

Białystok, dnia 26 lutego 2016 r.

WOOS-II.4210.11.2015.AS

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.) w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 j.t.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60, 33, 34, 65, 68, 79 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 4 sierpnia 2015 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**ustalam**

**Środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy Alei J. I. Paderewskiego, Alei Niepodległości i ul. Narodowych Sił Zbrojnych wraz z obiektami inżynierskimi tj.: wiaduktami, tunelami, kładkami, przepustami i konstrukcjami oporowymi oraz budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, na nieruchomościach położonych w Białymstoku oraz w gminie Juchnowiec Kościelny”**

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach m. Białegostoku i gminy Juchnowiec Kościelny .

Zakres planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku obejmuje :

- Budowę drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z aleją Niepodległości wraz z fragmentem ulicy Octowej oraz łącznicami i drogami serwisowymi;
- Budowę drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją I. J. Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z łącznicami i drogami serwisowymi;
- Rozbudowę ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z aleją Jana Pawła II wraz z łącznicami i drogami serwisowymi;
- Dostosowanie układu drogowego poprzez niezbędną przebudowę istniejących ulic wraz z przebudową przejść dla pieszych, chodników, ścieżek rowerowych itp.;
- Budowę systemu kanalizacji deszczowej, w tym:
  - kanałów deszczowych, przewodów drenażowych, komór i urządzeń do podczyszczania ścieków;
  - zbiorników retencyjnych (otwartych i podziemnych);
  - rowów drogowych;

- wylotów kanalizacji deszczowej do rzeki Białej oraz Bażantarki;
- Przebudowę istniejących rowów odwodnieniowych i melioracyjnych;
- Budowę obiektów inżynierskich (tuneli, wiaduktów, murów oporowych, kładek, przepustów, przejść dla płazów i małych zwierząt itp.);
- Budowę i przebudowę infrastruktury technicznej: sieci oświetleniowych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, ciepłowniczych, elektroenergetycznych, teletechnicznych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu itp.
- Rozbiórkę istniejących nawierzchni jezdni bitumicznych i nawierzchni utwardzonych, obiektów kolidujących z planowaną inwestycją (budynków gospodarcze, budynki mieszkalne (m.in. przy ul. Niepodległości, ul. Klonowej i Letniej) obiekty usługowo-handlowe, garaże murowane i blaszane, rampa samochodowa, obiekty magazynowe, stacja transformatorowa, , altany i inne na terenie ogródków działkowych. Rozebrane będą też istniejące ogrodzenia w niezbędnych miejscach oraz inne drobne elementy małej architektury.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie Trasy Niepodległości położone jest w zachodniej i południowo-zachodniej części Białegostoku. Przedsięwzięcie podzielono podzielona została na trzy odcinki.

- Odcinek I o długości ok. 6,3 km obejmuje budowę drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z Aleją Niepodległości wraz z fragmentem ulicy Octowej oraz łącznicami i drogami serwisowymi.
- Odcinek II o długości 3,1 km obejmujący budowę drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z łącznicami i drogami serwisowymi
- Odcinek III obejmujący 1,8 km polegający na rozbudowie ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II wraz z łącznicami i drogami serwisowymi.

Ponadto wykonany zostanie szereg działań towarzyszących polegających na budowie obiektów inżynierskich – tuneli, wiaduktów, murów oporowych, kładek, przepustów, budowie i przebudowie uzbrojenia podziemnego, wycince drzew i krzewów czy budowie systemu kanalizacji deszczowej.

Trasa drogi przebiega częściowo po istniejących pasach drogowych oraz przez tereny kolejowe, nieużytki, tereny niezagospodarowane, tereny zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz tereny leśne i ogródki działkowe, częściowo po nowym szlaku. Droga ta w dużej mierze planowana jest jako dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu w każdą stronę, rozdzielonych pasem dzielącym i przebiegać będzie w dużej mierze w głębokich wykopach i nasypach. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie występują obszary objęte ochroną w myśl ustawy o ochronie przyrody. Najbliższe obszary prawnie chronione to rezerваты przyrody: Las Zwierzyniecki i Antoniuk w odległości ok. 2,7 km i 4.0 km. Najbliższe obszary Natura 2000 tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 oddalone są o ponad 5,5 km.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki drzew i krzewów z nią kolidujących w ilości wskazanej poniżej na poszczególnych odcinkach:

#### Odcinek I:

- ok. 5188 sztuk drzew,

- ok. 24 sztuk drzew wycinki sanitarnej,
- ok. 31 sztuk drzew topoli obcego pochodzenia o obw. powyżej 100 cm,
- ok. 6402 m<sup>2</sup> krzewów,
- ok. 402 sztuk drzew owocowych,
- ok. 4047,5 m<sup>2</sup> krzewów owocowych, drzew i krzewów owocowych poniżej 10 lat,
- ok. 6198 m<sup>2</sup> drzew poniżej 10 lat,
- ok. 2057 m<sup>2</sup> krzewów i pnączy poniżej 10 lat,
- ok. 2 sztuki karpin.

#### Odcinek II:

Z uwagi na planowany układ drogowy:

- drzewa – ok. 1400 szt.
- zarośla drzew – ok. 9100 m<sup>2</sup> i drzewa liściaste – ok. 80 szt.
- krzewy – ok. 7500 m<sup>2</sup>
- krzewy poniżej 10 lat – ok. 1000 m<sup>2</sup>
- drzewa owocowe – ok. 360 szt.
- krzewy i drzewa owocowe – ok. 6400 m<sup>2</sup>
- powierzchnia lasu (zadrzewienie z podszytem) – ok. 1,39 ha

Z uwagi na planowaną infrastrukturę podziemną:

- drzewa – 540 szt.
- zarośla drzew - 2500 m<sup>2</sup> i drzewa liściaste – ok. 50 szt.
- krzewy – ok. 2100 m<sup>2</sup>
- krzewy poniżej 10 lat – ok. 300 m<sup>2</sup>
- drzewa owocowe – ok. 200 szt.
- krzewy i drzewa owocowe – ok. 2000 m<sup>2</sup>
- powierzchnia lasu (zadrzewienie z podszytem) – ok. 0,48 ha

Ze względu na planowany zbiornik retencyjny i odprowadzenie wód do rzeki Białej:

- drzewa – 650 szt.
- zarośla drzew – 6750 m<sup>2</sup>.
- krzewy – ok. 13300 m<sup>2</sup>

#### Odcinek III:

- drzewa – ok. 2000 szt.
- krzewy – ok. 10120 m<sup>2</sup>

### **2. Warunki wykorzystania terenu 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:**

#### **2.1. W zakresie ochrony środowiska:**

1. Prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prowadzić w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych.
2. Plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować z dala od najbliższej zabudowy mieszkaniowej.
3. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu wyłącznie w obrębie pasa drogowego oraz

- przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach.
4. Zorganizować plac budowy, jego zaplecze i drogi techniczne w obrębie pasa drogowego z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac sukcesywnie prowadzić rekultywację terenu.
  5. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania.
  6. Wykonawca prac budowlanych powinien posiadać środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych substancji ropopochodnych, a tym samym minimalizujących możliwość skażenia gruntu.
  7. Materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy należy składować w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie.
  8. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa musi być wyposażona w system ograniczający pylenie transportowanego materiału (np. przykrycia, plandeki),
  9. W trakcie rozbiórki obiektów kubaturowych zapewnić zraszanie rozbieranych powierzchni w celu eliminacji powstawania pyłów,
  10. Wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy,
  11. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu,
  12. Masy bitumiczne i materiały pyłące transportować samochodami ze skrzynią ładunkową przykrytą oponczą ograniczającą emisję oparów asfaltu i pylenie transportowanego materiału. Racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi,
  13. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać,
  14. Utrzymywać drogi dojazdowe w stanie niestwarzającym zagrożenia nadmiernego pylenia,
  15. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu,
  16. Wprowadzić na terenie zaplecza budowlanego rozwiązania organizacyjne gwarantujące zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem. Miejsca postoju sprzętu i maszyn oraz plac składowania materiałów budowlanych zabezpieczyć przed przedostaniem się do gleby substancji ropopochodnych,
  17. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych,
  18. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników wstępnie podczyszczać w urządzeniach oczyszczających (separatorach, osadnikach),
  19. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych,
  20. Grunt zanieczyszczony np. substancjami ropopochodnymi, niezwłocznie usunąć i przekazać do unieszkodliwienia przez wyspecjalizowaną firmę, posiadającą zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie unieszkodliwiania tego rodzaju odpadów niebezpiecznych,

## 2.2. W zakresie ochrony przyrody:

1. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty/specjalistów przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji, a w przypadku naruszenia zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody, wstrzymanie prac i wystąpienie o stosowne decyzje/zezwoleńia;
2. Prowadzić ciągłą kontrolę pasa budowy pod kątem występowania płazów przez cały sezon ich aktywności, a osobniki, które dostaną się na plac budowy, sukcesywnie wyłapywać i uwalniać na najbliższych siedliskach odpowiednich dla danego gatunku; szczególną uwagę zwracać na możliwe zasiedlanie przez płazy zalewisk powstających w pasie robót, w takich wypadkach płazy (także jaja i larwy) niezwłocznie odłowić;
3. Wokół projektowanych zbiorników retencyjnych otwartych zastosować ochronne ogrodzenia dla płazów z prefabrykatów betonowych bądź polimerobetonowych o odgiętej górnej krawędzi w kierunku zewnętrznym tworząc daszek, o wysokości części nadziemnej min. 40 cm (zalecane 50 cm), zakopane na głębokość min. 15-20 cm;
4. Prace związane z realizacją zbiorników retencyjnych przeprowadzić poza okresem istotnym z punktu widzenia biologii lokalnej fauny, tj. od początku września do końca lutego, a przed rozpoczęciem prac pod nadzorem przyrodniczym odłowić obecne osobniki płazów i uwolnić w bezpiecznym miejscu, ekologicznie dostosowanym do ich aktualnych form aktywności;
5. Na odcinku II w km od 0+200 do 0+700 strona lewa projektowanej drogi (wschodnia) wybudować wygradzenia stałe dla płazów z prefabrykatów betonowych bądź polimerobetonowych o odgiętej górnej krawędzi w kierunku zewnętrznym tworząc daszek, o wysokości części nadziemnej min. 40 cm (zalecane 50 cm), zakopane na głębokość min. 15-20 cm;
6. Przejście dla płazów i małych zwierząt w km 2+450 projektowanej drogi (odcinek III) zaprojektować w następujący sposób:
  - szerokość:  $\geq 3,5$  m;
  - wysokość:  $\geq 1,5$  m;
  - powierzchnia przejścia pokryta gruntem;
7. Na odcinku od km 2+390 do ok. 2+552 od przejścia dla płazów i małych zwierząt po zachodniej stronie drogi przy skarpie wybudować szczelne płotki naprowadzające o następujących parametrach:
  - wysokość  $\geq 50$  cm od powierzchni ziemi,
  - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem  $45-90^\circ$ , tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem  $20^\circ$  (preferowanym rozwiązaniem jest wariant z przewieszką),
  - elementy płotków muszą być stabilne i szczelnie przylegać do powierzchni gruntu (zalecane jest zakopanie ich dolnych krawędzi na głębokość co najmniej 10 cm),
  - wykonane z materiałów trwałych,
  - szczelnie połączone z wlotami do przepustów
  - zabezpieczone przed zarastaniem przez roślinność;

8. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy intensywnej migracji batrachofauny zastosować w tym miejscu tymczasowe wygradzenia ochronne na czas budowy, np. w postaci agrowłókniny rozwieszanej na wbitych w grunt słupkach o wysokości nie mniejszej niż 50 cm od powierzchni ziemi i zakopanej dolnej części na głębokości co najmniej 5 cm, pochylonej na zewnątrz od pasa drogi. Dokładną lokalizację i długość wygradzeń tymczasowych ustala na podstawie obserwacji nadzór przyrodniczy;
9. Prace ingerujące w miejsca stanowiące potencjalne siedliska batrachofauny: odcinek I – okolice cieków i zbiornika retencyjnego ZR-B, odcinek II – planowana lokalizacja zbiornika retencyjnego „Klepacka” i zbiornika w km 0+500, odcinek III – na wysokości Lasu Bacieczkowskiego i planowanego przejścia dla płazów, prowadzić pod szczególnym nadzorem specjalisty herpetologa, zwłaszcza w sytuacji realizacji prac w okresie migracji i rozrodu płazów, przypadającym na okres od początku marca do końca sierpnia;
10. Odkryte w trakcie budowy kamienie wykorzystać do utworzenia trzech usypisk kamieni poza pasem drogowym w obrębie kilometrażu 0+200 – 0+700 jako obiekty o zwiększonej atrakcyjności jako siedliska płazów i gadów. Dokładną lokalizację ustalić z herpetologiem;
11. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum;
12. Zabezpieczyć pnie drzew planowanych do pozostawienia przed uszkodzeniem;
13. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 15 marca do 15 lipca;
14. Nasadzenia roślinności wykonać przy użyciu rodzimych gatunków roślin;
15. Nie lokalizować zwałowisk nadmiaru mas ziemnych w podmokłych obniżeniach terenu i ich sąsiedztwie oraz w dolinach rzecznych.

### **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:**

#### **I. Zaprojektować ekrany akustyczne w następującym kilometrażu i o parametrach:**

##### Odcinek I

- ekran akustyczny o wysokości 4 m na odcinku ok. 220 m w ciągu drogi serwisowej L1 – kilometraż: ok. 0+060 do ok. 0+280 (oddzielający ciąg jezdny od zabudowań mieszkalnych wielorodzinnych przy ul. S. Dubois 20, 22, 23 i 27); stosunek wypełnienia pochłaniającego do odbijającego 1:1,
- ekran akustyczny o wysokości 3 m na odcinku ok. 260 m w ciągu łącznicy na ul. Zambrowską – kilometraż: ok. 0+000 do ok. 0+255 oraz na ok. 11 m przed łącznicą tj. w kilometrażu alei I. J. Paderewskiego: ok. 2+470 do ok. 2+481; stosunek wypełnienia pochłaniającego do odbijającego 1:1,
- przesunąć istniejący ekran akustyczny o wysokości 2 m na odcinku ok. 74,5 m w ciągu łącznicy na ul. Zambrowską – kilometraż: ok. 0+343 do ok. 0+417,5 m (bez zmiany parametrów użytkowych),
- przesunąć istniejący ekran akustyczny o wysokości 7 m na odcinku ok. 175 m wzdłuż zabudowy wielokondygnacyjnej przy ul. Wiadukt (bez zmiany parametrów użytkowych).

