



Białystok, 10-08-2021 r.

WOOS.420.19.2020.PL

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. t oraz art. 84 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 t.j.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 t.j.) po przeanalizowaniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Damiana Kniaża z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie dróg wewnętrznych obejmujących:**

1. Likwidację przejazdu kat. D w km 108,911 w ciągu DG 107976B wraz z budową odcinków dróg, równoległych do pasa kolejowego po stronie południowej (prawej) linii kolejowej od km ok. 108,911 do km ok. 109,991;
2. Likwidację przejazdu kat. D w km 116,839 w ciągu DG 109662B wraz z budową odcinków dróg, równoległych do pasa kolejowego:
  - po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok. 115,747 do km ok. 118,162
  - po stronie lewej (północnej) linii kolejowej od km ok. 116,834 do km ok. 118,003;
3. Likwidację przejazdu kat. D w km 134,139 w ciągu DG 156238B wraz z budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok. 132,982 do km 134,143,
4. Likwidację przejazdu kat. D w km 138,578 w ciągu DG 107642B wraz z budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego:
  - po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok. 138,588 do km ok. 139,837;
5. Likwidację przejazdu kat. A w km 140,789 w ciągu DG 107589B wraz z budową przejścia pod torami w km 140,740 i odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej linii kolejowej od km ok. 140,789 do km ok. 141,394 wraz z budową obiektu w km 141,084;
6. Likwidację przejazdu kat. D w km 144,780 w ciągu DP 1563 wraz z budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego:
  - po stronie południowej linii kolejowej od km ok. 144,113 do km ok. 144,811;
7. Budowę odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej (północnej) linii kolejowej od km ok. 146,082 do km ok. 146,880 - budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego wynika z konieczności likwidacji przejazdu kat. A w km 146,095 w ciągu DG 107562 wraz z budową wiaduktu drogowego w km 145,997 w ciągu DG 107562 (objęte odrębnym opracowaniem i postępowaniem);

8. Budowę odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej linii kolejowej od km ok. 157,349 do km ok. 160,120 - budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego wynika z konieczności „Likwidacji przejazdu kat. D w km 160,120 w ciągu DG 1532 wraz z budową przejścia pod torami w km 160,120 i mostu drogowego w ciągu drogi gminnej (objęte odrębnym opracowaniem i postępowaniem), wraz z budową przejścia pod torami w km 160,120 i budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej linii kolejowej od km 157,408 do km 160,119 realizowanych w ramach projektu: „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew - Białystok”.

**II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. Wszelkie prace związane z realizacją przedsięwzięcia, prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym, którego celem będzie kontrola wpływu prowadzonych prac budowlanych na występujące w obszarze planowanej inwestycji, jak i na terenach bezpośrednio z nią sąsiadujących, gatunki fauny i flory i stwierdzone zbiorowiska roślinne. Nadzór przyrodniczy powinien być prowadzony przez specjalistę przyrodnika (lub zespół przyrodników), posiadającego doświadczenie w pracach terenowych i rozpoznawaniu fauny i flory (w zakresie siedlisk przyrodniczych, biologii roślin, entomologii, ichtiologii, herpetologii, ornitologii, teriologii).
2. Nadzór w szczególności powinien:
  - zabezpieczyć wykopy, wpusty, studzienki oraz kontrolować wszelkie wykopy pod kątem występowania w nich herpetofauny (w tym kontrola wszelkich wykopów przed ich zasypaniem),
  - dokonywać przeglądu obszaru inwestycji i jego sąsiedztwa oraz prowadzić obserwację w trakcie trwania budowy, pod kątem tworzących się siedlisk rozrodczych i/lub szlaków migracji, i jeżeli zajdzie taka potrzeba zaleci dodatkowe ogrodzenie płótkami tymczasowymi także innych miejsc, które w opinii nadzoru stanowić będą miejsca potencjalnie narażone na przenikanie płazów na plac budowy,
  - kontrolować prace prowadzone w obrębie cieków podczas budowy mostów nie rzadziej niż raz na trzy tygodnie na odcinku około 500 m poniżej miejsca robót;
  - kontrolować wykonywanie prac i zapobiegać naruszeniom zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody.
3. Wycinkę drzew prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 15 marca do 15 sierpnia. Warunkowo dopuszcza się wykonanie wycinki we wskazanym okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej i chiropterologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki w formie pisemnego raportu stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków i nietoperzy w obrębie usuwanych drzew.
4. Pnie drzew nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu robót, zabezpieczyć poprzez zastosowanie osłon z desek sięgających do wysokości pierwszych gałęzi. Mocowanie osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia

gwoździ.

