



WOOS.420.20.2020.KW

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 2021 r. poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) po przeanalizowaniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Damiana Kniazia w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa stacji Baciuty – układ torowy wraz z obiektami obsługi podróży realizowanego 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, chiropterologii i 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), w razie stwierdzenia zwierząt nadzorowanie odłowu, zabezpieczenia, przetransportowania i wypuszczenia w odpowiednim siedlisku,
 - 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 płotkami tymczasowymi także innych miejsc, które w opinii nadzoru stanowić będą miejsca potencjalnie narażone na przenikanie płazów na plac budowy,

- 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 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.
 9. Zastosować ogrodzenia tymczasowe o następujących parametrach i rozwiązaniach:
 - wysokość części nadziemnej min. 50 cm,
 - głębokość zakopania w gruncie – 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 wspinięcie 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), nieprzezroczysty, 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 poprawność lokalizacji ogrodzeń wskazanych w projekcie – 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 w stosunku do obserwacji prowadzonych na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

10. 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.
11. Zaplecza budowy lokalizować w odległości minimum 50 m od cieku wodnego i obszarów podmokłych. Tereny o słabej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego utwardzić płytami żelbetowymi na folii lub geowłókninie, uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych.
12. Plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji substancji szkodliwych dla środowiska w tym substancji ropopochodnych.
13. W przypadku kolizji z ciekami wodnymi, kablowe linie energetyczne i telekomunikacyjne wykonać za pomocą przewiertu sterowanego.
14. Likwidację siedliska płazów wykonać w okresie wrzesień-październik, po stwierdzeniu przez herpetologa braku obecności płazów, w tym postaci larwalnych, czy osobników zimujących; przed likwidacją, zbiornik szczelnie odgradzić, odłowić występujące tam osobniki, a następnie stopniowo, pod nadzorem przyrodniczym, obniżyć poziom wody zasypywać jednostronnym frontem.
15. Wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych, w celu zabezpieczenia gruntu przed wyciekami płynów eksploatacyjnych.
16. Ograniczyć czas prowadzenia najbardziej uciążliwych, ze względu na generowany hałas, prac budowlanych do pory dziennej, tj. godzin od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, a w przypadku konieczności wykonywania prac w porze nocnej, stosować maszyny budowlane o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
17. Opracować i wdrożyć plan robót, który pozwoli uniknąć jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu w pobliżu zabudowań mieszkalnych oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).
18. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w sukcesywnie opróżnianych szczelnych zbiornikach bezodpływowych.
19. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami wytworzonymi w czasie realizacji inwestycji. Odpady należy 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.
20. Należy zabezpieczyć przewożone i składowane materiały sypkie przed pyleniem (np. poprzez zakrywanie powłokami materiałowymi bądź zraszanie).
21. Na etapie oczekiwania na rozładunek i załadunek pojazdów, w szczególności na obszarach gdzie zabudowa mieszkaniowa występuje w pobliżu placu budowy, silniki pojazdów powinny być wyłączone.
22. Odwodnienie torów głównych dodatkowych nr 3 i nr 4 na stacji Baciuty realizować poprzez zaprojektowany system kanalizacji deszczowej.
23. Utrzymywać sprawność systemu odwodnienia w celu ewentualnego zapobiegania zmianom stosunków wodnych.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji budowlanej:

1. Należy zaprojektować ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach linii kolejowej:

Lp.	Początek ok. km	Koniec ok. km	Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Uwagi
1.	162,930	163,220	Lewa	2,5	290	Istniejący ekran EL 13 do przesunięcia
2.	163,194	163,254	Prawa	3	60	-
3.	163,219	163,549	Lewa	2,5	330	-

W przypadku konieczności zastosowania przezroczystych ekranów akustycznych, zastosować na całej ich wysokości wklejonych pionowych pasów w czarnym kolorze, o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, w odstępach nie większych niż 10 cm. Nie dopuszcza się stosowania ekranów akustycznych przezroczystych bez pasów, bądź ekranów przezroczystych z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych, niezależnie od wielkości przezroczystego panelu. Nie dopuszcza się również stosowania przezroczystych ekranów oklejonych tylko kolorową folią ochronną, bez pasów.

