



Białystok, 28-09-2022 r.

WOOS.420.5.2022.JK

ZAŁĄCZNIK Nr 1
do decyzji Regionalnego
Dyrektora Ochrony Środowiska
znak: WOOS.420.5.2022.JK
z dnia 28 września 2022r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie województwa podlaskiego na terenie gmin Łomża, Śniadowo oraz miasta Łomża.

Planowana inwestycja polegać będzie na rewitalizacji linii kolejowej nr 49 Śniadowo-Łomża o długości 17,261 km (od km -0+221 do km 17+040), budowie łącznicy pasażersko-towarowej między linią kolejową nr 36 i linią kolejową nr 49 o długości 889 m (włączenie w tor nr 1 linii kolejowej nr 49 w km 1+849, włączenie w tor nr 1 linii kolejowej nr 36 w km 27+548) oraz elektryfikacji linii kolejowej nr 49 oraz stacji Śniadowo (od km 25+000 do km 28+500 linii kolejowej nr 36). Przyjęto następujące parametry dla planowanej linii kolejowej nr 49:

- Prędkość pociągów pasażerskich : 120 km/h,
- Prędkość pociągów towarowych: 80- km/h,
- Dopuszczalny nacisk na oś: 221 kN,
- Długość pociągów towarowych: 750 m,
- Długość peronów: 250 m na stacjach, 100 m na przystankach osobowych.

Zakres prac obejmuje kompleksową odbudowę nawierzchni toru szlakowego oraz wymianę nawierzchni torów wraz z rozjazdami na stacji Śniadowo i Łomża. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia planuje się m.in. rozbiórkę oraz budowę nowych obiektów inżynierskich, prowadzenie prac na przejazdach kolejowo – drogowych, przebudowę lub budowę nowych peronów na istniejących stacjach i przystankach osobowych, budowę nowego przystanku osobowego Konarzyce w km 13+500 linii kolejowej nr 49 a także wykonanie infrastruktury technicznej.

Wszystkie prace na obiektach inżynierskich, prowadzone będą pod stałym nadzorem przyrodniczym i z uwzględnieniem aktualnych przepisów. W trakcie prowadzenia prac nie przewiduje się robót budowlanych polegających na głębokich wykopach oraz prac w korytach cieków. Zostanie wykonane prawidłowe odwodnienie torowiska zgodnie z obowiązującymi przepisami i decyzjami administracyjnymi, w taki sposób, aby zapewnić swobodne przemieszczanie się małych zwierząt. W przypadku konieczności umocnienia cieków, do ich wykonania zastosowane będą materiały naturalne tj.: faszyna, kruszywo, kamień. Wszelkie sypkie materiały będą składowane w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych. W ramach inwestycji zostaną wybudowane nowe komputerowe urządzenia srk oraz pozostała niezbędna infrastruktura kolejowa. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wykupem nowych gruntów, inwestycja mieścić się będzie w istniejącym pasie kolejowym o powierzchni 481,7 ha. Przewiduje się wykorzystać istniejące drogi do celów dojazdowych.



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok, tel.: 85 74-06-981 wew.10, 85 74-03-380 wew. 10, fax: 85 74-06-982, biuro.bialystok@rdos.gov.pl, bialystok.rdos.gov.pl

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją analizowana linia kolejowa nie będzie stanowiła bariery dla migrujących płazów i gadów. Na odcinkach prowadzenia prac w sąsiedztwie siedlisk płazów, teren budowy zostanie wygradzony płotkami ochronnymi dla płazów. Płotki zostaną wykonane z geotkaniny i geowłókniny lub materiałów analogicznych pod względem funkcji i celu. Zostaną zainstalowane przed rozpoczęciem robót ziemnych i przed okresem sezonowej aktywności płazów – tj. do 15.02 (jeżeli wystąpią korzystne warunki do rozpoczęcia wczesnych migracji) a najpóźniej do 10.03 – w przypadku typowych, przeciętnych warunków pogodowych. Ogrodzenia te będą funkcjonować do 31 października, z możliwością wydłużenia tego terminu w zależności od aktywności płazów w danym sezonie. Nadzór przyrodniczy wskaże miejsca lokalizacji ogrodzeń, będzie prowadzić kontrolę nad ich wykonaniem, kontrolę ich szczelności i stanu technicznego. W ramach przedsięwzięcia planowana jest również wycinka 936 drzew i 143 krzewów w buforze bezpieczeństwa 6 metrów – mierząc od dolnej krawędzi nasypu lub skrajnej szyny. Na przedmiotowych drzewach i krzewach nie stwierdzono występowania gatunków chronionych roślin, zwierząt oraz grzybów. Stwierdzono jednak występowanie 6 gniazd (na drzewach: A16, A18, A19, A42, A82, A190) oraz 3 dziupli (na drzewach: A303.30, A303.34, A370). W celu zminimalizowania potencjalnie negatywnego oddziaływania wycinkę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. Drzewa narażone, ale nieprzeznaczone do usunięcia, na czas prowadzenia robót budowlanych, zostaną zabezpieczone.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia będą powstawały m.in. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, odpady opakowaniowe; sorbenty, odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz odpadowa masa roślinna zaliczana do grupy nr 02 - odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności. Odpady powstałe na etapie budowy będą zbierane i segregowane zarówno w pojemnikach, jak również w zabezpieczonych miejscach magazynowania, utwardzonym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