5. W przypadku konieczności pozostawienia odkrytych korzeni przykryć je matami słomianymi.
6. W celu zabezpieczenia koron drzew wygrodzić teren w granicach ich rzutu i wyłączyć strefę rzutu korony z komunikacji.
7. W obrębie systemu korzeniowego, w promieniu minimum 2 m od korony drzewa nie przechowywać materiałów szkodliwych dla korzeni i gleby.
8. Prace w obrębie koryta cieków należy prowadzić w sposób niepowodujący nadmiernego mącenia wody i jej zanieczyszczenia.
9. Ograniczyć możliwości przedostania się zanieczyszczeń do wód podziemnych poprzez stosowanie, w miarę możliwości, w trakcie robót ziemnych odpowiednich zabezpieczeń technicznych, np. w postaci ścianek szczelnych ograniczających dopływ wód gruntowych do wykopów lub nowo budowanych obiektów inżynierskich.
10. Zbierany z terenu budowy humus przeznaczyć do powtórnego wykorzystania, zadarniania w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki, nie wywozić humusu na znaczne odległości.
11. Prace budowlane prowadzić, w taki sposób, aby unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów. Powstałe, niezwłocznie likwidować celem zabezpieczenia przed wpadaniem i uwięzieniem w nich małych zwierząt.
12. Likwidację siedlisk płazów wykonać w okresie wrzesień-październik, po stwierdzeniu przez herpetologa braku obecności płazów, w tym postaci larwalnych, czy osobników zimujących; przed likwidacją, zbiornik szczelnie odgrodzić, odłowić występujące tam osobniki, a następnie stopniowo, pod nadzorem przyrodniczym obniżać poziom wody, zasypywać jednostronnym frontem.
13. Plac budowy zabezpieczyć przed wtargnięciem płazów i innych małych zwierząt poprzez zastosowanie ogrodzeń ochronnych tymczasowych o następujących parametrach i rozwiązaniach:
  - wysokość części nadziemnej min. 50 cm,
  - głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm,
  - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości min. 5 cm,
  - wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie dołem (poniżej dolnej krawędzi), jak również wspinanie się i przechodzenie górą, staranne i szczelne wykonanie łączenia sąsiednich pasów materiału oraz zachowanie szczelności przy powierzchni gruntu,
  - wykonane z materiału umożliwiającego odpowiedni i trwały naciąg np.: folii (różnych grubości), brezentu, geotkaniny i geowłókniny; materiał powinien być gęsty o zwartej strukturze (jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą,
  - lokalizację oraz termin montażu i demontażu ogrodzeń uzgodnić z herpetologiem biorąc pod uwagę warunki pogodowe i występowanie migracji,
  - płotki wykonać pod nadzorem herpetologicznym, który powinien zweryfikować

lokalizację ogrodzeń w oparciu o aktualne dane terenowe i bieżące obserwacje w terenie dotyczące aktywności poszczególnych gatunków w otoczeniu drogi. Nadzór może skorygować lokalizacje ogrodzeń, jeśli będą przemawiały za tym aktualne dane faunistyczne i zmiany w aktywności gatunków.

14. Do umacniania dna koryt rowów stosować płytkie korytka typu GARA, z dopuszczeniem stosowania korytek głębokich pod warunkiem wyposażenia ich w elementy umożliwiające wydostanie się z nich zwierząt, np. pochylnie w interwałach co 50 m.
15. Zaplecze budowy w tym bazy sprzętowo-materiałowe oraz składy odpadów lokalizować w odległości minimum 50 m od cieków wodnych, rowów melioracyjnych, poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza terenami cennymi przyrodniczo.
16. Podczas robót na mostach stosować materiały zabezpieczające przed dostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieku (np. siatki).
17. Urządzenia odwadniające zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt m.in. poprzez zastosowanie przykryć studzienek odwadniających. Pozostałe elementy wykonać tak, aby nie stanowiły pułapki dla drobnych zwierząt.
18. W przypadku kolizji z ciekami wodnymi, kablowe linie energetyczne i telekomunikacyjne wykonać za pomocą przewiertu sterowanego.
19. Obiekt mostowy MD-9 wyposażyć w obustronne półki wyniesione ponad zwierciadło wody i dostosować go do projektowanego obiektu mostowego wybudowanego w ramach zadania A jako przejście dla małych zwierząt, aby zachować ciągłość migracji.
20. Projektowane przepusty dostosować do migracji zwierząt drobnych i płazów poprzez wyposażenie ich w obustronne betonowe półki. Półki należy płynnie połączyć z terenem sąsiadującym, a na ich powierzchni wyłożyć grunt rodzimy.
21. Do umocnienia koryta cieku Ślina należy stosować materiały naturalne tj. narzut kamienny, zadarnienia, faszyny i maty kokosowe. Należy unikać takich materiałów jak beton, gotowe płyty, gabiony itp.
22. Rowy odwadniające zaprojektować jako rowy ziemne, zadarnione o nachyleniu skarp bocznych nie większym niż 1:1,5. W przypadku konieczności zastosowania rowów o nachyleniu większym niż wskazane powyżej w rejonie najść dla zwierząt w km około 141+084 oraz 159 + 400 oraz najść do projektowanych przepustów dla płazów w km około 109+350 i 117+780 zastosować pochylnie w odstępach co 50 cm, których montaż zostanie wykonany pod nadzorem przyrodniczym.
23. W przypadku konieczności zastosowania elementów umocnień w rowach, zaleca się stosować umocnienia o naturalnym charakterze (np. faszyna, kamień).
24. Wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych, w celu zabezpieczenia gruntu przed wyciekami płynów eksploatacyjnych.
25. Zaplecze budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe oraz składy odpadów utwardzić i zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do ziemi i wód. Tereny o słabej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego utwardzić płytami żelbetowymi na folii lub geowłókninie. W przypadku wycieku substancji

szkodliwych, wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw i smarów) i syntetycznych (np. olejów).