##### Odcinek II

- ekran akustyczny o wysokości 1,5 m po prawej stronie jezdni na odcinku ok. 142 m w ciągu Alei Niepodległości – kilometraż: ok. 1+644 do ok. 1+786, stosunek wypełnienia pochłaniającego do odbijającego 1:1,
- ekran akustyczny o wysokości 1,5 m po lewej stronie jezdni na odcinku ok. 88 m w ciągu Alei Niepodległości – kilometraż: ok. 1+698 do ok. 1+786, stosunek wypełnienia pochłaniającego do odbijającego 1:1.

### Odcinek III

Należy przewidzieć rezerwę terenu pod ekran akustyczny po prawej stronie w km ok. 0+150 do ok. 0+250 projektowanej północnej jezdni alei Jana Pawła II. Decyzję o budowie ewentualnego ekranu należy podjąć po wykonaniu analizy porealizacyjnej (w punkcie P4 – ul. Stanisława Mikołajczyka 3) i odniesieniu jej wyników do przedstawionych w raporcie wyznaczonych wartości oddziaływania.

Wypełnienie ekranów zastosowanych w całej inwestycji:

- kasety akustyczne pochłaniające o grubości 125 mm z blachy aluminiowej powierzchniowo utwardzonej, jednostronnie perforowanej z wypełnieniem wełną mineralną, malowane zgodnie z kolorystyką,
- płyty odbijające przeziernie ze szkła akrylowego bezbarwnego o gr. 20 mm z wtopionymi włóknami poliamidowymi o gr. 2 mm w kolorze czarnym (lub zgodnie z istniejącą kolorystyką) i rozmieszczonymi co 28 mm;

II. Zaprojektować następujące zbiorniki retencyjne otwarte:

1. Zbiornik retencyjny otwarty „ZR-B” po północnej stronie linii kolejowej Nr 38 Białystok – Bartoszyce i w sąsiedztwie Alei I.J. Paderewskiego

Wokół zbiornika zaprojektować drogę serwisową, w celu umożliwienia okresowej obsługi zbiornika i urządzeń podczyszczających wody opadowe.

Zaprojektować zbiornik retencyjny ziemny o skośnych skarpach z dnem przepuszczalnym.

Parametry zbiornika:

- Rzędna normalnego poziomu piętrzenia NPP = ok. 127,60 m n.p.m.
- Rzędna maksymalnego poziomu piętrzenia maxPP = ok. 128,60 m n.p.m.
- Rzędna dna w przekroju urządzenia spustowego Rz.dna = ok. 126,80 m n.p.m.
- Użytkowa objętość retencyjna zbiornika V = ok. 7 tys m<sup>3</sup>
- Nachylenie skarp 1:2.5

2. Zbiornik retencyjny otwarty „Niepodległość” Na północny wschód od skrzyżowania ul. Armii Krajowej z Al. Niepodległości .

Zaprojektować zbiornik o parametrach:

- Użytkowa objętość retencyjna zbiornika V = ok. 15 tys. m<sup>3</sup>
- Nachylenie skarp 1:2.5

3. Zbiornik retencyjny otwarty „Klepacka” usytuowany na południowy zachód od ronda krzyżującego Al. Niepodległości z ul. Klepacką oraz Hetmańską. Zbiornik retencyjny ziemny będzie posiadał skarpy skośne oraz dno przepuszczalne.

Zaprojektować zbiornik o parametrach:

- Użytkowa objętość retencyjna zbiornika  $V = \text{ok. } 2,5 \text{ tys. m}^3$
- Nachylenie skarp 1:2.5

- III. Na odcinku II w km od 0+200 do 0+700 strona lewa planowanej drogi (wschodnia) wybudować wygradzenia stałe dla płazów z prefabrykatów betonowych bądź polimerobetonowych o odgiętej górnej krawędzi w kierunku zewnętrznym tworząc daszek, o wysokości części nadziemnej min. 40 cm (zalecane 50 cm), zakopane na głębokość min. 15-20 cm;
- IV. Przejście dla płazów i małych zwierząt w km 2+450 planowanej drogi (odcinek III) zaprojektować w następujący sposób:
- szerokość:  $\geq 3,5 \text{ m}$ ;
  - wysokość:  $\geq 1,5 \text{ m}$ ;
  - powierzchnia przejścia pokryta gruntem;
- V. Na odcinku od km 2+390 do ok. 2+552 od przejścia dla płazów i małych zwierząt po zachodniej stronie drogi przy skarpie wybudować szczelne płotki naprowadzające o następujących parametrach:
- wysokość  $\geq 50 \text{ cm}$  od powierzchni ziemi,
  - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem  $45\text{--}90^\circ$ , tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem  $20^\circ$  (preferowanym rozwiązaniem jest wariant z przewieszką),
  - elementy płotków muszą być stabilne i szczelnie przylegać do powierzchni gruntu (zalecane jest zakopanie ich dolnych krawędzi na głębokość co najmniej 10 cm),
  - wykonane z materiałów trwałych,
  - szczelnie połączone z wlotami do przepustów
  - zabezpieczone przed zarastaniem przez roślinność;
- VI. Zastosować rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowań oraz kolizyjności.

**II. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych 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).

**III. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa (ok. 51 km) i lokalny zasięg oddziaływania.

**IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**



Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji

**V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

**VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z uwagi na przesłanki wynikające z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm).**

**VII. Ustala się obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:**

1. Hałasu - w celu oceny skuteczności ekranów akustycznych wskazanych w pkt 3 ppkt I niniejszej decyzji oraz dodatkowo w punkcie P4 – ul. Stanisława Mikołajczyka 3
  - a) Porównanie uzyskanych wyników pomiarowych (prognozowanych) w stosunku do wartości zmierzonych i ewentualne wskazanie obiektów o przekroczonych standardach akustycznych,
  - b) Przedstawienie propozycji zabezpieczeń akustycznych, jeżeli badania hałasu wykażą przekroczenia standardów akustycznych.
2. Przeprowadzić badania jakości wód opadowych i roztopowych, określając w nich: zawiesiny ogólne i substancje ropopochodne oraz ocenić skuteczność zastosowanych rozwiązań w zakresie gospodarki ściekowej.

**Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.**

**VIII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 j.t.).**

**IX. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów prowadzić na niżej wskazanych działkach:**

**Obręb 1 - Bacieczki:** 397, 410/7, 410/8, 410/9, 410/12, 410/13, 411/2, 411/3, 412/1, 413/1, 414, 415, 443/1, 443/3, 446, 447, 448/1, 449/3, 450/3, 451, 452/1, 452/3, 453/1, 454/1, 454/2, 1269, 1299/4, 1299/6, 1299/7, 1299/8, 1300, 1301/3, 1301/4, 1301/5, 1301/6, 1323, 1345, 1348, 1349, 1350, 1351/1, 1352, 1353, 1354, 1355, 1356, 1359,

**Obręb 4 - Starosielce Północne:** 82/10, 87/1, 87/3, 87/4, 87/5, 88/1, 88/3, 88/4, 89, 90, 91/2, 91/3, 91/17, 91/35, 91/36, 99, 100/1, 100/2, 100/3, 100/4, 101/1, 101/2, 101/3, 101/4, 102, 103/1, 103/2, 104/1, 104/5, 104/10, 104/12, 106/4, 122, 126/1, 126/2, 128, 129, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 309/1, 310, 311/3, 312, 315, 314, 318/9, 332/4, 332/6, 333/6, 334/3, 335/1, 338/3, 334/1, 337/1, 337/2, 338/1, 341/3, 342/1,

