadzenia istniejących i projektowanych dróg nad rowami kolejowymi lub ciekami oraz zapewnienia ciągłości rowów kolejowych, zostaną wykonane nowe przepusty drogowo. Przewidywane prace na obiektach inżynierskich będą obejmowały:

W przypadku mostów:

- 5 przypadków rozbiórki obecnego obiektu i budowy nowego,
- 3 przypadki przebudowy obiektu,
- 6 przypadków remontu obiektu,

- 1 przypadek rozbiórki obiektu (i skanalizowania przepływu).

W przypadku przepustów:

- 42 przypadki rozbiórki obecnego obiektu i budowy nowego,
- 10 przypadków przebudowy obiektu,
- 60 przypadków remontu obiektu,
- 6 przypadków skanalizowania obiektu,
- 4 przypadki likwidacji obiektu.

W przypadku pozostałych obiektów:

- przejścia pod torami - 1 przebudowa (rozbiórka i budowa nowego obiektu), 1 budowa nowego obiektu,
- ściany oporowe: -1 rozbiórka obecnego obiektu i budowa nowego, 1 remont,
- wiadukty kolejowe - 2 przypadki rozbiórki obecnego obiektu i budowy nowego, 1 przebudowa obiektu, 2 remonty, 1 budowa nowego obiektu,
- wiadukty drogowe: budowa 2 wiaduktów drogowych.

W miejscowości Sterławki Wielkie będzie wybudowany wiadukt w km 165+010 (w ciągu drogi powiatowej) lub w km 165+715 (w ciągu drogi wojewódzkiej) - obie lokalizacje są rozpatrywane i ujęte w analizach zawartych w raporcie, choć tylko jedna będzie realizowana.

Na przejazdach kolejowo-drogowych przewiduje się wymianę lub budowę nowych urządzeń zabezpieczających sygnalizacji przejazdowej. Na niektórych przejściach w poziomie szyn na perony zostaną zainstalowane dodatkowe urządzenia zabezpieczające (rogatki). Ponadto w miarę potrzeby wymieniane będą: nawierzchnia na przejazdach (płyty przejazdowe) oraz nawierzchnia na dojazdach do przejazdu, oznakowanie i zabezpieczenie drogi w obrębie przejazdu. Ze względu na brak potrzeby dalszego utrzymywania przewiduje się likwidację części przejazdów. W wybranych przypadkach, tam gdzie zajdzie taka konieczność zostaną wybudowane drogi równoległe zapewniające łączność pomiędzy drogami zlokalizowanymi po obu stronach torów. Łączna długość przebudowywanych/budowanych odcinków dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz prywatnych wynosi ok. 20 - 25 km. W ramach przebudowy dróg planowana jest:

- przebudowa jednej drogi krajowej na przejeździe o długości ok. 25 m; w ramach przebudowy planowana jest budowa chodnika, drogi rowerowej;
- przebudowa dróg wojewódzkich o łącznej długości ok. 600 – 800 m, w tym m.in.: DW655, DW594, DW592, DW590; większość prac na drogach wiąże się z przebudową przejazdów, w niektórych przypadkach planowane są także ciągi piesze, drogi rowerowe i place serwisowe;
- przebudowa dróg powiatowych o łącznej długości ok. 1 – 2 km, w tym m.in.: 1859N, 1714N, 1712N, DP1833N, DP1729N, DP1582N, DP1709N, DP1691N, DP1580N; większość prac na drogach wiąże się z przebudową przejazdów, w niektórych przypadkach planowane są także ciągi piesze, drogi rowerowe i place serwisowe;
- przebudowa dróg gminnych, wewnętrznych, dojazdowych, technologicznych, niepublicznych o łącznej długości ok. 7-10 km, w większości na przejazdach; w niektórych przypadkach planowane są także ciągi piesze, drogi rowerowe i place serwisowe.

W ramach budowy dróg planowana jest m.in.:

- budowa odcinka drogi wojewódzkiej w związku z budową wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej DW 592, w km 165+715 (w tym droga rowerowa, ciąg pieszy); łączna długość ok. 1 - 3 km;
- budowa dróg powiatowych w związku z budową przejazdu lub wiaduktu; łączna długość 3 – 4 km;
- budowa dróg gminnych, wewnętrznych, dojazdowych, technologicznych, niepublicznych o łącznej długości ok. 5-6 km, w tym na przejazdach i mijankach (będą to drogi o nawierzchni bitumicznej lub z kruszywa); w niektórych przypadkach planowane są także ciągi piesze, drogi rowerowe i place serwisowe.