26. Plac budowy wraz z zapleciami (bazy techniczne i składy materiałów) lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
27. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
28. Masy ziemne (nie zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) wykorzystać w pierwszej kolejności przy realizacji inwestycji np. do wyrównywania terenu, pozostałą część przekazywać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania.
29. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami wytworzonymi w czasie realizacji inwestycji, minimalizować ich ilość, segregować i selektywnie magazynować w wyznaczonym miejscu, w szczelnych, zamykanych pojemnikach lub kontenerach, a następnie przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym do tego celu podmiotom, zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie gospodarki odpadami.
30. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie wykonywać w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót.
31. Ścieki bytowe z terenu budowy gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach (przenośnych sanitariatach), systematycznie opróżnianych przez specjalistyczne podmioty. Nie dopuścić do przepełnienia ww. zbiorników.
32. Na etapie eksploatacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z nawierzchni dróg odprowadzać do odbiorników poprzez system rowów otwartych. W miejscach wysokich nasypów wody opadowe i roztopowe odprowadzać do rowów za pomocą ścieków skarpowych.
33. Zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogowych.

### **III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.**

#### **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 23 grudnia 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowana przez pełnomocnika Pana Damiana Kniazia zwróciła się do tutejszego organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie dróg wewnętrznych (...) realizowanych w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok”.

Wnioskowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839 j.t.), dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. t 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 2021r. poz. 247 t.j.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

W dniu 31 grudnia 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał inwestora do uzupełnienia braków formalnych. Braki zostały uzupełnione pismem z dnia 19 stycznia 2021 r. (data wpływu: 20.01.2021 r.).

Dysponując wnioskiem oraz kompletem dokumentów wymienionych w art. 74 ust. 1 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczeniem z dnia 28 stycznia 2021 r. poinformował strony postępowania o wszczęciu w dniu 23 grudnia 2020 r. postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 28 kwietnia 2021 r.

Jednocześnie tym samym obwieszczeniem z dnia 28 stycznia 2021 r. tutejszy organ powiadomił, że zgodnie z art. 49 Kpa, o wszystkich kolejnych czynnościach administracyjnych, strony postępowania będą informowane obwieszczeniem, zamieszczonym wyłącznie w BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku, w zakładce „obwieszczenia i zawiadomienia”.

Obwieszczenie to zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku od dnia 28 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r., na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 28 stycznia do dnia 11 lutego 2021r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Nowe Piekuty w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 15 lutego 2021 r; na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Poświętne w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r.; na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Czyżewie w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r.; na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Czyżewie w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r. ; na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Szepietowie w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r.; na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sokoły w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 12 lutego 2021 r.; na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Turośń Kościelna w dniach od 29 stycznia 2021 r. do 15 lutego 2021 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łapach w dniach 29 stycznia 2021 r. do 18 lutego 2021r.

W dniu 25 lutego 2021r., tutejszy Organ wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowane przez pełnomocnika Pana Damiana Kniaża do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 19 marca 2021r. znak: IRRK1/7/4.2234.68.2021.IRE-02540-I (data wpływu: 30 marca 2021r.) wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej.

W dniu 27 kwietnia 2021r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Wysokiem Mazowieckiem o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, o czym poinformował strony poprzez obwieszczenie znak: WOOS.420.19.2020.PL z dnia 27 kwietnia 2021r. które zostało umieszczone Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku od dnia 27 kwietnia 2021 r. do 12 maja 2021 r. Jednocześnie w tym samym obwieszczeniu tutejszy organ poinformował strony postępowania o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 27 lipca 2021r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem w opinii z dnia 11 maja 2021 r., nr 44/NZ/2021 znak: NZ.7040.31.2021 nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim zawiadomieniem znak LU.ZZŚ.2.4360.168.2021.PB z dnia 5 maja 2021 r., przekazał zgodnie właściwością wniosek Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 27 kwietnia 2021 r. o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie zawiadomieniem znak LU.RZŚ.0155.43.2021.CW z dnia 20 maja 2021 r., przekazał zgodnie właściwością wniosek Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 27 kwietnia 2021r. o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, pismem znak: BI.RZŚ.435.47.2021.MC dnia 8 czerwca 2021r. (data wpływu: 14 czerwca 2021r.) wezwał Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 16 czerwca 2021r. przekazał przedmiotowe wezwanie pełnomocnikowi PKP PLK S.A.

Pismem z dnia 25 czerwca 2021r. znak IRRK1/7/4.2234.171.2021.IRE-02540-I wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej, które zostało przekazane Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku wraz z pismem z dnia 29 czerwca 2021 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku w opinii z dnia 7 lipca 2021 r. (data wpływu: 9 lipca 2021 r.), znak: BI.RZŚ.435.47.2021.MC nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazał warunki minimalizujące wpływ planowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, które zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie objęte przedmiotowym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizowane będzie w ramach zadania B pod nazwą „Wykonanie robót budowlanych na odcinku Czyżew – Białystok od km 107,260 do km 178,500 w ramach projektu: „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok”. Dla zadania pod nazwą: „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Czyżew – Białystok” (tzw. zadanie A), obowiązuje decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z Białymstoku dnia 18 maja 2018 r, znak: WOOŚ.4210.4.2017.PL oraz decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 27.10.2020 r. znak: DOOŚ-WDS/ZIL.420.80.2018.EK.31.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na likwidacji istniejących przejazdów, rozbiórce nawierzchni drogowej oraz budowie dróg równoległych do pasa kolejowego, a także budowie obiektów infrastruktury drogowej i kolejowej w tym mostów i przepustów. Łączna długość projektowanych dróg równoległych wynosi około 12 km.

Zaprojektowano likwidację jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych i zastąpienie ich przejazdami bezkolizyjnymi, a tym samym budowę nowych połączeń drogowych w postaci analizowanych dróg równoległych. Obszar robót będzie obejmował obecnie zajmowany teren, na którym istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa.