342/4, 343/1, 343/7, 344/4, 346/4, 346/6, 349, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 448, 449, 450, 451, 452, 453/2, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476/1, 476/2, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488/1, 489/5, 490/2, 491/2, 492/3, 492/9, 492/10, 492/13, 494/5, 493/8, 494/6, 495/8, 493/13, 493/7, 493/12, 493/9, 493/11, 493/16, 497, 672/18, 831/10, 831/11, 832/2, 832/8, 1032/14, 1032/15, 1042/1, 1042/10, 1047/1, 1047/2, 1053, 1059, 1073, 1098, 1099, 1101, 1102,

**Obwód 6 - Starosielce Południowe:** 6, 7, 15/2, 128/13, 150/5, 151/2, 154/3, 167, 168, 170/4, 170/5, 170/6, 171/2, 172, 173, 175/2, 177/3, 178, 179/5, 179/6, 180/1, 180/2, 181/1, 181/2, 184/5, 189/2, 195, 196, 197/3, 198/4, 198/5, 199, 202/10, 943/2, 944, 945, 1001, 1003/17, 1005, 1038/1, 1038/3, 1039, 1041/3, 1041/7, 1042/2, 1043/1, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059, 1060, 1061/1, 1061/4, 1062, 1063, 1064, 1066, 1069, 1070/1, 1072, 1075, 1076, 1078/1, 1078/2, 1079/1, 1079/3, 1084/1, 1084/2, 1085, 1106/1, 1106/3, 1107, 1109/1, 1110, 1111, 1112, 1113/1, 1114/1, 1115/2, 1116, 1117/1, 1117/2, 1117/3, 1118, 1119, 1120, 1121, 1122/1, 1122/2, 1125/1, 1125/2, 1126/1, 1126/2, 1127/1, 1127/2, 1128, 1129/1, 1130, 1132/1, 1132/2, 1133/1, 1161/1, 1161/2, 1163/2, 1163/3, 1163/5, 1164, 1165, 1166, 1181/79, 1245/2, 1245/3, 1247, 1274/2, 1275, 1276, 1277, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, 1287/1, 1287/2, 1290/3, 1290/4, 1291, 1292/4, 1293/3, 1293/4, 1294/1, 1298/3, 1298/7, 1299, 1300, 1301, 1307, 1308, 1309, 1311, 1312, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1334, 1335, 1336/6, 1337, 1338, 1339, 1340/1, 1371, 1372, 1373, 1374, 1411/6, 1411/10, 1415/3, 1418/6, 1422/2, 1428/2, 1433/2, 1514/2, 1524/2, 1526/3, 1526/4, 1555/3, 1556/2, 1556/3, 1556/4, 1557/11, 1563/6, 1563/7, 1564/8, 1564/9, 1565/5, 1565/6, 1566/3, 1693, 1715/8, 1891/84, 1891/101, 2059/13, 3153/12, 3153/13, 3158/19, 3158/24, 3160/10, 3161, 3162/11, 3171/8, 3171/9, 3176/3, 3178/1, 3178/2, 3178/3, 3178/6, 3178/7, 3178/8, 3179/3, 3179/4, 3179/5, 3179/6, 3179/8, 3179/15, 3179/22, 3179/23, 3179/29, 3179/31, 3179/33, 3179/37, 3180/3, 3180/5, 3180/6, 3180/7, 3180/8, 3180/9, 3180/10, 3180/11, 3181/3, 3181/4, 3181/5, 3181/6, 3181/7, 3181/8, 3181/9, 3183/27, 3183/29, 3183/30, 3183/32, 3183/33, 3821/7, 3821/10, 3831/1, 3831/7, 3831/8, 3831/9, 3838, 3840,

**Obwód 7 - Ścianka:** 82/1, 87, 88, 89/2, 90/1, 90/2, 91/2, 92/1, 92/2, 93/1, 93/2, 94/1, 94/2, 95/1, 95/2, 96/1, 96/2, 97/1, 97/2, 98/1, 99/1, 155/2, 156/2, 157/2, 158/2, 159/3, 160/2, 161/2, 162/2, 163/3, 163/4, 163/5, 164/2, 165/2, 166/2, 167/2, 173, 179, 180, 181/2, 182, 183, 184/2, 185, 186/2, 190/2, 191, 192/2, 192/3, 193/1, 193/2, 193/3, 194/1, 194/2, 194/3, 195/1, 195/2, 195/3, 197/2, 198/2, 199/2, 200, 201, 202/2, 203, 204/1, 204/2, 204/3, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216/2, 217/2, 218/2, 219/2, 221, 222/2, 223/3, 223/4, 238, 239/1, 239/4, 240/1, 240/2, 241/1, 241/2, 242/2, 243/2, 244, 245/2, 248/2, 249/2, 250/2, 251/1, 251/2, 252/1, 252/2, 253/1, 253/2, 254/1, 254/2, 255/1, 255/2, 256/1, 256/2, 257/2, 258/1, 258/2, 259/1, 259/2, 260/1, 260/2, 261/1, 261/2, 262/1, 262/2, 263/1, 263/2, 264/1, 264/2, 265/1, 265/2, 266/1, 266/2, 267/1, 267/2, 268/1, 268/2, 269/1, 269/2, 270/1, 270/2, 271/1, 271/2, 272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 274/1, 274/2, 275/1, 275/2, 276/1, 276/2, 277/1, 277/2, 278/1, 278/2, 279/1, 279/2, 280/1, 280/2, 281/1, 281/2, 282/1, 282/2, 283/1, 283/2, 284/1, 284/2, 285/1, 285/2, 286/2, 286/3, 286/4, 286/5, 287/1, 287/2, 288/1, 288/5, 289/1, 289/4, 289/5, 290/1, 290/7, 290/8, 291/1, 291/2, 293/2, 294/1, 294/2, 610/2, 611/1, 611/2, 611/5, 615/6, 615/7, 616/5, 617/1, 621/1, 621/5, 621/8, 693/1, 694/1, 695/1, 709, 710, 711, 742, 744, 757/23, 788, 789, 800, 2059/10, 2061,

**Obwód 9 - Nowe Miasto:** 778/2, 778/4, 781/3, 782/8, 782/9, 783/9, 785/6, 806/1, 806/2, 807/1, 807/2, 810, 812, 813, 814, 815, 816/1, 816/2,

Obręb 22 - Krywlany: 29, 30/3, 30/13, 30/16,

**X. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.**

**Uzasadnienie**

Prezydent Miasta Białegostoku wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2015 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015. (data wpływu: 5 sierpnia 2015 r.) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn „Budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy Alei J. I. Paderewskiego, Alei Niepodległości i ul. Narodowych Sił Zbrojnych wraz z obiektami inżynierskimi tj.: wiaduktami, tunelami, kładkami, przepustami i konstrukcjami oporowymi oraz budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, na nieruchomościach położonych w Białymstoku”, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, kopię map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W dniu 11 sierpnia 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku poprzez zakwalifikowanie przedsięwzięcia oraz przedłożenie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wniosek został uzupełniony wraz z pismem Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 17 sierpnia 2015r. znak ZDM-X.7011.1.2015.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60, 33, 34, 65, 68, 79 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.) gdyż obejmuje budowę lub przebudowę :

- drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- instalacji do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków,
- budowli przeciwpowodziowych, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych,
- rurociągów wodociągowych magistralnych do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową

- sieci kanalizacyjnych o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie na objętym obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego :

1. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Starosielce w Białymstoku (w rejonie ulicy Elewatorskiej), uchwalonym Uchwałą nr LVIII/684/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 26 czerwca 2006 r. (64);
2. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku (w rejonie Alei I. J. Paderewskiego), uchwalonym Uchwałą nr LXI/748/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 25 września 2006 r. (67);
3. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku (w rejonie ulic: K. Pułaskiego i Transportowej), uchwalonym Uchwałą nr LXI/749/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 25 września 2006 r. (68);
4. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Ba-cieczki w Białymstoku (w rejonie ulic Komisji Edukacji Narodowej i H. Kołłątaja), uchwalonym Uchwałą nr LXI/751/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 25 września 2006 r. (69);
5. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku (w rejonie ulic Ścianka, Starosielce i P. Łódzińskiego), uchwalonym Uchwałą nr LXII/769/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 23 października 2006 r. (74);
6. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Ba-cieczki w Białymstoku (w rejonie pomiędzy ulicą Narodowych Sił Zbrojnych a granicą administracyjną miasta), uchwalonym Uchwałą nr XII/109/07 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 21 maja 2007 r. (78);
7. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Starosielce i Zielone Wzgórza w Białymstoku (w rejonie ulic Klepackiej i Hetmańskiej), uchwalonym Uchwałą nr XII/110/07 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 21 maja 2007 r. (79);
8. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Starosielce w Białymstoku (w rejonie ulic Al. Niepodległości i Wrocławskiej), uchwalonym Uchwałą nr XXIX/330/08 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 19 czerwca 2008 r. (82);
9. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku (w rejonie ulic Pułaskiego, Sławińskiego i Wiadukt), uchwalonym Uchwałą nr XXXIII/399/08 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 27 października 2008 r. (86);
10. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Bacieczki w Białymstoku (rejon ulicy Bacieczki), uchwalonym Uchwałą nr XXXIV/418/08 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 24 listopada 2008 r. (88);
11. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku (w rejonie ulic Składowej), uchwalonym Uchwałą nr LVII/749/10 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 24 czerwca 2010 r. (94);
12. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części doliny rzeki Białej w Białymstoku (odcinek w rejonie osiedla Leśna Dolina i Słoneczny Stok do Al. Jana Pawła II), uchwalonym Uchwałą nr XXVIII/281/12 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 28 maja 2012 r. (110);

13. Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Leśna Dolina w Białymstoku (w rejonie Alei Jana Pawła II i ul. Hotelowej), uchwalonym Uchwałą nr V/52/15 Rady Miasta Białystok z dnia 23 lutego 2015 r. (127).

W ocenie organu planowane przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami ww. planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym, dlatego zgodnie z art. 75 ust. 6 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Dysponując kompletem dokumentów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 19 sierpnia 2015 r., wszczął postępowanie administracyjne dla planowanego przedsięwzięcia oraz o ww. fakcie poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 19 sierpnia 2015 r., znak: WOOS-II.4210.11.2015.AS. Obwieszczenie zamieszczone wywieszone na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz na tablicy ogłoszeń tut. urzędu w dniach od 21 sierpnia 2015r. do dnia 4 września 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 21 sierpnia 2015r. do dnia 4 września 2015r.

W dniu 25 sierpnia 2015r Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie zgodnie z art. 49 Kpa o tym fakcie poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 25 sierpnia 2015 r., znak: WOOS-II.4210.11.2015.AS. Obwieszczenie zamieszczone wywieszone na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz na tablicy ogłoszeń tut. urzędu w dniach od 25 sierpnia 2015r. do dnia 12 września 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 28 sierpnia 2015r. do dnia 11 września 2015r.

W opinii sanitarnej nr 211/NZ/2015, znak: NZ.4461.124.2015, z dnia 9 września 2015r. (data wpływu: 11 września 2015 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia uzasadniając swoje rozstrzygnięcie tym, iż w fazie eksploatacji źródłem uciążliwości dla mieszkańców znajdujących się w otoczeniu budynków mieszkalnych będzie hałas i emisja dźwięków wywołane przez ruch pojazdów.

Prezydent Miasta Białegostoku pismem z dnia 5 października 2015r. doprecyzował wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez rozszerzenie nazwy przedsięwzięcia poprzez dodanie w nazwie gminy Juchnowiec Kościelny z uwagi na realizację przedsięwzięcia również na terenie gminy Juchnowiec Kościelny. W związku z powyższym wypełniając wymóg art. 49 K.P.A. obwieszczenie z dnia 19 sierpnia 2015r informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w dniach od 14 października 2015r do dnia 27 października 2015r.

Uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem

z dnia 9 października 2015 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres jego raportu.

Zgodnie z art. 49 Kpa o powyższym fakcie tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 9 października 2015 r., znak: WOOS-II-4210.11.2015.AS. Obwieszczenie zamieszczono na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz na tablicy ogłoszeń tut. urzędu w dniach od 9 października 2015r. do dnia 26 października 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 12 października 2015r. do dnia 26 października 2015r. oraz w dniach od 14 października do dnia 27 października na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny.

W dniu 23 października 2015r. Prezydent Miasta Białegostoku wraz z pismem znak ZDM-X.7011.1.2015 przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko.

Po przeanalizowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko w dniu 13 listopada 2015r Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał do jego uzupełnienia. Ostatecznego uzupełnienia raportu dokonano wraz z pismem z dnia 23 listopada 2015r.

W dniu 24 listopada 2015r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie planowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi. Jednocześnie podał ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 24 listopada 2015 r., znak: WOOS-II.4210.11.2015.AS i zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 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 2013 r. poz. 1235 ze zm.), przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu oraz zostało wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 24 listopada do 2015r. do 15 grudnia 2015r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 25 listopada do 2015r. do 16 grudnia 2015r. oraz w dniach od 25 listopada 2015r. do dnia 17 grudnia 2015r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny.

W opinii sanitarnej nr 281/NZ/2015, znak: NZ.4461.167.2015, z dnia 7 grudnia 2015r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku pozytywnie zaopiniował planowane przedsięwzięcie i określił następujące warunki realizacji :

1. w celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem, w przypadku prowadzenia prac na terenach w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, prace takie należy ograniczyć do pory dziennej (od godz. 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>),
2. maszyny budowlane zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową winny być wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania,
3. stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu,
4. plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować poza najbliższą zabudową mieszkaniową,
5. magazynować wytworzone odpady w miejscach do tego wyznaczonych wyłącznie w obrębie pasa drogowego, selektywnie zbierać i magazynować odpady niebezpieczne w szczelnych pojemnikach,

6. masy bitumiczne transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w opończę ograniczającą emisję oparów asfaltów,
7. transportować materiały pyłące samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału,
8. stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu proponuje się ich zraszanie,
9. utrzymywać drogi dojazdowe w odpowiednim stanie czystości, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia,
10. wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw w pracy
11. racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi,
12. zastosować rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowań oraz kolizyjności,
13. w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zastosować zabezpieczenia przeciwakustyczne,
14. na etapie eksploatacji prowadzić badania monitoringowe,
15. przeprowadzić analizę porealizacyjną poziomu hałasu po oddaniu drogi do użytkowania – w szczególności dotyczy to obrębu skrzyżowania alei Jana Pawła II i Narodowych Sił Zbrojnych w punkcie P4 - ul. Stanisława Mikołajczyka 3 (możliwe przekroczenia w porze nocnej)

Określone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku warunki zostały uwzględnione i zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 11 grudnia 2015 r., znak: WOOS-II.4210.11.2015.PL, zawiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z nim i składania uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 20 sierpnia 2014 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 11 grudnia 2015 r. do 25 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 14 grudnia 2015 r. do 28 grudnia 2015 r. oraz w dniach od 15 grudnia 2015r. do dnia 4 stycznia 2016r.