Przy powyższych, przebudowywanych i budowanych odcinkach dróg planowane są parkingi:

Km drogi	Droga	Informacja o parkingach (dane orientacyjne)
141+259	DP1833N	Parking P&R – ok. 14 miejsc postojowych – ok. 700 m <sup>2</sup>
154+342	DK59	Parking P&R – ok. 16 miejsc postojowych - ok. 600 m <sup>2</sup>
154+635	Droga wewnętrzna PKP	Parking P&R – 16 miejsc postojowych - ok. 580 m <sup>2</sup>
169+675	DG126027N	Parking P&R – 4 miejsca postojowe - ok. 150 m <sup>2</sup>
184+696	DG126010N	Parking P&R – 12 miejsc postojowych – ok. 470 m <sup>2</sup>
189+396	Droga wewnętrzna D-04	Parking P&R – 7 miejsc postojowych - ok. 500 m <sup>2</sup>
192+950	Droga wewnętrzna D-09	Parking P&R – 6 miejsc postojowych - ok. 200 m <sup>2</sup>
165+014	DP1728N	Parking P&R 24 miejsca postojowe – 900 m <sup>2</sup>
165+014 – 166+000	DP1728N	Parking P&R 24 miejsca postojowe – 900 m <sup>2</sup>

W zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym planowana jest m.in. wymiana mechanicznych napędów zwrotnic na napędy elektryczne oraz wymiana sygnalizatorów kształtowych na sygnalizatory świetlne, przebudowę innych systemów bezpieczeństwa oraz wymiana istniejących blokad liniowych na nowe przekaźnikowe. Ponadto wzdłuż przedmiotowego odcinka Ełk (bez stacji) – Giżycko – Korsze (ze stacją) linii kolejowej nr 38 projektuje się budowę nowych sieci i urządzeń telekomunikacyjnych.

Na całym odcinku linii Ełk – Korsze zostanie zbudowana nowa sieć trakcyjna zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV. Budowa sieci będzie polegała na: palowaniu fundamentów pod słupy, bramki i odciągi trakcyjne, montażu konstrukcji wsporczych, montażu podwieszonych i osprzętu sieci trakcyjnej, wywieszeniu sieci jezdnej z przewodami, montażu uszynienia grupowego, wywieszeniu przewodu wzmacniającego oraz regulacji sieci trakcyjnej. W zakresie prac sieci trakcyjnej przewiduje się także zabudowę odłączników wraz z układem sterowania lokalnego, w którego skład wchodzi linie kablowe o napięciu do 1 kV oraz szafy sterownicze instalowane w bezpośrednim sąsiedztwie torów lub w budynkach nastawni.

Wzdłuż linii kolejowej zostanie zbudowana linia potrzeb nietrakcyjnych LPN o napięciu 15 kV, w wykonaniu napowietrzno-kablowym. W miejscach poboru energii elektrycznej linia LPN wyposażona będzie w stacje transformatorowe 15/0,4 kV od których prowadzone będą sieci energetyczne o napięciu do 1 kV.

Ponadto w ramach prac inwestycyjnych przewidziano likwidację części obiektów kubaturowych – nastawni, budynków mieszkalnych i gospodarczych, budynków magazynowych, strażnic przejazdowych. Przewidziane są także prace remontowe na jednym obiekcie kubaturowym oraz budowa nowych budynków: nastawni Kętrzyn km 179+780 oraz nastawni Korsze km 202+500.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów będzie się wiązało pracami nawierzchniowymi (wymiana tłucznia, wymiana szyn i podkładów, wykorzystanie geosyntetyków do wzmocnienia nasypów i podtorza) oraz z pracami remontowymi obiektów inżynierskich (beton, gotowe prefabrykaty betonowe, stal zbrojeniowa itp.). Określenie ilości wody, surowców oraz materiałów na obecnym etapie projektowania inwestycji, jest trudne do oszacowania i zależeć będzie w znacznej mierze od organizacji prac budowlanych. Na etapie przebudowy linii kolejowej nie przewiduje się istotnego zużycia wody. W miarę potrzeb, pobierana ona będzie z wodociągów znajdujących się na stacjach lub z wodociągów gminnych, na podstawie podpisanej umowy. W szczególnych przypadkach woda dostarczana będzie beczkowitzem. Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe oraz do zraszania miejsc kruszenia/gromadzenia gruzu powstałego z rozbiórek w miesiącach letnich. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę.

Zaopatrzenie w energię elektryczną na potrzeby technologiczne zaplecza technicznego, w tym zasilanie urządzeń i oświetlenia, pochodzić będzie ze źródeł własnych PKP i odbywać się będzie na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem. Przewiduje się, że zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie znaczne.

Na etapie budowy będą wykorzystywane maszyny budowlane (żurawie samojezdne, dźwigi układowe wraz z wagonami, koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki itp.) oraz urządzenia

stacjonarne napędzane paliwem płynnym. Zużycie paliw ciekłych, w tym głównie oleju napędowego do wykorzystywanego sprzętu, szacowane jest średnio na ok. 5000 l/dobę.

Na etapie eksploatacji zmodernizowanej linii kolejowej zużycie surowców w ujęciu rocznym przedstawiać się będzie następująco: energia elektryczna - ok. 2 400 000 kWh, olej napędowy i etylina - ok. 30 m<sup>3</sup>, węgiel i koks - ok. 50 t, woda - ok. 1 400 m<sup>3</sup>, smar do rozjazdów (biodegradowalny) - ok. 1 000 l, preparaty do odchwaszczania ok. 600 l.

Przedmiotowa inwestycja przebiega przez następujące obszary chronionego krajobrazu: OChK Pojezierza Ełckiego, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Doliny Rzeki Guber. Stanowi ona inwestycję celu publicznego, dlatego spełnia odstępstwa od zakazów obowiązujących w tych obszarach.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na obszary Natura 2000, ponieważ przebiega po granicach następujących obszarów: Ostoja Północnomazurska PLH280045, Jezioro Dobskie PLB280012 i Jezioro Woszczelskie PLH280034. Przeprowadzona analiza oddziaływania inwestycji liniowej dowodzi, że przebudowa przedmiotowej linii kolejowej nie będzie znacząco wpływać na przedmioty ochrony ww. obszarów. Skutki realizacji inwestycji w postaci ponadnormatywnego hałasu, drgań, intensywnego ruchu maszyn i obecności ludzi, nie będą miały wpływu na udokumentowane siedliska przyrodnicze i stanowiska gatunków, dla ochrony których wyznaczono ww. obszary.

Analizowana linia kolejowa przecina 3 krajowe korytarze ekologiczne: Puszcza Borecka - Puszcza Piska (KPn-7A) Śniardwy - Mamry (KPn-8A) oraz Mamry (KPn-11A). Są to również korytarze migracyjne dużych ssaków. Wszystkie korytarze ekologiczne należą do grupy Korytarza Północnego (KPn) łączącego Puszcze Augustowską, Knyszyńską i Białowieską z Doliną Biebrzy, Puszcza Piska, Lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim.

Planowana przebudowa istniejącej linii kolejowej Nr 38 relacji Ełk-Korsze nie zmieni istotnie sposobu i zakresu jej oddziaływania na środowisko, w tym na zasoby przyrodnicze. Linia ta w związku z odcinkowymi przesunięciami osi toru będzie przebiegać w nowym obszarze niewykorzystywanym dotychczas na potrzeby kolejowe. W zakresie prac znajdują się również odcinki linii kolejowych łączące się z linią LK 38, jednak nie wychodzą one poza granice obszaru kolejowego. W obrębie odcinków, na których planowana jest korekta łuków / przesunięcia torowiska to przede wszystkim obszar obecnie zajęty przez infrastrukturę drogową i kolejową (94%). W dużo mniejszym stopniu przekształcone zostaną tereny porośnięte roślinnością trawiastą i uprawy rolne (4%) oraz tereny leśne i zadrzewione (2%). Oceniono, że na etapie budowy nastąpią tymczasowe i przejściowe zaburzenia w obszarze środowiska przyrodniczego, natomiast etap eksploatacji nie zmieni dotychczasowego oddziaływania linii kolejowej na zasoby przyrodnicze.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata  Szudzierz

