



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.22.2026

Warszawa, 22 kwietnia 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 15192 Posła na Sejm RP Michała Wawera wraz z grupą posłów, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

PKP PLK SA w ramach analizy ryzyka skażenia wody pitnej w związku z planowaną inwestycją zleciła opracowanie analizy ryzyka wystąpienia zanieczyszczenia/zagrożenia warstwy wodonośnej strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej dla miasta Ełk w fazie eksploatacji linii kolejowej dla stanu istniejącego oraz po modernizacji linii (zarówno fazy budowy, jak i docelowego prowadzenia ruchu kolejowego).

Opracowanie obejmuje analizę badań fizykochemicznych wód podziemnych ze studni 2D, 5C, 14A, 17C i 19 z 2022 r. oraz analizę zagrożeń stanu ilościowego i jakościowego zasobów wodnych, pochodzenia naturalnego i antropogenicznego.

Analiza wskazuje szereg czynników minimalizujących ryzyko potencjalnego zanieczyszczenia warstwy wodonośnej po modernizacji linii kolejowej poprzez zaprojektowanie szczelnego systemu odprowadzania wód powierzchniowych i ewentualnych zanieczyszczeń, w tym zastosowania geomembrany. Opracowanie zostało przekazane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie (dalej: „RDOŚ”) w ramach procedowanego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W analizie ryzyka przeanalizowano sposób kontroli i redukcji potencjalnych zanieczyszczeń. W ramach monitoringu zaproponowano m.in. stosowanie piezometrów w celu monitoringu stanu jakościowego wód podziemnych w obszarze planowanej inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Zgodnie z omawianą analizą, aby zmniejszyć ryzyko zanieczyszczenia ważne jest zastosowanie środków zapobiegawczych, takich jak właściwe zarządzanie i składowanie materiałów oraz monitoring wód podziemnych. O wszystkich ewentualnych sytuacjach mogących doprowadzić do potencjalnego zanieczyszczenia wód podziemnych będzie obowiązek poinformowania odpowiedniego organu, tj. Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Ełku, kierownika budowy, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej i straży pożarnej. W takiej sytuacji zaleca się zwiększenie częstotliwości monitoringu, w pierwszej kolejności w piezometrach monitoringowych wykonanych na potrzeby modernizacji linii kolejowej oraz w najbliższych studniach ujęcia (szczególnie w momencie, jeśli potencjalne zanieczyszczenie zostanie stwierdzone w piezometrach).

Z uwagi na potencjalne (minimalne) ryzyko zanieczyszczenia warstwy wodonośnej będzie wykonana sieć piezometrów (otworów) mających na celu monitoring stanu jakościowego wód podziemnych w obszarze planowanej inwestycji. Piezometry zostaną wykonane po obu stronach projektowanej linii kolejowej, tj. na dopływie wód do inwestycji (strona

wschodnia) oraz na odpływie (strona zachodnia). Otwory monitoringowe w części zachodniej będą służyć do określania jakości wody w stanie pierwotnym jako punkt odniesienia jakości wody, natomiast piezometry po wschodniej stronie projektowanej inwestycji będą pełnić funkcję weryfikacji wpływu modernizacji linii kolejowej na wody podziemne w fazie budowy, jak również w fazie eksploatacji.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze wykonanie otworów obserwacyjnych musi być poprzedzone sporządzeniem i zatwierdzeniem projektu robót geologicznych. Sieć monitoringu pozwoli na szybką interwencję w przypadku ewentualnego wykrycia zanieczyszczenia wód w okolicy torów kolejowych zanim one dołyną do ujęcia.

Wody podziemne będą monitorowane pod względem ich parametrów fizykochemicznych, w szczególności pod kątem substancji, które mogą zanieczyścić wody podziemne w trakcie fazy eksploatacji (np. substancje ropopochodne oraz metale ciężkie - żelazo, mangan, chrom i wanad). Monitoring będzie prowadzony cyklicznie (pobór prób wód podziemnych w jednakowych, reprezentatywnych odstępach czasu np. na wiosnę w okresie roztopów oraz w okresie jesiennym). Szczegółowa lokalizacja punktów monitoringu, jego częstotliwość oraz zakres zostanie określona w dedykowanym dla tego zadania projekcie robót geologicznych, z uwzględnieniem lokalizacji studni ujęcia Przykopka. Monitoring rozpocznie się przed etapem modernizacji linii kolejowej, w celu określenia pierwotnej jakości wód przed etapem budowlanym.