Pismem znak ZDM-X.7011.1.2015 z dnia 28 grudnia 2015r. Prezydent Miasta Białegostoku zwrócił się o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności został uzasadniony ważnym interesem społecznym polegającym na potrzebie niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie miasta. Budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku, jest niezbędna ze względu na duże natężenie ruchu. Realizacja inwestycji przyspieszy i ułatwi komunikację w mieście, ale również poprawi bezpieczeństwo pojazdów i pieszych. Celem realizacji planowanego przedsięwzięcia jest odciążenie centrum miasta i osiedli mieszkaniowych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego na obrzeża miasta Białegostoku.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji wraz z załącznikami

i streszczeniem w języku niespecjalistycznym, wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz materiał dowodowy zebrany w trakcie prowadzonego postępowania, w tym uzupełnienia i wyjaśnienia do raportu oraz opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty przedsięwzięcia tj.: wariant „zerowy” polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia, wariant I jako wariant inwestorski i jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska oraz wariant II jako racjonalny wariant alternatywny.

Planowana inwestycja polegająca na budowie Trasy Niepodległości w zachodniej i południowo-zachodniej części Białegostoku podzielona została na trzy odcinki i dla każdego z nich przeanalizowano wariant realizacyjny i alternatywny.

### **Odcinek I – budowa drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z Aleją Niepodległości wraz z łącznicami i drogami serwisowymi oraz infrastrukturą techniczną**

**Wariant nr 1 – realizacyjny.** Inwestycja w tym wariantcie przebiega od Alei Niepodległości do ulicy Wiadukt. Od Alei Niepodległości przechodzi dwoma projektowanymi tunelami pod torami kolejowymi, gdzie tuż za krzyżuje się z drogą dojazdową do elektrociepłowni i dalej przebiega do skrzyżowania z nowo wybudowaną ul. Transportową, gdzie dalej łączy się z ul. K. Pułaskiego i ul. W. Rzymowskiego. Od ul. W. Rzymowskiego biegnie dalej w kierunku ul. Wiadukt, która przebiega nad torami kolejowymi. Na tym odcinku przekracza również bocznice kolejową. Planuje się również przebudowę ul. Octowej do połączenia z ul. Sejneńską. Przewiduje się bezkolizyjny przebieg jezdni głównych, a na terenach o intensywnej zabudowie mieszkaniowej jezdnie prowadzone będą w wykopach, co zminimalizuje ich negatywny wpływ na środowisko (hałas, drgania). W wykopie przewiduje się przeprowadzić ok. 2/3 planowanej drogi. Planowane łącznice oraz drogi serwisowe umożliwią łatwy dostęp z terenów przyległych do głównych jezdni projektowanej trasy, a jednocześnie komunikację wewnątrzsiedlową bez konieczności zjazdu na drogi jezdni głównej. Planowane są bezpieczne i bezkolizyjne w stosunku do jezdni głównych przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów. Połączenie Alei I.J. Paderewskiego i ul. Wiadukt przewiduje się poprzez węzeł drogowy typu „WA”.

**Wariant nr 2 – alternatywny.** Planowana droga w tym wariantcie trasa przebiega od Alei Niepodległości do ulicy Wiadukt. Od Alei Niepodległości przechodzi projektowanym tunelem pod torami kolejowymi, gdzie tuż za krzyżuje się z drogą dojazdową do elektrociepłowni i dalej przebiega do skrzyżowania z nowo wybudowaną ul. Transportową, gdzie dalej łączy się z ul. K. Pułaskiego i ul. W. Rzymowskiego. Od ul. W. Rzymowskiego biegnie dalej w kierunku ul. Wiadukt, która przebiega nad torami kolejowymi. Na tym odcinku przekracza również bocznice kolejową. Projektuje się również przebudowę ul. Octowej do połączenia z ul. Sejneńską. Przewiduje się bezkolizyjny przebieg jezdni głównych, a na terenach o intensywnej zabudowie mieszkaniowej jezdnie prowadzone będą w wykopach, co zminimalizuje ich negatywny wpływ na środowisko (hałas, drgania). W wykopie przewiduje się przeprowadzić ok. 1/3 projektowanej drogi. Planowane łącznice oraz drogi serwisowe umożliwią łatwy dostęp z terenów przyległych do głównych jezdni projektowanej trasy, a jednocześnie komunikację wewnątrzsiedlową bez konieczności zjazdu na drogi jezdni głównej. Planowane są bezpieczne i bezkolizyjne w stosunku do jezdni głównych przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów. Połączenie Alei I.J. Paderewskiego i ul. Wiadukt przewiduje się poprzez węzeł drogowy typu „WC”.

Pod względem środowiskowym i społecznym Wariant nr 1 przedstawia się bardziej korzystnie. W obydwu wariantach główne jezdnie przewiduje się prowadzić częściowo w



wykopach na obszarach znajdujących się w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, co zminimalizuje negatywny wpływ inwestycji na te tereny. Wariant nr 1 przewiduje dłuższy odcinek drogi w wykopie w stosunku do Wariantu nr 2. Będzie to korzystniejszym rozwiązaniem środowiskowym ze względu na powstający hałas, co bezpośrednio przekłada się na warunki życia mieszkańców okolicznych osiedli. Pod względem ekonomicznym inwestycja będzie wymagała dużych nakładów finansowych ze względu na zamiar powadzenia dróg w wykopie. Wariant nr 1 pociągnie za sobą większe koszty ze względu na przewidywany dłuższy odcinek wykonany w ten sposób. W Wariacie nr 2 koszty zwiększy natomiast budowa przejazdu pod torami kolejowymi w postaci jednego długiego tunelu (w Wariacie nr 1 przewiduje się dwa krótsze tunele).

Planowana droga w Wariacie nr 2 jest bardziej kolizyjna ze względu na niweletę prowadzoną w dużej mierze po istniejącym terenie (trasa przecina kolizyjnie istniejącą bocznice kolejową), a także ze względu na połączenie z ul. Wiadukt poprzez kolizyjny węzeł typu „WC” (w Wariacie nr 1 przewiduje się węzeł typu „WA” – bezkolizyjny).

### **Odcinek II – budowa drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją I. J. Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z drogami dojazdowymi oraz infrastrukturą techniczną**

**Wariant nr 1 – realizacyjny.** Przewiduje się powiązanie Al. Niepodległości z zewnętrznym układem drogowym poprzez dwupoziomowe skrzyżowania z wyspami centralnymi i poprzez dwupoziomowe ronda. Rozwiązania zawarte w Wariacie nr 1 przewidują wykonanie większej ilości zjazdów z drogi głównej (Al. Niepodległości) na ulice sąsiadujące niż w wariacie alternatywnym.. Skrzyżowanie z ul. Magnoliową przewiduje się wykonać jako bezkolizyjne - powiązanie z Al. Niepodległości będzie wykonane poprzez sąsiednie skrzyżowania z ulicą Hetmańską i Wrocławską.

**Wariant nr 2 – alternatywny.** Przewiduje się powiązanie Al. Niepodległości z zewnętrznym układem drogowym tylko poprzez dwupoziomowe ronda. Rozwiązania zawarte w Wariacie nr 2 przewidują wykonanie mniejszej ilości zjazdów z drogi głównej (Al. Niepodległości) na ulice sąsiadujące niż w Wariacie nr 1. Nie przewiduje się skrzyżowania z ul. Magnoliową.