2. Odwodnienie podtorza zaprojektować jako wgłębne (drenaż rurowy wgłębny) na międzytorzu torów głównych zasadniczych oraz po zewnętrznej stronie torów głównych dodatkowych.

IV. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 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 pod nazwą: „Budowa stacji Baciuty – układ torowy wraz z obiektami obsługi podróży realizowanego 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 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), 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 ze zm.), 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 4 stycznia 2021 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: 20.01.2021r.) znak: IRRK1/7/4.2234.18.2021.IRE-02540-I.

Dysponując wnioskiem oraz kompletem dokumentów wymienionych w art. 74 ust. 1 ww. ustawy 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.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczeniem z dnia 25 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 26 kwietnia 2021 r.

Jednocześnie tym samym obwieszczeniem z dnia 25 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, na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 25 stycznia 2021 r. do dnia 8 lutego 2021 r., oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Turośń Kościelna w dniach 26 stycznia 2021 r. do 11 lutego 2021 r. i w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Turośń Kościelna.

W dniu 18 lutego 2021 r., tutejszy organ wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowane przez pełnomocnika Pana Damiana Kniazia do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 26 lutego 2021 r. (data wpływu: 4 marca 2021r.) inwestor zwrócił się z prośbą do tutejszego organu o przedłużenie terminu udzielenia odpowiedzi na ww. wezwanie do dnia 5 marca 2021 r. Pismem z dnia 4 marca 2021 r. tutejszy organ poinformował inwestora, iż przychyła się do przesunięcia terminu uzupełnienia braków do wskazanego dnia 5 marca 2021 r. Pismem z dnia 5 marca 2021 r. (data wpływu: 11 marca 2021 r.) znak: IRRK1/7/4.2234.63.2021.IRE-02540-I wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej.

W dniu 16 kwietnia 2021 r. tutejszy organ ponownie wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 28 kwietnia 2021 r. (data wpływu: 30 kwietnia 2021 r.) znak: IRRK1/7/4.2234.106.2021.IRE-02540-I wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej.

Zawiadomieniem z dnia 28 kwietnia 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku poinformował strony postępowania o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 30 czerwca 2021 r. Zawiadomienie to zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie od dnia 28 kwietnia 2021 r. do dnia 12 maja 2021 r.

W dniu 1 czerwca 2021 r. tutejszy organ ponownie wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 22 czerwca 2021 r. (data wpływu: 23 czerwca 2021 r.) znak: IRRK1/7/4.2234.160.2021.IRE-02540-I wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej.

W dniu 28 czerwca 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd

Zlewni w Białymstoku oraz Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Białymstoku o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, o czym poinformował strony poprzez obwieszczenie znak: WOOS.420.20.2020.KW z dnia 28 czerwca 2021 r. które zostało umieszczone Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku od dnia 28 czerwca 2021 r. do 13 lipca 2021 r. Jednocześnie w tym samym obwieszczeniu tutejszy organ poinformował strony postępowania o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 31 sierpnia 2021 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem z dnia 9 lipca 2021 r., znak: NZ.7040.103.2021 wezwał Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku do złożenia wyjaśnień dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 13 lipca 2021 r. przesłał odpowiedź na wezwanie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Białymstoku, pismem znak: BI.ZZŚ.2.4360.187.2021.IK z dnia 8 lipca 2021 r. (data wpływu: 12 lipca 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 13 lipca 2021 r. przekazał przedmiotowe wezwanie pełnomocnikowi PKP PLK S.A.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku w opinii z dnia 20 lipca 2021 r., nr 158/NZ/2021 znak: NZ.7040.103.2021 nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 19 lipca 2021 r. (data wpływu: 21 lipca 2021r.) znak IRRK1/7/4.2234.186.2021.IRE-02540-I wnioskodawca przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej, które zostało przekazane do Państwowego Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Białymstoku wraz z pismem z dnia 22 lipca 2021 r. Ponadto przedmiotowe uzupełnienie zostało również przesłane w dniu 22 lipca 2021 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Białymstoku, zawiadomieniem znak: BI.ZZŚ.2.4360.187.2021.IK z dnia 27 lipca 2021 r. (data wpływu: 29 lipca 2021r.) przekazał zgodnie z właściwością wniosek Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 28 czerwca 2021 r. o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku w opinii uzupełniającej z dnia 29 lipca 2021 r., nr 170/NZ/2021 znak: NZ.7040.103.2021 ponownie nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, w opinii z dnia 11 sierpnia 2021 r. (data wpływu: 16 sierpnia 2021 r.), znak: BI.RZŚ.435.58.2021.JA również nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z przedłożonych materiałów wynika, iż dla prac 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, znak: DOOŚ.WDŚ/ZIL.420.80.2018.EK.31 z dnia 19 października 2020 r. dotycząca Decyzji WOOŚ.4210.4.2017.PL z dnia 18 maja 2018 r.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające 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.

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.

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

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 trakcie budowy zostaną podjęte działania minimalizujące ewentualne negatywne oddziaływania związane z okresowym zwiększeniem poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń m.in.: zastosowany zostanie sprawny sprzęt oraz zachowana zostanie szczególna dbałość o stan techniczny

sprzętu i jego bezawaryjną pracę, co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleby i wód związkami ropopochodnymi ponadto ograniczony zostanie czas pracy sprzętu do niezbędnego minimum. Przewożone i składowane materiały sypkie będą zabezpieczone przed pyleniem (np. poprzez zakrywanie powłokami materiałowymi bądź zraszanie). Na etapie oczekiwania na rozładunek i załadunek pojazdów, w szczególności na obszarach gdzie zabudowa mieszkaniowa występuje w pobliżu placu budowy, silniki pojazdów będą wyłączane. Powstające odpady będą zbierane selektywnie oraz magazynowane w miejscach do tego przeznaczonych, a następnie przekazywane będą do zagospodarowania lub unieszkodliwiania uprawnionym podmiotom. W trakcie budowy przewiduje się zużycie wody w niewielkich ilościach, m.in. do zraszania warstw podbudowy, zabezpieczenia przed pyleniem, na potrzeby socjalno-bytowe zatrudnionych przy budowie osób. Woda na czas budowy pobierana będzie z istniejących wodociągów lub dowożona beczkowozami. Ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone do oczyszczalni ścieków. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone poprzez zastosowanie osłon z desek sięgających do wysokości pierwszych gałęzi, mocowanie osłon do pni drzew wykonane będzie bez użycia gwoździ. W przypadku konieczności pozostawienia odkrytych korzeni będą one przykryte matami słomianymi. W celu zabezpieczenia koron drzew wygrodzony zostanie teren w granicach ich rzutu i wyłączona zostanie strefa rzutu korony z komunikacji.

W trakcie eksploatacji inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie powodowane przez ruch pociągów.

Do określenia oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wykorzystano analizę rozprzestrzeniania hałasu zawartą w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia Prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok oraz dodatkową analizę wykonaną na potrzeby Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. Raport został wykonany w 2017 roku przez firmę AECOM Polska Sp. z o.o. i został złożony w RDOŚ w ramach postępowania zakończonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z wykonaną analizą akustyczną na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dla zadania A), w związku z wystąpieniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocnej zastosowano ekran akustyczny EL13 od km 154,295 do km 163,220 po stronie lewej o wysokości 2,5 m i długości 290 m. W przedmiotowym postępowaniu wprowadzono korektę lokalizacji ekranu EL 13 w związku budową dodatkowego toru (ekran przesunięto za dodatkowy tor). W związku z budową dodatkowych torów i zbliżeniu inwestycji do zabudowy wielorodzinnej wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Jako dodatkowe działania minimalizujące zaplanowano budowę ekranu akustycznego o wysokości 3 m, długości 60 m w km ok. 163,194 – 163,254. Zaproponowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dla zadania A) tłumiki nie zapewniają dotrzymania standardów dopuszczalnych poziomów hałasu w punktach od 0533 – 0537. Przekroczenia wystąpią zarówno w porze dziennej i nocnej. Jako dodatkowe działanie minimalizujące przewidziano budowę ekranu akustycznego o wysokości 2,5 m, długości 330 m w km ok 163,219 – 163,549 (strona lewa, ekran pochłaniający).

