



Białystok, 22-04-2022 r.

WOŚ.420.2.2022.RD

## **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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm., dalej zwana uuoś), 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm., dalej zwany kpa) po przeanalizowaniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Krzysztofa Pietrasa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa toru głównego dodatkowego w rejonie boczniczy szlakowej „KREX” (w lokalizacji od km 170,800 do km 172,150) wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym i zasilania elektroenergetycznego”.**
- II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.**

## **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 22 lutego 2022 r. (data wpływu: 2 marca 2022 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowana przez pełnomocnika Pana Krzysztofa Pietrasa zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa toru głównego dodatkowego w rejonie boczniczy szlakowej „KREX” (w lokalizacji od km 170,800 do km 172,150) wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym i zasilania elektroenergetycznego”.

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 uuoś 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.

Dysponując wnioskiem oraz kompletem dokumentów wymienionych w art. 74 ust. 1 uuoś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczeniem z dnia

7 marca 2022 r. poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie pismem z dnia 7 marca 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce oraz Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jednocześnie tym samym obwieszczeniem z dnia 7 marca 2022 r. tutejszy organ powiadomił, że zgodnie z art. 49 kpa, o wszystkich kolejnych czynnościach administracyjnych, strony postępowania będą informowane obwieszczeniem, zamieszczonym wyłącznie w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w zakładce „obwieszczenia i zawiadomienia”.

Obwieszczenie to zostało zamieszczone w BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 7 marca 2022 r. na okres 14 dni, na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach 7 - 23 marca 2022 r. oraz na tablicy ogłoszeń oraz w BIP Urzędu Gminy Kuźnica w dniach 8 - 23 marca 2022 r., a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Sokółce w dniach 9 - 23 marca 2022 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce w opinii nr 17/NZ/2022, znak: NZ.7040.15.2022 z dnia 21 marca 2022 r. (data wpływu: 25 marca 2022 r.) nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Stwierdził, że inwestycja będzie realizowana na terenie obecnie funkcjonującego przedsięwzięcia. Przeprowadzona w karcie informacyjnej analiza obliczeniowa oddziaływania planowanej inwestycji wykazała, że zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie występowało zagrożenie stanu jakości powietrza w rejonie inwestycji. Po analizie emisji hałasu na klimat akustyczny przedstawionej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz planowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych chroniących środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza organ ten uznał, że przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko i zdrowie człowieka, przedsięwzięcie nie powinno pogorszyć istniejącego stanu i nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku w opinii z dnia 16 marca 2022 r. (data wpływu: 21 marca 2022 r.), znak: BI.RZŚ.435.15.2022.AB również nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Stwierdził, iż przedmiotowa inwestycja zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Niemna (Dz. U. z 2016 r. poz. 1915), zwanego dalej PGW, zlokalizowane jest w dorzeczu Niemna, w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW800053. 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 jako niezagrożone.

Ponadto planowane przedsięwzięcie położone jest w jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Łosośna od źródeł do granicy państwa o kodzie PLRW80001763271, która jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód oceniono jako dobry, a z oceny stanu wynika, iż nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. 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 ocenie PGW Wody Polskie, przy uwzględnieniu rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne, w tym organizacji zaplecza budowy i odprowadzania wód opadowych z terenu inwestycji należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie nie powinno kolidować z realizacją celów środowiskowych określonych dla jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) PLRW80001763271 oraz jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW800053. 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 Niemna.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się budowę toru głównego dodatkowego w rejonie bocznicy szlakowej „KREX” (w lokalizacji od km 170,800 do km 172,150) wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym i zasilania elektroenergetycznego. Inwestycja będzie realizowana na działkach ewidencyjnych nr: 25 obręb Czuprynowo, gmina Kuźnica i 116/3 obręb Walenkowo, gmina Sokółka.

Linia kolejowa nr 57 to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, szerokotorowa. Jest zlokalizowana na terenie województwa podlaskiego, powiat sokólski, gmina Sokółka oraz gmina Kuźnica. Linia nr 57 na całej długości jest równoległa do linii kolejowej nr 6 (jest to linia pasażersko-towarowa, magistralna, zelektryfikowana, na odcinku równoległym do LK 57 jednotorowa).

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 57 realizowane są głównie przewozy ładunków chemicznych (paliwa, gaz propan - butan i inne ładunki chemiczne), węgla, rudy, ładunków sypkich (głównie nawozy, sól), kruszywa, stali, drewna o różnym stopniu przetworzenia (w imporcie) oraz samochodów, ładunków o wysokim stopniu przetworzenia (w eksporcie). Docelowo przewidywana jest także obsługa ładunków skonteneryzowanych.