Planowana droga w Wariacie nr 1 posiada lepiej rozwiązane skrzyżowania (z wyspą centralną) niż Wariacie nr 2 (rondo średnie). W dłuższej perspektywie czasowej, przy stałym wzroście liczby uczestników ruchu, lepiej sprawdzają się te pierwsze. Będzie to miało wpływ na płynność jazdy i zmniejszenie ryzyka powstawania kolizji drogowych. Pod względem środowiskowym Wariant nr 1 przedstawia się także bardziej korzystnie. Przy upłynnieniu ruchu samochodów zmniejszy się również emisja zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw. Społecznie również będzie to Wariant bardziej korzystny – w Wariacie nr 1 przewiduje się bezkolizyjne skrzyżowanie ul. Magnoliowej, będącej uczęszczaną drogą osiedlową, z Al. Niepodległości. W Wariacie nr 2 nie przewiduje się skrzyżowania z Al. Niepodległości. Ul. Magnoliowa zostanie podzielona przez Trasę Niepodległości.

### **Odcinek III – rozbudowa ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II wraz z drogami dojazdowymi oraz infrastrukturą techniczną**

**Wariant nr 1 (realizacyjny)** – początkowy fragment trasy przebiega zasadniczo po śladzie istniejącym z poszerzeniem przekroju drogi do dwóch jezdni w kierunku wschodnim. Przed al. Jana Pawła II trasa została wyprowadzona w kierunku dalszej Trasy Niepodległości, z uwzględnieniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta oraz zagospodarowaniem przyległego terenu. Na przecięciu z aleją zostanie wybudowany dwupoziomowy węzeł, w ramach którego droga główną przebiegać będzie pod wiaduktami

leżącymi w ciągu jezdni al. Jana Pawła II. Ruch pojazdów trasą główną odbywać się będzie bezkolizyjnie poprzez łącznice, natomiast na drodze poprzecznej zostanie wybudowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Wzdłuż trasy zaprojektowane zostały również chodniki i ścieżki rowerowe.

**Wariant nr 2 alternatywny** - Wariant ten przebiega podobnie jak Wariant nr 1 z nawiązaniem do istniejącego śladu ul. Narodowych Sił Zbrojnych oraz z wyprowadzeniem dalszego fragmentu w kierunku dalszej Trasy Niepodległości. Z uwagi na ograniczenia terenowe wynikające z zagospodarowania przyległego terenu w wariantowaniu ograniczono się jedynie do lokalizacji i ukształtowania skrzyżowania znajdującego się na przecięciu łącznic węzła z al. Jana Pawła II. Planowane skrzyżowanie jest przesunięte względem wariantu 1 w kierunku południowo-zachodnim, zbliżając się do zabudowy po tej stronie trasy. Jednocześnie skrzyżowanie w tej formie posiada rozbudowaną geometrię z dodatkowymi kanałami ruchu na relacjach skrajnych, przez co ingeruje w większym stopniu w przyległe tereny. Wariant ten jest mniej przepustowy oraz z uwagi na gorszą widoczność, warunki bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu są gorsze niż w wariantcie 1.

W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (Wariant „zerowy”) nadal ruch tranzytowy odbywać się będzie w centrum Białegostoku, co będzie skutkowało wzrostem natężenia ruchu pojazdów w centrum a tym samym powodować będzie pogorszenie bezpieczeństwa ruchu poprzez utratę przepustowości dróg. Przekładać się będzie również na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu w obrębie miasta.

**Biorąc powyższe pod uwagę w ocenie organu najkorzystniejszym wariantem do realizacji jest wariant I, dla każdego z odcinków przedmiotowego przedsięwzięcia.**

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zdefiniowano warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

W ocenie organu analizowane przedsięwzięcie może stanowić źródło zanieczyszczeń środowiska. W celu zapobiegania i ograniczenia tego zjawiska zostały w niniejszej decyzji nałożone warunki zapewniające właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi na etapie realizacji inwestycji poprzez prowadzenie prac wykonawczych zgodnie z obowiązującymi normami i przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska (używanie sprawnego technicznie sprzętu, ograniczenie terenu placu budowy do niezbędnego minimum, właściwą organizację prac). Na etapie realizacji inwestycji nałożono na Inwestora obowiązek zabezpieczenia miejsc postoju sprzętu i maszyn oraz placu przeznaczonych do składowania materiałów budowlanych przed przedostaniem się do gleby substancji ropopochodnych oraz do prowadzenia właściwej gospodarki humusem i odpadami, a po zakończeniu prac do sukcesywnej rekultywacji terenu. Ponadto zobowiązano Inwestora do gromadzenia ścieków bytowych powstających w trakcie budowy w przenośnych urządzeniach sanitarnych.

Wycinka przedmiotowych drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, trwającym od 15 marca do 15 lipca. Ma to związek z szerokim zakresem planowanej wycinki, obejmującym tereny o mniejszym stopniu przekształcenia, takie jak tereny leśne bądź podmokłe, które wykorzystywane są przez ptaki, w tym gatunki chronione. Wprowadzenie niniejszego ograniczenia ma na celu przede wszystkim wykluczenie możliwości zniszczenia lęgów i zasiedlonych gniazd ptaków, jak i płoszenia i niepokojenia osobników chronionych gatunków podczas trwającego sezonu lęgowego, które w specyficznym środowisku miejskim znalazły swoją ostoję. Dodatkowym argumentem przemawiającym za wprowadzeniem niniejszego ograniczenia jest również negatywny wpływ czynników związanych z wycinką, takich jak hałas generowany przez pracujący sprzęt i ludzi, na gniazdujące w sąsiedztwie inwestycji populacje lęgowe ptaków, które byłyby

poddane nadmiernemu płoszeniu i niepokojeniu, co z pewnością wpłynęłoby ujemnie na przebieg ich lęgów.

Planowana na poszczególnych odcinkach wycinka drzew w ocenie organu nie obejmuje siedlisk szczególnie cennych z punktu widzenia ochrony przyrody, niemniej jednak należy ograniczyć jej zakres do niezbędnego minimum ze względu na możliwość wykorzystywania ich przez awifaunę, w i tak ograniczonym siedliskowo krajobrazie miejskim.

W ramach budowy kanalizacji deszczowej planowana jest budowa zbiorników retencyjnych, w tym trzech zbiorników otwartych. Otwarte zbiorniki grożą wpadaniem do nich małych zwierząt, zwłaszcza płazów, i trudnościami z wychodzeniem po często stromych i wysokich skarpach, w związku z czym stanowią dla nich śmiertelną pułapkę. Ponadto jako obiekty wabiące płazy, mogą stanowić dla nich równocześnie zagrożenie ze względu na potrzebę stałych czynności konserwacyjnych przy użyciu specjalistycznego sprzętu czy na lokalizację w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego i zagrożenie dla migrujących osobników stwarzane przez ruch drogowy. Zaplanowano zbiorniki o łagodnym nachyleniu skarp 1:2,5, a wokół nich ogrodzenia ochronne dla płazów, co uniemożliwi zasiedlenie zbiorników przez te zwierzęta. Zwrócić należy również uwagę, iż w miejscu projektowanych zbiorników retencyjnych stwierdzono obecność chronionych gatunków płazów: żab brunatnych i zielonych, grzebiuszki ziemnej, ropuchy szarej, żaby trawnej i żaby moczarowej, a także gadów oraz ptaków, w tym derkacza, gąsiora, kapturki. Aby zminimalizować negatywny wpływ prac związanych z realizacją zbiorników, w tym wycinkę drzew i krzewów, należy je przeprowadzić poza okresem istotnym z punktu widzenia biologii lokalnej fauny, tj. od początku września do końca lutego. Przed rozpoczęciem prac nadzór przyrodniczy powinien odłowić obecne na terenie prac osobniki płazów i uwolnić je w bezpiecznym miejscu, ekologicznie dostosowanym do ich aktualnych form aktywności.