W ramach dostosowania geometrii układu torowego do prowadzenia ruchu pasażerskiego z prędkością  $V_p=200\text{km/h}$  i ruchu towarowego z prędkością  $V_t=120\text{km/h}$  oraz dostosowania podtorza i torowiska do nacisku osi lokomotywy i osi wagonu 221kN przewiduje się:

1. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. D w km 108,911 w ciągu DG 107976B wraz z budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie południowej linii kolejowej od km ok. 108,911 do km ok.109,991*, przewidziano:
  - likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w km 108,911 w ciągu DG 107976B,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi DD 01a równoległej do pasa kolejowego po prawej (południowej) linii kolejowej od km 108,911 do km 109,991.
2. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. D w km 116,839 w ciągu DG 109662B wraz z budową odcinków dróg równoległych do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok. 115,747 do km ok 118,162 oraz po stronie lewej (północnej) linii kolejowej od km ok.116,834 do km ok.118,003*, przewidziano:
  - likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w km 116,839 w ciągu DG 109662B,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi DD02b o długości ok. 2417 m równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km 115,747 do km 118,162,
  - budowę drogi DD 04 o długości ok. 1200 m równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej (północnej) linii kolejowej od km 116,847 do km 118,003,
  - budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.
3. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. D w km 134,139 w ciągu DG 156238B oraz budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok.132,982 do km ok.134,143. Likwidacja przejazdu kat. D w km 134,139 w ciągu DG 156238B*, przewidziano:
  - likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w km 134,139 w ciągu drogi DG 156238B,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi DG 107508B o długości ok. 1051 m wraz budową wiaduktu drogowego nad linią kolejową E75 w km 132,690,
  - budowę odcinka drogi o długości 1163 m równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km 132,982 do km 134,143
  - budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.
4. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. D w km 138,578 w ciągu DG 107642B wraz z budową odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok.138,588 do km ok.139,837*, przewidziano:



- likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w km 138,578 w ciągu drogi DG 107642B,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi DD13 równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km 138,588 do km 139,837 o długości ok. 1253 m,
  - budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.
5. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. A w km 140,789 w ciągu DG 107589B wraz z budową przejścia pod torami w km 140,740 i odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie prawej linii kolejowej od km ok.140,789 do km ok.141,394 wraz z budową obiektu w km 141,084*, przewidziano:
- likwidację istniejącego przejazdu kategorii A w ciągu DG107589B w km 140,789 w miejscowości Porośl-Wojślawy,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonanie zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi dojazdowej o długości około 676 m równoległej do linii kolejowej po jej południowej stronie od km 140,789 do km 141,394 łączącą drogę gminną DG 107589B w miejscowości Porośl Wojślawy z drogą gminną Brzozowo – Porośl Kije,
  - budowę dojeżdż do przejścia pod torami w rejonie rozbudowywanej stacji pasażerskiej Racibory łączących projektowaną drogę dojazdową po południowej stronie linii kolejowej oraz układ drogowy po jej północnej stronie,
  - budowę parkingu „park&ride” przy przejściu podziemnym pod torami stacji pasażerskiej Racibory po stronie południowej,
  - budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.
  - przejście pod torami PPT-1 w km 140,740 LK 75
  - Most drogowy MD-9 w ciągu drogi równoległej do pasa kolejowego w km 141,084 LK 75
6. W ramach zadania pn: *Likwidacja przejazdu kat. D w km 144,780 w ciągu DP 1563 wraz z budową odcinka drogi równoległej po stronie prawej (południowej) linii kolejowej od km ok. 144,113 do km ok.144,811*, przewidziano:
- likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w km 144,780 w ciągu DP 1563,
  - rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
  - budowę drogi DD 15 o długości ok. 720 m od km 144,113 do km 144,711 równoległej do pasa kolejowego po prawej stronie (południowej) linii kolejowej,
  - budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.
7. W ramach zadania pn: *Budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej (północnej) linii kolejowej od km ok.146,082 do km ok.146,880 - budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego wynika z konieczności Likwidacja przejazdu kat. A w km 146,095 w ciągu DG 107562 wraz z budową wiaduktu drogowego w km 145,997 w ciągu DG 107562 (objęte odrębnym opracowaniem i postępowaniem)*, przewidziano:

- likwidację istniejącego przejazdu kategorii A w km 146,095,
- rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonania zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
- budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.

8. W ramach zadania pn: *Budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego po stronie lewej linii kolejowej od km ok. 157,349 do km ok. 160,120 - budowa odcinka drogi równoległej do pasa kolejowego wynika z konieczności „Likwidacja przejazdu kat. D w km 160,120 w ciągu DG 1532 wraz z budową przejścia pod torami w km 160,120 i mostu drogowego w ciągu drogi gminnej (objęte odrębnym opracowaniem i postępowaniem), przewidziano:*

- likwidację istniejącego przejazdu kategorii D w ciągu DG1532 w km 160,120 w miejscowości Bojary,
- rozbiórkę nawierzchni przejazdu, rozbiórkę nawierzchni drogowej, rozbiórkę elementów oznakowania i innych elementów branży drogowej, a także wykonanie zabezpieczenia terenu po rozbiórce,
- budowę drogi dojazdowej o długości około 2796 m równoległej do linii kolejowej po jej północnej stronie od km 157,349 do km 160,120 łączącą się drogą dojazdową DD05 przy nowobudowanej DW682 w miejscowości Uhowo.
- budowę / przebudowę dojazdów do posesji przylegających.