Realizacja inwestycji ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii w/g TSI dla linii kolejowej nr 57 w km 170+800 do 172+150:

- Kategoria linii - pierwszorzędna,
- Znaczenie linii - pozostałe,
- Maksymalne pochylenie rampy przechyłkowej równe 2 mm/m,
- Planowana prędkość maksymalna dla pociągów towarowych – 40 km/h.
- Dopuszczalny nacisk osi 245 kN,
- Skrajnia budowli zgodna z TSI dla szerokości toru 1520mm - S.
- Obciążenia przewozami T [Tg/rok] -  $0 < T < 3$ ,

Zakres prac obejmuje:

- roboty rozbiórkowe,
- wykonanie wzmocnienia istniejącego podtorza w miejscach niespełniających wymogów nośności poprzez zabudowę warstwy ochronnej z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (niesortu) na geowłókninie separacyjnej,
- wykonanie podtorza torów i rozjazdów w nowej lokalizacji toru 3s,
- wykonanie odwodnienia podtorza kolejowego,
- budowę nawierzchni kolejowej toru 3s, przebudowę toru żeberka ochronnego 200a i toru boczniczego 200s, a także zabudowę rozjazdów nr 301a, 301 i 200 z wykorzystaniem podsypki tłuczniowej 31,5/50 o grubości nie mniejszej niż 0,35 m,
- oznakowanie linii, osadzanie znaków regulacji.

Zabudowa nawierzchni torowej linii kolejowej nr 57 dla nowego toru zostanie wykonana w oparciu o standard konstrukcyjny nawierzchni klasy 1 z zastosowaniem następujących elementów:

- tor bezстыkowy - szyny nowe typu 60E1 i szyny staroużyteczne typu 60E1: przytwierdzenie typu W14/SB, podkłady strunobetonowe nowe PS-09 oraz staroużyteczne typu PS-93S/PS-94S,
- podsypka tłuczniowa 31,5/50 nowa klasa I, gatunek 1 (PNEN13450:2004) o grubości min. 0,35 m,
- warstwa ochronna z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (niesortu) na geowłókninie separacyjnej.

W stanie istniejącym teren przyległy do przebiegu planowanej inwestycji stanowią:

- tereny przemysłowe – na potrzeby zabudowy przemysłowej, terminali przeładunkowych, placów manewrowo-magazynowych,
- obszary leśne i zadrzewień.

Jest to typowy teren ruralistyczny, przekształcony antropogenicznie do potrzeb linii kolejowej. Obszar zajmują zbiorowiska charakterystyczne dla klasy: zbiorowiska roślin wieloletnich na terenach ruderalnych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będą zajmowane siedliska podlegające ochronie. Nie będą niszczone stanowiska cennych roślin naczyniowych, grzybów, mchów i porostów. Nie będą także niszczone siedliska bezkręgowców, płazów i gadów, ptaków i ssaków, w tym nietoperzy.

Na etapie realizacji inwestycji prowadzone będą roboty ziemne na ograniczonym terenie projektowanej mijanki. Nie przewiduje się wycinki drzew oraz krzewów. W trakcie realizacji wystąpi zwiększona emisja hałasu oraz wzrost 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, jednak oddziaływania te będą okresowe, odwracalne i nie będą powodować zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów chronionych.

Jak wynika z przedłożonej karty informacyjnej, w trakcie realizacji inwestycji zaplecze budowy będzie zorganizowane poza dolinami rzecznyymi (w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych). Z rejonu prac budowlanych przy linii kolejowej będą odprowadzane wody opadowe, co będzie się wiązało z czasowym zwiększeniem ilości wód doprowadzanych do odbiorników. Materiały niezbędne do wykonania robót będą dowożone za pomocą transportu drogowego i kolejowego, magazynowane na obszarze utwardzonym, poza obszarami cennymi przyrodniczo (np. dolinami rzek). Roboty będą wykonywane przy