W zakresie wykonania wierceń badawczych informuję, że wykonawca realizujący dokumentację projektową na zlecenie PKP PLK S.A. złożył wyjaśnienia Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w zakresie planowanych wierceń badawczych w strefie ochronnej ujęcia wody podziemnej w ramach zatwierdzenia projektu robót geologicznych. Zgodnie z ww. wyjaśnieniami planuje się wykonanie wierceń bezpłuczkowych, które nie będą miały negatywnego wpływu na wody podziemne. Nie planuje się wykonania wykopów.

Prace zostaną wykonane sprawnym technicznie sprzętem w celu zminimalizowania możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez wycieki paliwa i olejów. Badania polegać będą wyłącznie na mechanicznym wybieraniu urobku w celu rozpoznania jego następstw oraz określenia parametrów geologicznych. Do likwidacji otworów wykorzystany zostanie ten sam urobek, który został z nich wydobyty, bez stosowania jakichkolwiek zewnętrznych dodatków (wydobyty mechanicznie materiał zostanie ponownie użyty do zasypania otworu).

Minister Infrastruktury nie posiada dokumentacji technicznej ani hydrogeologicznej dotyczącej szczegółowego zakresu planowanych prac.

W zakresie pytania dotyczącego aktualnych analiz hydrogeologicznych z lat 2025–2026 należy wyjaśnić, że Minister Infrastruktury nie prowadzi samodzielnych analiz hydrogeologicznych dotyczących poszczególnych ujęć wody. Dokumentacja hydrogeologiczna stanowi element, tj. załącznik w postępowaniach prowadzonych przez właściwe organy, w szczególności w toku ustanawiania lub zmiany strefy ochronnej, o której mowa w art. 135 ustawy Prawo wodne. Minister właściwy otrzymuje dokumentację wyłącznie w zakresie wynikającym z obowiązujących procedur opiniowania projektów aktów prawnych, nie prowadzi natomiast odrębnego, bieżącego zasobu analiz hydrogeologicznych dotyczących konkretnych ujęć.

Odnosząc się do planowanych technologii i materiałów mających na celu zabezpieczenie przed zanieczyszczeniem wody pitnej informuję, że projektant zastosował rozwiązania techniczne zapobiegające przedostaniu się ewentualnych wycieków. Podstawową przewidywaną barierą ochronną jest zastosowanie pod linią kolejową oraz pod

infrastrukturą towarzyszącą (rowy, zbiorniki) szczelnej geomembrany wykonanej z materiału wykazującego odporność chemiczną, biologiczną itp. Materiał ze względu na swoje duże właściwości izolujące ma zastosowanie w szerokim zakresie (m.in. przy uszczelnianiu składowisk odpadów komunalnych, obiektów magazynowania paliw płynnych, oczyszczalni ścieków itp).

Zastosowana geomembrana typu geochron lub inna równoważna posiadać będzie następujące parametry: przepuszczalność wody  $\leq 10^{-6}$  [ $m^3 \times m^{-2} \times d^{-1}$ ], przepuszczalność gazów  $\leq 2,6 \times 10^{-3}$  [ $m^3 \times m^{-2} \times d^{-1}$ ] oraz  $\leq 1,5 \times 10^{-1}$  [ $mol \times m^{-2} \times d^{-1}$ ]. Membrana ta spełnia wymagania co do twardości i odporności na utlenianie, warunki klimatyczne, korozji naprężeniowej według normy PN-EN 14575. Zgodnie z normą membrana posiada trwałość powyżej 25 lat. Membrana spełnia również wymagania co do odporności na chemikalia według metody badawczej PN-EN 14414 i odporności na degradację mikrobiologiczną według metody badawczej PN-EN 12225.

Ze względu na zastosowane technologie prac ryzyko zanieczyszczenia jest bliskie zeru. Ponadto PKP PLK S.A. zawsze bierze odpowiedzialność za skutki swoich działań zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego.