Planowane drogi równoległe w zakresie przedsięwzięcia będą drogami wewnętrznymi klasy D z wyjątkiem DD15 (od 15 144,116 do km 144,780) która posiadać będzie parametry klasy Z.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie podlaskim, w powiecie wysokomazowieckim w gminach: Czyżew, Szepietowo, Nowe Piekuty i Sokoły oraz w powiecie białostockim w gminach: Poświętne, Łapy i Turośń Kościelna.

Wszystkie odcinki dróg będą budowane na terenie kolejowym. Miejsca, w których planuje się budowę dróg dojazdowych przylegają do torowiska linii kolejowej E75. Są to tereny pozbawione zabudowy, najczęściej tereny zadrzewień, nieużytków oraz pól uprawnych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się zwiększonej emisji hałasu oraz wzrostu emisji zanieczyszczeń do środowiska w postaci pyłów w wyniku prowadzonych robót ziemnych, spalin z urządzeń drogowych, z uwagi na pracę ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowóz materiałów budowlanych, zmianę ciągłości ruchu na istniejących odcinkach dróg lokalnych i linii kolejowej spowodowaną pracami budowlanymi, jednak oddziaływania te będą okresowe, odwracalne i nie będą powodować zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów chronionych.

W celu minimalizacji tych uciążliwości zdecydowana większość prac ma być wykonywana w porze dziennej z użyciem sprzętu sprawnego technicznie. Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzone będą w wyznaczonym miejscu i odbierane przez uprawnione podmioty w celu przewozu do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania. Eksploatacja przedsięwzięcia także będzie się wiązała z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącego z pojazdów poruszających się po drodze, jednak realizacja niniejszego zadania podniesie komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu, zwiększy płynność ruchu drogowego, a także zmniejszy emisję spalin i hałasu poprzez zastosowanie

nowej nawierzchni. Budowa dróg równoległych jest inwestycją, która umożliwi prowadzenie bezkolizyjnego, płynnego ruchu samochodów pokonujących linię kolejową E75. Płynny, bezkolizyjny ruch zmniejszy ilość spalin wprowadzanych do powietrza z obecnego układu drogowego.

Analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś wykazała, iż przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych, poza siedliskami łągowymi oraz poza ujściami rzek. Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest także poza strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, poza obszarami przylegającymi do jezior, a także poza obszarami górskimi. Teren inwestycji położony jest poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych. Planowany odcinek drogi dojazdowej w kilometrażu LK E75 157,349 - 160,120 położony jest w części na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych występują wokół ujściowego odcinka cieków Turośnianka na pograniczu gminy Łapy i Turośń Kościelna (km 158,500 - 162,500). W tym rejonie planuje się budowę drogi na odcinku linii kolejowej E75 od km 157,349 do km 160,120. Przedmiotowa inwestycja położona jest również w części w otulinie Narwiańskiego Parku Narodowego, a także na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001. Ponadto budowa projektowanego odcinka drogi w kilometrażu linii kolejowej E75 od km 140,789 do km 141,394 przecina ciek naturalny Ślina.

Przedmiotowa inwestycja zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911), zwanego dalej PGW, zlokalizowana jest w dorzeczu Wisły, w zlewniach dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o kodach PLGW200052 oraz PLGW200055.

Zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Według PGW dla ww. JCWPd stan ilościowy i stan chemiczny określono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego uznano jako niezagrażone. W dodatku ww. JCWPd zostały wyznaczone jako przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Ponadto planowane przedsięwzięcie położone jest w zlewniach pięciu jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Brok do Siennicy o kodzie PLRW2000172667649 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód oceniono jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym, określonym dla ww. JCWP zgodnie z PGW jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. W zlewni JCWP występują presje komunalna, przemysłowa, rolnictwo oraz presja niska emisja. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie presji rolniczej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie presji komunalnej i przemysłowej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami

dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych;

- Mianka od źródeł do Dzieży o kodzie PLRW2000172666669 jest niemonitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód oceniono jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym, określonym dla ww. JCWP - zgodnie z PGW jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego, stanu - ekologicznego - przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności. Dla ww. JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do roku 2021. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami;
- Awissa o kodzie PLRW20001726157499 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód oceniono jako zły, a z oceny stanu wynika iż jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym, określonym dla ww. JCWP zgodnie z PGW jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. W zlewni JCWP występuje presja (komunalna, przemysłowa, nierozpoznana presja). W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych (przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne), mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych. W zlewni JCWP występuje także presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej 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 roku 2027. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tą presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia 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 roku 2021. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych;
- Szeroka Struga o kodzie PLRW200017261569 jest niemonitorowaną, naturalną

częścią wód, stan wód oceniono jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym, określonym dla ww. JCWP zgodnie z PGW jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego - przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności. Dla ww. JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do roku 2021. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami;

- Turośnianka o kodzie PLRW20001726157699 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód oceniono jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym, określonym dla ww. JCWP zgodnie z PGW jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. W zlewni JCWP występuje presja komunalna i przemysłowa. 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 „przeгляд pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne", 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 roku 2027. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. Zgodnie z 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 trakcie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane stwarzają możliwość potencjalnego zagrożenia środowiska gruntowo-wodnego. Głównymi przyczynami powstających zanieczyszczeń mogą być m.in.: nieodpowiednie magazynowanie materiałów i środków stosowanych podczas budowy, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz zaplecza sanitarnego, a także wycieki paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów i maszyn budowlanych. Bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i organizacji prac budowlanych. Szczególną ostrożność należy zachować w pobliżu cieków, obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz obszarów zagrożonych powodzią. W związku z powyższym nałóżono na inwestora warunek, aby wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń,

prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych, w celu zabezpieczenia gruntu przez wyciekami płynów eksploatacyjnych. Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe oraz składy odpadów należy lokalizować w odległości minimum 50 m od cieków i rowów melioracyjnych, poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Ponadto ww. miejsca należy utwardzić i zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód. W przypadku ewentualnych wycieków substancji szkodliwych do środowiska wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania powstałych zanieczyszczeń zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw i smarów) oraz syntetycznych (np. olejów).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się niewielkie zużycie wody m.in. do zraszania warstwy podbudowy, zabezpieczenia przed pyleniem oraz na potrzeby bytowe pracowników budowy. Ścieki bytowe powstające podczas realizacji inwestycji należy gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach (przenośnych sanitariatach), systematycznie opróżnianych przez specjalistyczne podmioty. Nie należy dopuszczać do przepełnienia ww. zbiorników. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego nałożono na inwestora warunek, aby prowadzić prawidłową gospodarkę odpadami w czasie realizacji przedsięwzięcia. Należy minimalizować ich ilość, segregować i magazynować czasowo w wyznaczonych i utwardzonych miejscach, w szczelnych, zamykanych pojemnikach lub kontenerach, a następnie przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym do tego celu podmiotom, zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie gospodarki odpadami. Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia należy wykorzystać do rekultywacji terenu, a ich nadmiar przekazać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Ponadto plac budowy wraz z zapleciami (bazy techniczne i składy materiałów) należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. Zgodnie z zasadą minimalizacji zajęcia terenu zobowiązano inwestora, aby drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

W ramach budowy drogi równoległej do pasa kolejowego w km 141,084 LK75 zaprojektowano most drogowy nad rzeką Śliną w formie żelbetowego obiektu ramowego. W związku z budową ww. obiektu konieczna będzie przebudowa koryta cieku. Prace regulacyjne polegać będą na korekcie istniejącego lokalnego poszerzenia koryta cieku w obrębie mostu do parametrów w jego biegu powyżej mostu. Umocnienie skarp rzeki Ślina zostanie wykonane na odcinku o długości ok. 106 m, w ramach zadania A (Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Czyżew-Białystok). Natomiast umocnienia skarp cieku zaplanowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia (zadania B) nie wykrócą poza zakres wskazany w zadaniu A tj. nie obejmą odcinka dłuższego niż 106 m. W celu zabezpieczenia cieków przed przedostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów podczas wykonywania prac budowlanych na obiektach mostowych nałożono na inwestora warunek stosowania materiałów zabezpieczających np. siatek, a także zobowiązano do stosowania materiałów naturalnych do umocnienia skarp cieku.

Na etapie eksploatacji inwestycji zakłada się ujęcie wód opadowych poprzez powierzchniowy system odwodnienia, polegający na bezpośrednim spływie wód do rowów otwartych, w których będzie następował proces ich samooczyszczenia. W miejscach, gdzie drogi będą prowadzone na wysokim nasypie projektuje się odprowadzanie wód do rowów poprzez zastosowanie ścieków skarpowych. Wody z odwodnienia dróg odprowadzane będą do odbiorników tj. cieków i rowów melioracyjnych. Ze względu na niewielkie natężenie

ruchu na projektowanych drogach wody opadowe nie będą zwierać zanieczyszczeń w ilościach przekraczających wartości dopuszczalne tj. 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l substancji

ropo pochodnych określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). W związku z powyższym nie ma potrzeby stosowania innych urządzeń podczyszczających. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu odwodnienia projektowanych dróg nałożono na inwestora warunek, aby zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej stwierdzono, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości poszczególnych komponentów środowiska poza granicami terenu, na którym będzie zrealizowane.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 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 2021r. poz. 247 ze zm.) ustalono, co następuje:

- planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- w fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą m.in.: woda, energia elektryczna;
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii - przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 2 lutego 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii (Dz. U. z 2016 poz. 138).

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Wnioskowane przedsięwzięcie jedynie na niewielkim odcinku znajduje się w granicy obszarów Natura 2000. Na obszarze Natura 2000 znajduje się jedynie droga po lewej stronie linii kolejowej od km 157,349 do km ok. 160,120. Jest to obszar specjalnej ochrony ptaków Bagienna Dolina Narwi PLB200001, o którym mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.). Pozostałe drogi równoległe znajdują się poza obszarami Natura 2000. Powyższy docinek zlokalizowany jest również w otulinie Narwiańskiego Parku Narodowego. Ponadto w promieniu 5 km od projektowanych dróg nie są zlokalizowane rezerваты przyrody i obszary chronionego krajobrazu. Opisane uwarunkowania powodują, że różnorodność biologiczną tego miejsca należy ocenić jako przeciętną.