pomocy sprzętów budowlanych takich jak dźwigi kolejowe, ładowarki, spycharki, koparki. Oczyszczanie tłuczni będzie miało miejsce w oczyszczarkach samojezdnych bądź stacjonarnych. Ze względu na specyfikę robót, większość maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, a więc większość robót będzie wykonywana z torowiska. Na zapleczu budowy niedopuszczalne będzie mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, także tankowanie pojazdów z wyjątkiem tzw. sprzętu drobnego (w wyznaczonych do tego miejscach szczelnie wyłożonych płytami betonowymi). Zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne sanitariaty, które będą systematycznie opróżniane, a ścieki socjalne będą wywożone do oczyszczalni. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia w celu zapobiegania lub minimalizacji wystąpienia zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji realizowane będą następujące działania: utwardzenie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu itp.; utwardzenie powierzchni, na których magazynowane będą odpady niebezpieczne (np. zanieczyszczony tłuczeń); odpady będą gromadzone w selektywny sposób, odbiór odpadów i ścieków zostanie zlecony uprawnionym firmom; zostaną zorganizowane pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników; masy ziemne będą zagospodarowywane w jak największym stopniu w obrębie terenu inwestycji; będzie stosowany sprawny technicznie sprzęt; ograniczony zostanie w sposób maksymalny czas odwodnienia wykopów budowlanych oraz stosowane będą metody ograniczające ich zasięg; wykopy oraz wszelkie odwodnienia, jeżeli okażą się one konieczne będą prowadzone tak, aby w sposób minimalny oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne; metoda odwodnienia wykopów będzie dobrana w zależności od miejscowych warunków gruntowo-wodnych, pory roku, czasu realizacji prac itp.; powstałe w trakcie realizacji inwestycji ścieki i odpady będą usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami; płyny eksploatacyjne (smary, paliwa) będą przechowywane w szczelnych zbiornikach na utwardzonym podłożu, a wszelkie awaryjne rozlania będą bezzwłocznie usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazywane do unieszkodliwiania.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia do określenia oddziaływania akustycznego przeprowadzono analizę rozprzestrzeniania hałasu. Przyjęto, iż po planowanym torze głównym dodatkowym (mijance) w obrębie bocznicy kolejowej KREX poruszać się będą 2 pociągi w porze dziennej i 1 w porze nocnej. Jako oddziaływanie skumulowane przyjęto emisję hałasu powstającego w trakcie przejazdów pociągów po torze linii kolejowej nr 6 tj.: pociągi osobowe - 4 kursy w porze nocnej oraz 20 kursów w porze dziennej; pociągi towarowe, służbowe, lokomotywy luzem, pociągi utrzymaniowo-naprawcze – 15 kursów w porze nocnej oraz 70 kursów w porze dziennej. Jak wykazały obliczenia, na granicy najbliższych terenów chronionych akustycznie (zabudowa zagrodowa znajdująca się w odległości ponad 100 m od terenu inwestycji) zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu określone na poziomie 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy

Na etapie eksploatacji źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie spalanie oleju napędowego przez lokomotywy, które posiadają napęd spalinowy. Analiza rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazała, że eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych stężeń 1-godzinnych i średniorocznych pyłu PM10 i PM2,5, tlenków azotu oraz węglowodorów aromatycznych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych

substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej stwierdzono, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji 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 uuoś ustalono, co następuje:

- w najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji są planowane działania inwestycyjne polegające min. na: rewitalizacji linii kolejowej nr 57, budowie drugiego toru na linii kolejowej nr 6. Ze względu na zakres planowanych prac, kumulacja oddziaływań będzie miała minimalny zakres. Skumulowana analiza akustyczna dla przedmiotowych linii, nie wykazała przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.
- w fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą m.in.: woda, tłuczeń, energia elektryczna, paliwa ciekłe,
- 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 r. poz. 138).

Dalsza analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. uuoś 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 górkimi.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 230 m od rzeki Łosośnej i ok. 110 m od rzeki Przerwa (dopływ Łosośnej). Teren przedsięwzięcia położony jest poza głównymi zbiornikami wód podziemnych, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Zwierciadło wód podziemnych w rejonie projektowanej inwestycji zalega między rzędną 154,11 m n.p.m. a 156,33 m n.p.m. Najniższy poziom wód gruntowych tj. 1,10 m p.p.t. zidentyfikowano w km 171+260 planowanej inwestycji. W najbliższym otoczeniu projektowanego toru głównego dodatkowego (mijanki) w ciągu LK57 (w obrębie bocznic kolejowej KREX) funkcjonują dwa ujęcia wód podziemnych: ujęcie nr 1 zlokalizowane w odległości około 100 metrów od planowanej inwestycji, ujęcie nr 2 zlokalizowane w odległości około 177 metrów od planowanej inwestycji - dla ujęć nie wyznaczono strefy

ochronnej obejmującej teren ochrony bezpośredniej lub teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej.

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.

Planowana inwestycja realizowana będzie na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Sokólskie”. Realizacja inwestycji nie będzie naruszać obowiązujących na tym terenie zakazów zawartych w Uchwale XXIII/204/16 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Sokólskie”. Najbliższy obszar Natura 2000 to Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Źródlika Wzgórz Sokólskich” kod PLH200026, znajdujący się w odległości ok. 13,6 km od planowanej inwestycji. Ze względu na charakter inwestycji oraz jej lokalizację, w ocenie organu ryzyko znaczącego wpływu na przedmiot ochrony oraz integralność ww. obszaru Natura 2000 nie występuje.

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 28 marca 2022 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 dniu 28 marca 2022 r. na okres 14 dni. 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 uuoś. 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 uuoś 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 uuoś.

## 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.  
Renata Dołęga – starszy specjalista

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

### **Załączniki:**

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

### **Otrzymują:**

1. Pan Krzysztof Pietras – 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 Sokółce