W opinii PKP PLK S.A., w celu utrzymania prędkości 250 km/h (wymaganej przez Komisję Europejską dla Rail Baltica na tym odcinku) jedynym możliwym wariantem przebiegu projektowanej trasy jest przeprowadzanie trasy w zbliżeniu do istniejącej linii kolejowej, tj. przez strefę ochrony ujęcia wody „Przykopka”. W ramach prac projektowych zostało zmienione trasowanie projektowanej linii kolejowej w celu ominięcia terenu ochrony bezpośredniej (strefy A przedmiotowego ujęcia wody) na teren ochrony pośredniej (strefy B). W przedmiotowej sprawie Spółka odbyła spotkania m.in. z:

- Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji w Ełku w dniu 20 czerwca 2023 r. oraz w dniu 17 marca 2025 r.;
- Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Białymstoku w dniu 17 marca 2025 r.;
- Warmińsko-Mazurskim Urzędem Wojewódzkim, Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, RDOŚ Olsztyn, PWiK Ełk w dniu 7 kwietnia 2025 r.;
- Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Białymstoku, Centrum Unijnych Projektów Transportowych w dniu 28 stycznia 2026 r.

W chwili obecnej procedowane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w RDOŚ w Olsztynie, przy założeniu przebiegu trasy linii kolejowej przez teren ujęcia wody „Przykopka”. Został złożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji w zakresie województwa warmińsko-mazurskiego, który uwzględnia szereg zabezpieczeń eliminujących zagrożenie skażenia ujęcia wody.

RDOŚ w Olsztynie, jako organ przeprowadzający postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej, zapewnia udział społeczeństwa w postępowaniu. Organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o wszczęciu postępowania i zapewnił możliwość udziału w postępowaniu administracyjnym poprzez dostęp do dokumentacji oraz prawo do składania uwag/wniosków. RDOŚ w Olsztynie wysłał właściwym podmiotom dokumentację sporządzoną przez PKP PLK S.A., tj. m.in. do Gminy Ełk i Gminy Miasta Ełk, które zostały zobowiązane przez RDOŚ do opublikowania obwieszczeń w przedmiotowej sprawie w celu poinformowania mieszkańców o prowadzonym postępowaniu.

Terminy uzyskania decyzji administracyjnych dla inwestycji są odmienne dla całego odcinka Ełk – Trakiszki i są uzależnione od województwa, którego dotyczą. W zakresie odcinka obejmującego strefę ujęcia wody „Przykopka” zakładano terminy uzyskania:

- decyzji środowiskowej – wrzesień 2026 r., od tego terminu zależą następne:
- decyzji o ustaleniu lokalizacji – luty 2027 r.,
- pozwolenia na budowę – czerwiec 2027 r.

Mając na uwadze skomplikowaną sytuację formalną związaną z ujęciem wody, powyższe terminy mogą ulec zmianie.

Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach działa w granicach wniosku inwestora, badając możliwość udzielenia zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez inwestora. Jeśli w wyniku analizy dokumentacji zgromadzonej w trakcie prowadzonego postępowania, nie zdiagnozuje on przesłanek odmownych określenia warunków realizacji przedsięwzięcia, wówczas jest zobowiązany do wskazania w decyzji wariantu inwestora jako dopuszczonego do realizacji i określenia dla niego warunków realizacji.

Przesłanki odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia, wymienione zostały w art. 80 ust. 2 oraz art. 81 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. Przesłankami takimi mogą być również inne okoliczności, ale muszą one wynikać z konkretnych uregulowań prawnych lub faktycznych.

W przypadku odmowy wydania decyzji środowiskowej lub odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia, konieczna będzie korekta planowanego przebiegu linii kolejowej w ramach ww. inwestycji. Powyższe spowoduje konieczność przeprowadzenia dla omawianej inwestycji nowej oceny oddziaływania na środowisko, w konsekwencji czego opóźnienie przygotowania dokumentacji projektowej dla odcinka Ełk – Trakiszki wyniesie ok. 1,5 roku.

Rozporządzenie unijne w sprawie sieci TEN-T nie przewiduje kar finansowych w przypadku opóźnienia w zakończeniu prac nad siecią bazową, rozszerzoną siecią bazową i siecią kompleksową. Zgodnie z postanowieniami ww. rozporządzenia w przypadku opóźnienia w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową, rozszerzoną siecią bazową lub siecią kompleksową TEN-T, Komisja Europejska może przekazać właściwemu państwu członkowskim zalecenia w celu wyeliminowania tego opóźnienia, zapobieżenia dalszym opóźnieniom lub ich ograniczenia.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu