



Białystok, 29-09-2021 r.

WOOŚ.420.20.2020.KW

ZAŁĄCZNIK Nr 1
do decyzji Regionalnego
Dyrektora Ochrony Środowiska
znak: WOOŚ.420.20.2020.KW
z dnia 29 września 2021 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu torów głównych dodatkowych (nr 3 i nr 4) na stacji Baciuty i będzie realizowane 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”. Minimalna długość użyteczna torów głównych dodatkowych wynosić będzie 875 m (750 m długość maksymalna pociągu + 100 m długość drogi ochronnej + 20 m ze względu na warunki widoczności semaforów).

Dodatkowe tory 3 i 4 będą głównie wykorzystywane do przeprowadzenia ruchu kolejowego regionalnego w przypadku przepuszczania pociągów dalekobieżnych i innych pomijających stację Baciuty. Obszar robót będzie obejmował teren, na którym istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Teren inwestycji znajduje się w całości w obrębie nieruchomości we własności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości nie zwiększy się po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie podlaskim, powiat białostocki, gmina Turośń Kościelna w miejscowości Baciuty.

Roboty torowe związane będą z dostosowaniem geometrii układu torowego do prowadzenia ruchu pasażerskiego z prędkością $V_p = 200$ km/h (prędkość maksymalna na torach głównych dodatkowych (nr 3 i nr 4) wynosi 100 km/h).

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn torowych (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki). Obszar robót będzie obejmował obecnie zajmowany teren, na którym istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Do transportu budowlanego wykorzystywane będą istniejące drogi. Dla torów głównych dodatkowych oraz szlakowych zaprojektowano nawierzchnię w standardzie konstrukcyjnym jak dla torów klasy 1:

- szyny nowe,
- podkłady strunobetonowe nowe w rozstawie 0,60 m,
- podsypka tłuczniowa nowa, klasa I, minimalna grubość warstwy 0,35 m,
- przytwierdzenia szyn do podkładów SB.

Odwodnienie podtorza zaprojektowano jako wgłębne na międzytorzu torów głównych zasadniczych oraz po zewnętrznej stronie torów głównych dodatkowych.

Odwodnienie planowanych do realizacji dwóch torów głównych dodatkowych nr 3 i 4 na stacji Baciuty odbywać się będzie przez zaprojektowany system kanalizacji deszczowej. Zaprojektowany system składa się m.in. z odcinków drenaży rurowych wgłębnych zlokalizowanych na międzytorzach nr 1 i 2 oraz nr 3 i 4, poza długością peronów. Na długości peronów tory nr 3 i 4 będą odwadniane na skarpę nasypu bądź bezpośrednio do rowu torowego. W bezpośredniej bliskości przejścia podziemnego tor nr 3 będzie odwadniany do drenażu wgłębego francuskiego. Wody z rurociągów drenarskich i drenażu francuskiego zostaną odprowadzone do rowów torowych lub studni chłonnej.

W trakcie eksploatacji inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie powodowane przez ruch pociągów. 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 powinno kolidować z realizacją celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd). W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na stan wód oraz osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na krajobraz z uwagi na jego lokalizację na istniejącym terenie kolejowym.

Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 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.) oraz w odległości około 0,5 km od najbliższego projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002 zatwierdzonego Decyzją Komisji Europejskiej. Dodatkowo zlokalizowane jest w otulinie Narwiańskiego Parku Narodowego. 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.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Białymstoku
Beata Bezubik
/podpisano elektronicznie/

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	135001.702538.713540
Nazwa dokumentu	charakterystyka do decyzji.pdf
Tytuł dokumentu	charakterystyka do decyzji
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.20.2020
Data dokumentu	2021-09-29
Skrót dokumentu	DF43E1C12433B1CB70E3E8FF3B7697A4CE1F0144
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2021-09-29 12:44:54
Podpisane przez	Beata Bezubik Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.104.37.37.4856

Data wydruku: 2021-09-29

Autor wydruku: Waszczuk Kamil (starszy specjalista)