



Białystok, 22-04-2022 r.

**WOOŚ.420.2.2022.RD**

**ZAŁĄCZNIK Nr 1**  
**do decyzji Regionalnego**  
**Dyrektora Ochrony Środowiska**  
**w Białymstoku**  
**znak: WOOŚ.420.2.2022.RD**  
**z dnia 22 kwietnia 2022 r.**

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedsięwzięcie będzie polegało na budowie 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.

Linia kolejowa nr 57 to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, szerokotorowa. Jest zlokalizowana na terenie województwa podlaskiego, powiat sokólski, gmina Sokółka oraz 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).

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie podlaskim, powiat sokólski, na działkach ewidencyjnych nr: 25 obręb Czuprynowo, gmina Kuźnica i 116/3 obręb Walenkowo, gmina Sokółka.

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 zakresie linii kolejowej nr 57 na odcinku Bocznica Krex - Czuprynowo zakłada się budowę toru 3s w celu osiągnięcia długości użytecznej minimum 1050 m. Dla projektowanego toru przyjęto międzytorze szerokości 6,50 m. Projektowany tor 3s rozpoczyna się istniejącym rozjazdem nr 300s w torze szlakowym I s w km 170+799 i częściowo przebiega w istniejącej osi dla zapewnienia włączenia w tor żeberkowy 200a oraz istniejący tor bocznicowy 200s. Projektowany tor 3s odgałęzia się od toru boczniczego 200s projektowanym rozjazdem 301, a dalej przybliża się do toru szlakowego I s i przebiega równoległe do niego z międzytorzem 6,5 m. Tor 3s kończy się projektowanym rozjazdem nr 200 w torze szlakowym I s w km 172+148, którego początek umiejscowiono w odległości 15 m od istniejącego skrzyżowania torów ST2s. Wjazd na projektowany tor 3s odbywać się będzie rozjazdami o promieniu 300 m. Minimalny promień łuku poziomego w torze wynosi 605 m. W związku z powyższym dopuszczalna jest prędkość maksymalna 40 km/h. Inwestycja zakłada również przebudowę toru żeberka ochronnego 200a i toru boczniczego 200s wraz z regulacją położenia w planie i profilu, a także zabudowę rozjazdów nr 301a, 301 i 200. Na odcinku mechanicznego podbijania toru zostaną wykonane ścinanie i wyrównanie łąw torowiska z wyprofilowaniem spadku. Ze względu na nowo projektowany tor 3s zostanie skrócone istniejące żeberko ochronne nr 103a na długości 38 m, w związku z czym zmieni ono długość z 63 m na 25 m. Od strony zachodniej głowicy rozjazdowej ze względów terenowych, a także dla utrzymania wymaganej długości użytecznej min. 1050 m nie ma możliwości zabudowy żeberka ochronnego. Z tego powodu w torze 3s nie przewiduje się ruchu manewrowego oraz pozostawiania wagonów luzem. Projektowane żeberko ochronne 200a zostanie zakończone kozłem oporowym stalowym z szyn 60E1. Teren przed kozłem oporowym na długości 30 m zasypany zostanie zasypką piaskową na wysokość 15 cm powyżej główki szyny. Istniejący tor żeberkowy nr 103a ze względu na projektowaną oś toru 3s należy skrócić i wyposażyć w nowy koziół oporowy szynowy, wzmocniony. W ramach inwestycji planowane jest wykonanie zabudowy rozjazdów nowych typu 60E1 na podrozjazdnicach strunobetonowych. W rejonie istniejących torów przeprowadzono badania nośności podtorza kolejowego i na tej podstawie wyznaczono odcinki wymagające wzmocnienia. W miejscach niespełniających wymogów nośności przewiduje się zabudowę warstwy ochronnej z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (niesortu) na geowłókninie separacyjnej. Zgodnie z wymogiem inwestora, międzytorze toru szlakowego I s i

nowoprojektowanego 3s ma zostać wyklincowane, dla utworzenia równi stacyjnej. Oznacza to konieczność przesunięcia istniejącego rowu bocznego poza tor 3s, dlatego jednym z głównych założeń jest utworzenie wspólnego pochylenia torowiska dla torów I s i 3s o 3% w kierunku projektowanego rowu. Odwodnienie zostało podzielone na dwie strefy wododziałem w km 171+350. Na całej długości toru 3s zaprojektowano rów odwadniający o szerokości dna 40 cm, nachylenie skarp 1:1,5, spadek dna w profilu podłużnym zgodnie z ukształtowaniem otaczającego terenu oraz zaprojektowaną niweletą. Rów spełnia zarówno rolę odwodnienia torowiska, jak i zebrania wody opadowej napływającej z terenu przyległego. Na odcinku od rozjazdu nr 300 do wododziału, z uwagi na brak możliwości odprowadzenia wody zastosowany zostanie zbiornik odparowująco-chłonny w postaci poszerzonego rowu. Na tym samym odcinku, tj. od rozjazdu nr 300 do wododziału zastosowany także zostanie dren francuski na międzytorzu torów I s i 3s o kierunku spływu skierowanym do istniejącego przepustu w km 170+908. Istniejący rów wzdłuż toru żeberkowego nr 200a prowadzący od przepustu dalej do odbiornika zostanie pogłębiony dla zapewnienia właściwego odprowadzenia wody. Na odcinku od wododziału w kierunku rosnącego kilometraża poprowadzono rów boczny do kilometra 171+790, gdzie budowla kolejowa przechodzi z przekopu w nasyp.

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 Niemna.

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.

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. 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.

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