Linia nr E75 na odcinku Czyżew – Białystok wyposażona jest na całej swojej długości w trakcję elektryczną, dlatego też większość poruszających się po nich pociągów (90%) ciągnięta jest przez jednostki elektryczne. Jedynie niewielka część ruchu głównie manewrowego i serwisowego ma własne pojazdy napędowe z silnikami spalinowymi zasilane olejem napędowym. W przypadku etapu eksploatacji należy zatem stwierdzić, że oddziaływanie ruchu pociągów na stan sanitarny powietrza będzie znikome. Stężenia

średnioroczne przy tak niewielkim ruchu pociągów spalinowych nie zmieniają wartości tła zanieczyszczeń, dotrzymane zostaną również dopuszczalne poziomy częstotliwości przekroczeń.

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 będzie powiązane z istniejącą linią kolejową lecz 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).

Dalsza 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. Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno - błotnych, innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest także poza obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz obszarami przylegającymi do jezior, poza obszarami górskimi i leśnymi. Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest także poza strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz obszarami przylegającymi do jezior oraz poza obszarami górskimi. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, a także uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

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 zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200052. 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 niezagrożone. W dodatku

ww. JCWPd została wyznaczona jako przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

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

- Narew od Lizy do Biebrzy o kodzie PLRW20002426199 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 nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Dla ww. JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do roku 2021. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- 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 w czasie tankowania lub awarii. Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i organizacji prac budowlanych. Zgodnie z przedłożonym materiałem dowodowym w przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych lub płynów eksploatacyjnych inwestor posiadać będzie odpowiednie sorbenty. Teren zaplecza budowy wyposażony zostanie w przenośne sanitariaty, które będą sukcesywnie opróżniane przez wyspecjalizowane firmy. Plac budowy wyposażony będzie w pojemniki umożliwiające selektywną zbiórkę odpadów, zaś odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych i szczelnych pojemnikach w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób nieupoważnionych. Odpady zostaną przekazane do unieszkodliwienia specjalistycznym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Niezanieczyszczone masy ziemi powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia gromadzone będą w wyznaczonym miejscu, z możliwością ich późniejszego wykorzystania. Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się zużycie wody w niewielkich ilościach, m.in. do zraszania warstw podbudowy, zabezpieczenia przed pyleniem, na potrzeby bytowe. Woda na czas budowy pobierana będzie z istniejących wodociągów lub dowożona beczkowozami.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją 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 toru 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 wgłębnego francuskiego. Wody z rurociągów drenarskich i drenażu francuskiego zostaną odprowadzone do rowów torowych lub studni chłonnej.

W ocenie organu, przy uwzględnieniu rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne, w tym sposób odprowadzenia wód opadowo-roztopowych z terenu inwestycji, należy uznać, iż 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.

Wnioskowane 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.

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.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie nieużytków, a w jej otoczeniu znajdują się pola uprawne oraz zadrzewienia i zakrzaczenia, a także zabudowa mieszkaniowa.

Oprócz drzew, zieleń stanowi pospolita i ruderalna roślinność zielna i trawiasta, rośliny uprawne, więc nie są to tereny cenne przyrodniczo. Tory będą budowane na terenie kolejowym, na którym funkcjonuje obecnie linia kolejowa E75. Teren inwestycji nie przedstawia wyróżniającej się wartości przyrodniczej. Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew, jednakże nie spowoduje to znaczących strat w środowisku przyrodniczym. Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji, nie będzie większe niż w stanie istniejącym.

W czasie prac terenowych w rejonie inwestycji, tj. w odległości około 150 m, stwierdzono występowanie kilku gatunków chronionych bezkręgowców, m.in. trzmieła ogrodowego, rudego i ziemnego, siwoszka błękitnego i długoskrzydłaka sierposza,. Owady te są gatunkami pospolitymi w Polsce i przekształcenie miejsca występowania spowoduje ich przeniesienie się w inne miejsce. Podobna sytuacja będzie miała miejsce w przypadku zinwentaryzowanych gatunków ptaków – bociana białego, dziwonii, gąsiorka, lerki, kruka, lerki, wilgi i myszołowa. Ponadto stwierdzono również występowanie co najmniej 3 gatunków ściśle chronionych nietoperzy. Ze względu na to, iż miejsce inwestycji jest terenem kolejowym podlegającym jedynie niewielkim przekształceniom nie przewiduje się, jakoby prowadzone prace i zamierzenia miałyby znacznie negatywny wpływ na ich bytowanie. Ich aktywność w terenie inwestycji plasuje się na dość niskim poziomie, a tereny te nie stanowią wyjątkowego bogactwa gatunkowego nietoperzy ani tras ich migracji.