Opisu i oceny różnorodności przyrodniczej terenu inwestycji dokonano na podstawie danych pochodzących z: Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Czyżew – Białystok”, PKP Polskie Linie Kolejowe

S.A., październik 2016; Gdańsk. Ponadto przeprowadzona w 2020 roku aktualizacja inwentaryzacji przyrodniczej nie wykazała obecności dodatkowych gatunków i siedlisk chronionych w liniach rozgraniczających inwestycji, potwierdzając tym samym zgodność inwentaryzacji ze stanem faktycznym.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie nieużytków, a w jej otoczeniu znajdują się pola uprawne oraz zadrzewienia i zakrzaczenia. Oprócz drzew zieleń stanowi pospolita i ruderalna roślinność zielna i trawiasta, rośliny uprawne, więc nie są to tereny cenne przyrodniczo.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w ramach budowy drogi równoległej do pasa kolejowego w km 141,084 LK75 zaprojektowano most drogowy nad rzeką Śliną- w formie żelbetowego obiektu ramowego. W związku z budową ww. obiektu konieczna będzie przebudowa koryta ciek. Prace regulacyjne polegać będą na korekcie istniejącego lokalnego poszerzenia koryta ciek w obrębie mostu do parametrów w jego biegu powyżej mostu. Umocnienie skarp rzeki Ślina zostanie wykonane na odcinku o długości ok. 106 m, w ramach zadania A (Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Czyżew-Białystok). Natomiast umocnienia skarp ciek zaplanowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia (zadania B) nie wykracza poza zakres wskazany w zadaniu A tj. nie obejmą odcinka dłuższego niż 106 m. W celu zabezpieczenia rzeki Ślina przed przedostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do ciek podczas wykonywania prac budowlanych na planowanym obiekcie mostowym nałożono na inwestora warunek stosowania materiałów zabezpieczających np. siatek czy ścianek szczelnych, a także zobowiązano do stosowania materiałów naturalnych do umocnienia skarp ciek. W związku z faktem, iż w cieku Ślina nie występują gatunki objęte ochroną gatunkowa nie jest wymagane objęcie prac obostrzeniem terminowym. Proponuje się by objąć prace prowadzone w cieku nadzorem przyrodniczym, w ramach którego będą prowadzone obserwacje zachowania ichtiofauny na odcinku rzeki Ślina poniżej prowadzonych robót. Kontroli powinien dokonywać ichtiolog nie rzadziej niż raz na trzy dni na odcinku do 500 m poniżej miejsca prowadzenia robót. W przypadku wystąpienia zagrożenia dla ryb, nadzór ichtiologiczny będzie mógł wstrzymać realizację robót budowlanych.

Dodatkowe prace, które będą prowadzone w ramach przedsięwzięcia będą polegały na wykonaniu odwodnienia budowanych dróg - poprzez powierzchniowy system odwodnienia, polegający na bezpośrednim spływie do rowów otwartych, a stamtąd do cieków i rowów melioracyjnych. Odwodnienie torowe w postaci rowów ziemnych otwartych powinno być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby zapewnić swobodne przemieszczanie się małych zwierząt. Projektuje się rowy o nachyleniu skarp min. 1:1,5, a w przypadku konieczności zastosowania rowów o nachyleniu większym niż wskazane powyżej w rejonie najść dla zwierząt w km około 141+084 oraz 159,400 oraz najść do projektowanych przepustów dla płazów w km około 109+350 i 117+780 zastosować pochylnie w odstępach co 50 cm, których montaż zostanie wykonany pod nadzorem przyrodniczym. Rowy będą umacniane korytkami płytkami typu GARA, które nie stanowią pułapek dla płazów z dopuszczeniem stosowania korytek głębokich pod warunkiem wyposażenia ich pochylnie wskazane powyżej. W przypadku urządzeń odwadniających takich jak studzienki, kolektory, będą one projektowane tak, aby nie stanowiły pułapek ani bariery na drodze migracji drobnej fauny m.in. poprzez zastosowanie przykryć studzienek odwadniających.

Jak wskazuje się powyżej planowane przedsięwzięcie wiąże się z ingerencją w rzekę Ślina i inne cieki oraz rowy melioracyjne. Planowane prace związane z budową obiektów mostowych i przepustów nie spowodują trwałych zmian w bilansie jakościowym oraz ilościowym układu melioracyjnego na analizowanym terenie. Wskazane cieki zasilane są m.in. poprzez opady grawitacyjne, spływy powierzchniowe. Przedmiotowe formy



utrzymywania bilansu wód w cieku zostaną zachowane (przewiduje się odprowadzanie do ww. cieków wód opadowych). Zachowana zostanie również przepustowość modernizowanych odcinków cieków i rowów melioracyjnych. Zarówno obecność stałego nadzoru przyrodniczego oraz użycie do umocnienia brzegu rzeki materiałów naturalnych, w wystarczający sposób ograniczą negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji. Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do przecinanych lub sąsiadujących z przedmiotową drogą obszarów/obiektów o wyższych walorach przyrodniczych należy stwierdzić, że zestawiając wartość przyrodniczą poszczególnych obiektów, ich wrażliwość na niekorzystne zmiany oraz położenie względem przebiegu planowanych dróg – przedmiotowa inwestycja nie narusza ekosystemów o najwyższych walorach przyrodniczych w sposób powodujący ich istotne zniszczenie i zakłócenie funkcjonowania.

Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji mają być prowadzone pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty (specjalistów) przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji i zapobieganie naruszeniom zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody. Nadzór przyrodniczy prowadzony będzie w zakresie ochrony zarówno awifauny, fauny (w tym również płazów i ryb), jak i flory (chronione rośliny i siedliska). Stała obecność nadzoru przyrodniczego, zobowiązanego do wstrzymania prac w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub naruszenia wartości przyrodniczych sprawią, że ingerencja w środowisko przyrodnicze i niekorzystne następstwa nie przyjmą poważnych rozmiarów.

Inwestycja będzie wymagać wycinki drzew i roślinności o pospolitym składzie gatunkowym porastających nasyp kolejowy i jego sąsiedztwo. Planuje się usunięcie około 7440 sztuk drzew oraz około 5985 m<sup>2</sup> krzewów. W ramach działań minimalizujących wycinka drzew i krzewów oraz karczowanie terenu prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 15 marca do 15 sierpnia. Warunkowo dopuszczono wykonanie wycinki we wskazanym okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej i chiropterologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki w formie pisemnego raportu stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków i nietoperzy w obrębie usuwanych drzew. Z kolei, w przypadku drzew nie przeznaczonych do wycinki, a znajdujących się w zasięgu robót, zaproponowano szereg rozwiązań zabezpieczających przed uszkodzeniami.