Na etapie eksploatacji będą powstawać odpady związane z utrzymaniem linii kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Odpady, które zostaną wytworzone będą zagospodarowane zgodnie z posiadanymi pozwoleniami na wywarzanie odpadów przez zarządcę linii kolejowej, w pierwszej kolejności poddawane procesom odzysku, a w przypadku braku możliwości zastosowania procesów odzysku przekazywane do unieszkodliwiania lub zbierania.

W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza ustalono, iż na emitorami zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy będą poruszające się w obrębie budowanej linii kolejowej pojazdy: pojazdy ciężarowe, ciężki sprzęt budowlany (koparki, ładowarki) oraz samochody osobowe. Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robot, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Oddziaływania te będą odwracalne ustąpią po zakończeniu prac. Emisje zanieczyszczeń w związku eksploatacją przedsięwzięcia do powietrza będą głównie sprowadzać się do emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Emisja z tych źródeł będzie niska i nie wpłynie negatywnie na stan powietrza w obrębie planowanego przedsięwzięcia.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na środowisko gruntowo-wodne z uwagi na zastosowanie sprawnych maszyn niepowodujących wycieków substancji ropopochodnych, właściwej organizacji terenu budowy, stosowania się do wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy.

Na etapie realizacji i eksploatacji linia kolejowa nie będzie stanowiła źródła potencjalnego negatywnego wpływu na warunki hydrogeologiczne.

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się następujące emisję hałasu związaną m.in. z: poruszaniem się pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych w miejscu robot oraz między placami budowy, funkcjonowaniem zaplecza budowy. Prace budowlane będą realizowane etapowo i w tym samym czasie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania.

Na etapie eksploatacji linia kolejowa nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza terenem kolejowym, jak również na terenie kolejowym, nie stwierdzono potrzeby zastosowania działań minimalizujących.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z przecięciem żadnej formy ochrony przyrody, w tym obszarów Natura 2000. Najbliżej zlokalizowanymi względem inwestycji obszarami Natura 2000 jest oddalony o ok. 1,4 km Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 oraz projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Ostoja Narwiańska PLH200024. Obszary te zlokalizowane są po północnej stronie miasta Łomży, podczas gdy linia LK49 kończy się w południowej części miasta. Ponadto, w buforze 5 km od planowanej inwestycji zlokalizowane są obszary Natura 2000 Czerwony Bór PLH 200018 oraz Przełomowa Dolina Narwi PLB 200008.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na krajobraz z uwagi na fakt, że będzie ono realizowane na terenie już przekształconym.

Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania) i zamknie się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Białymstoku
Marta Czołpik
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
- Regionalnego Konserwatora Przyrody
/podpisano elektronicznie/

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	164100.762793.826811
Nazwa dokumentu	5 załącznik nr 1.pdf
Tytuł dokumentu	5 załącznik nr 1
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.5.2022
Data dokumentu	2022-09-28
Skrót dokumentu	3136C6CF340C1DAD7F33F51967C9401FBD79E6D6
Wersja dokumentu	1.4
Data podpisu	2022-09-28 09:27:12
Podpisane przez	Marta Czołpik główny specjalista
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.108.84.84.

Data wydruku: 2022-09-28

Autor wydruku: Kunowska Joanna (starszy specjalista)