W sąsiedztwie inwestycji znajdują się dwa zbiorniki będące miejscem rozrodu płazów. W ramach realizacji głównej tj, zadania A zgodnie z decyzją środowiskową z dnia 18 maja 2018 r. wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku zmienioną decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 19 października 2020 r. nastąpi likwidacja zbiornika nr 10, poprzez budowę mostu w miejscu istniejącego przepustu na rowie w km około 162+377. Most ten będzie przystosowany do migracji małych i średnich zwierząt. Zgodnie z ww. decyzją środowiskową wybudowany zostanie zbiornik kompensacyjny w km około 162+300 po prawe stronie linii kolejowej. Realizacja przedmiotowej inwestycji w postaci dobudowy dwóch dodatkowych torów wymaga ponadto likwidacji zbiornika nr 5 zlokalizowanego w km około 162+225. Likwidacja nastąpi po uzyskaniu stosowych zezwoleń w okresie od września do października po stwierdzeniu przez herpetologa braku obecności płazów w postaci larwalnej jak i dorosłej. Płazy zostaną przeniesione do okolicznych zbiorników, a likwidacja nastąpi poprzez obniżanie poziomu wody i zasypanie rozlewiska Starty zostaną zrekomensowane poprzez zbiornik powstały w sąsiedztwie zgodnie z punktem 6 decyzji GDOŚ z dnia 19 października 2020 roku.

Zgodnie z dokumentacją przedłożoną przez pełnomocnika wnioskodawcy w ramach niniejszej inwestycji nie planuje się poszerzania obiektów mostowych zlokalizowanych w km około 162+377 i 163,846. Obiekty znajdują się na rowach melioracyjnych. Rozbiórka istniejących przepustów i budowa nowych obiektów mostowych została ujęta w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 18 maja 2018 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku. Umocnienie rowów w rejonie mostu zostanie wykonane zgodnie z decyzją GDOŚ, o której mowa wyżej.

Większość zadrzewień została usunięta podczas realizacji zadania A, jednakże drzewa kolidujące z elementami nowo powstającej infrastruktury wymagają wycinki. Planuje się usunięcie około 180 drzew oraz około 75 m² zadrzewień i zakrzaceń. W ramach działań minimalizujących wycinka drzew i krzewów oraz karczowanie terenu prowadzone 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 poprzedzającej 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.

Ze względu na pobliskie siedlisko płazów, po stwierdzeniu takiej konieczności przez nadzór przyrodniczy, należy zastosować tymczasowe płatki ochronne zabezpieczające przed wkraczaniem osobników na teren budowy. Ogrodzenia montować na odcinkach, w których plac budowy będzie sąsiadował bezpośrednio z terenami, na których wystąpią miejscowe rozlewiska, 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 należy 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.

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 2021 r., poz. 1098 tj.) 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. Planowana inwestycja zlokalizowana 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 27 sierpnia 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. W trakcie prowadzonego postępowania strony postępowania nie zgłosiły żadnych uwag i wniosków. Jednocześnie tym samym obwieszczeniem tutejszy organ poinformował strony postępowania o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 30 września 2021 r.

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.

Pobrano opłatę skarbową za wydanie decyzji
w wysokości 205 zł.
Kamil Daniel Waszczuk – starszy specjalista

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

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	135001.702537.713543
Nazwa dokumentu	decyzja 20 stacja Baciuty.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja 20 stacja Baciuty
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.20.2020
Data dokumentu	2021-09-29
Skrót dokumentu	4BBFD06DFC153AAF2279553D79F52B76C8A2AB2E
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2021-09-29 12:45:10
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)