Celem ochrony bytujących w sąsiedztwie inwestycji płazów należy zastosować tymczasowe płatki ochronne zabezpieczające przed wkraczaniem osobników na teren budowy. Ogrodzenia montować na odcinkach, w których plac budowy będzie sąsiedował bezpośrednio z terenami, na których wystąpią miejscowe rozlewiska lub miejscach wskazanych przez herpetologa, w okresie aktywności płazów, tj. o 15 marca do 31 października. Powinny być wykonane z geowłókniny, folii lub siatki z tworzywa sztucznego o oczkach nie większych niż 5 mm x 5 mm, o wysokości minimum 50 cm nad poziom gruntu, być wkopane minimum 10 cm w ziemię i posiadać odcięcie górnej krawędzi na zewnątrz terenu pod kątem 45 – 90° tworząc przewieszkę o szerokości minimum 5 cm. Prace budowlane prowadzić, w taki sposób, aby unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów. Powstałe, niezwłocznie likwidować celem zabezpieczenia przed wpadaniem i uwięzieniem w nich małych zwierząt.

Dodatkowo na etapie prowadzenia prac budowlanych zbierany z terenu budowy humus zostanie przeznaczony do powtórnego wykorzystania podczas zadarniania w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki. Jest on bowiem bankiem nasion roślin (diaspor) przywiązanych do określonych siedlisk oraz może różnić się składem gleby (torfy, namuły, gleby pylaste itp.).

Należy podkreślić, że oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko przyrodnicze nie będzie większe niż oddziaływanie przeanalizowane w ramach oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia przebudowy linii kolejowej E75 realizowanej w zakresie zadania A. Wszystkie opisane kolizje i rodzaje oddziaływań projektowanych rozwiązań drogowych z gatunkami chronionymi zostały uwzględnione w ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla zadania A.

Ze względu na niewielką wartość przyrodniczą terenów na których będzie prowadzona inwestycja (tereny kolejowe) nie zaleca się stosowania szczególnych sposobów ochrony środowiska przyrodniczego. Inwestycja będzie realizowana na terenach przeznaczonych na infrastrukturę kolejową i drogową, więc nie są to tereny cenne przyrodniczo.

Biorąc pod uwagę zakres planowanych prac oraz lokalizację inwestycji, nie stwierdza się, aby jej realizacja w znaczący sposób pogorszyła stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także w sposób znaczący wpłynęła negatywnie na gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci tych obszarów. Wobec powyższego stwierdzono, iż nie istnieją przesłanki przemawiające za koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w kontekście ochrony przyrody.

W przypadku stwierdzenia w obrębie planowanych prac występowania gatunków objętych ochroną, bądź wynikającej z prowadzonych prac konieczności naruszenia zakazów wskazanych w ustawie o ochronie przyrody względem ochrony gatunkowej, niezbędne będzie wstrzymanie prac i uzyskanie stosownych zezwoleń na czynności podlegające zakazom.

Jednocześnie informuję, iż zgodnie z art. 83c ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.) organ właściwy do wydania zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu przed jego wydaniem dokonuje oględzin w zakresie występowania w ich obrębie gatunków chronionych. W przypadku ich stwierdzenia, Wnioskodawca jest zobowiązany do uzyskania decyzji derogacyjnej, o której mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia, w ocenie organu jego realizacja i eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości. Jak jednoznacznie wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia ewentualne uciążliwości będą się zamykać w granicach nieruchomości, na których inwestycja zostanie zrealizowana. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na krajobraz. Planowany wiadukt zlokalizowany będzie na terenie kolejowym.

Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych, planowana inwestycja nie jest szczególnie narażona na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania - poprzez obwieszczenie z dnia 13 lipca 2021 r. - o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, możliwości zapoznania się z nim oraz o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku od dnia 13 lipca 2021 r. do 28 lipca 2021 r.

W trakcie prowadzonego postępowania strony postępowania nie zgłosiły żadnych uwag i wniosków.

Po przeanalizowaniu całości materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz biorąc pod uwagę rodzaj, skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

**Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.**

**Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 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 2021r., poz. 247 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 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 2021r., poz. 247 ze zm.).

## **POUCZENIE**

**Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.**

**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 decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.**

**Załącznik:**

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

**Otrzymują:**

1. Pan Damian Kniaż – pełnomocnik Inwestora;
2. Pozostałe strony postępowania w trybie 49 Kpa.

**Do wiadomości:**

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Białymstoku;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Białymstoku  
*Elwira Choińska*  
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora  
- Regionalnego Konserwatora Przyrody  
/podpisano elektronicznie/

**Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:**

Identyfikator dokumentu	135003.694924.698954
Nazwa dokumentu	decyzja PKP - drogi.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja PKP - drogi
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.19.2020
Data dokumentu	2021-08-10
Skrót dokumentu	4ADF2A08AFFC53FDB2EDFE2C33789A643E816030
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2021-08-10 09:25:05
Podpisane przez	Elwira Małgorzata Choińska główny specjalista
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.104.37.37.4856

Data wydruku: 2021-08-10

Autor wydruku: Kozłowski Dorian w zastępstwie za Liszyk Piotr (Naczelnik Wydziału)