Budowa kanalizacji deszczowej wiąże się także z ingerencją w ciek zwyczajowo nazywany Bażantarką, a w rzeczywistości stanowiący jej lewostronny dopływ. Prowadzi on wody jedynie okresowo, jego koryto jest w znacznej części zakryte i połączone z innymi małymi rowami odwadniającymi. Prace w tym miejscu polegać będą na likwidacji otwartego cieką o łącznej długości ok. 40 m, likwidacji koryta zarurowanego o łącznej długości ok. 300 m oraz budowie nowego zarurowanego odcinka o długości ok. 500 m. Prace nie będą skutkować zmniejszeniem, ani na większości odcinków zwiększeniem przepustowości koryta dopływu Bażantarki. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe cieką nie prowadzą wód w sposób ciągły oraz ze względu na znaczne oddalenie inwestycji od głównego koryta rzeki Bażantarki i Białej, nie przewiduje się, aby realizacji inwestycji mogła w sposób negatywny wpłynąć na ichtiofaunę.

W miejscach, gdzie istnieje potencjalna możliwość wystąpienia batrachofauny – tj. okolice cieków wodnych, zbiorników retencyjnych, teren Lasu Bacieczkowskiego i planowanego przejścia dla płazów, planuje się prowadzenie prac budowlanych pod szczególnym nadzorem specjalisty herpetologa, którego zadaniem będzie kontrola terenu pod kątem obecności płazów i interweniowanie, gdy wykonywane prace będą im zagrażać. W razie odnotowania przez nadzór intensywnej migracji – jego zadaniem będzie zastosowanie tymczasowych wygradzeń ochronnych.

Konieczna jest również ciągła kontrola pasa budowy pod kątem występowania płazów. Osobniki, które dostaną się na plac budowy, należy w ramach nadzoru przyrodniczego sukcesywnie wyłapywać i uwalniać na najbliższych siedliskach odpowiednich dla danego gatunku. Nadzór powinien kontrolować teren budowy i stosować działania interwencyjne w przypadku stwierdzenia realnego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Powstałe w wyniku wykopów zwałowiska nadmiaru mas ziemnych nie będą lokalizowane w podmokłych obniżeniach terenu i ich sąsiedztwie oraz w dolinach rzecznych.

Na potrzeby raportu oddziaływania na środowisko wykonano w terenie inwentaryzację faunistyczną i florystyczną rejonu inwestycji. Inwentaryzację prowadzono podczas szeregu wizji terenowych w okresie od kwietnia do grudnia 2014 r. dla odcinka I inwestycji oraz w terminach od marca do września 2015 r. dla odcinka II i III.

Rejon inwestycji w przeważającej części charakteryzuje się małą bioróżnorodnością, co związane jest z niskimi walorami siedliskowymi terenu do niego przyległego, które zlokalizowane jest pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi a krajobrazem podmiejskim. Badania florystyczne przeprowadzono w buforze 250 m od osi drogi. Stwierdzono kilka rodzajów roślinności: naturalne kompleksy leśne, grupy naturalnych zadrzewień, ruderalne samosiewy lub sztuczne nasadzenia. Największym kompleksem leśnym w rejonie inwestycji jest położony na obrzeżach miasta Las Bacieczkowski – monokultura sosnowa silnie eksplorowana przez miejscową ludność. Ponadto inwestycja przebiega w sąsiedztwie kilku mniejszych obszarów zadrzewionych i zakrzaczonych oraz przez wilgotne tereny w pobliżu doliny rzeki Białej. Inwestycja obejmuje tereny silnie zurbanizowane i zanieczyszczone. Nie odnotowano również siedlisk podlegających ochronie na podstawie Dyrektywy Siedliskowej. W trakcie badań stwierdzono 137 gatunków roślin naczyniowych w buforze inwentaryzowanym dla odcinka I i 141 gatunków na pozostałych odcinkach, przy czym żaden z nich nie jest objęty ochroną prawną. O dużym stopniu przekształcenia terenu świadczy obecność roślin synantropijnych i ruderalnych, w tym gatunków inwazyjnych, m.in. słonecznika bulwiastego, nawłoci kanadyjskiej i klonu jesionolistnego.

Drzewostan Lasu Bacieczkowskiego w ok. 70% stanowią drzewa w wieku 10-40 lat, jednakże obecne są również okazy znacznie starsze. Inwestycja obejmuje wschodni skraj kompleksu, poddany silnej antropopresji. Zalegające odpady świadczą o znacznej degradacji siedliska.

Szczególnie cenne na trasie planowanej inwestycji są tereny podmokłe towarzyszące ciekom oraz tereny w sąsiedztwie ogródków działkowych stanowiące miejsca występowania płazów oraz gadów. Na całej trasie stwierdzono występowanie sześciu gatunków płazów oraz trzech gatunków gadów. Odnotowano ponadto fakt podwyższonej śmiertelności, zwłaszcza ropuchy szarej i żab brunatnych na drodze szutrowej u wylotu ulicy Bacieczki, gdzie specyficzne warunki siedliska – wilgotne podłoże, zacienienie, obecność rowu z wodą, sprzyjają bytowaniu w tym miejscu płazów. Wspomniane osobniki w obecnym stanie giną rozjeżdżane pod kołami samochodów. W tym miejscu zaprojektowano przejście dla płazów i małych zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi od strony Lasu Bacieczkowskiego. Na pozostałych odcinkach droga w dużej mierze przebiega w głębokim wykopie, nie przecina cieków wodnych i w trakcie prac terenowych związanych z opracowaniem raportu oddziaływania na środowisko nie stwierdzono jej kolizji z istotnymi szlakami migracyjnymi zwierząt. W związku z powyższym nie istnieje potrzeba budowy dodatkowej specjalnej infrastruktury umożliwiającej bezpieczne przemieszczanie się zwierząt.

Obserwacje ornitologiczne prowadzono w trakcie serii kontroli w ciągu sezonu lęgowego 2014 r. i 2015 r., zwracając szczególną uwagę na gatunki wymienione w Dyrektywie Ptasiej oraz na rzadkie gatunki chronione. Na odcinku I odnotowano występowanie 35 gatunków ptaków lęgowych, w tym trzy gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej: gąsiorka, jerzyka i derkacza. Na pozostałych odcinkach stwierdzono występowanie 20 gatunków ptaków lęgowych, w tym derkacza i gąsiorka. Gatunki te występowały na terenach otwartych, lekko wilgotnych z zakrzaczeniami i niskim drzewostanem. Wśród pozostałych gatunków dominowały głównie te związane z zabudową miejską, zbiorowiskiem borowym oraz ze zbiorowiskiem otwartych łąk z zadrzewieniami. Najbardziej różnorodne są tereny Lasu Bacieczkowskiego i przylegającej łąki oraz sąsiedztwo nasypu kolejowego i otwartych przestrzeni zielonych. Aby ograniczyć możliwy wpływ

planowanych prac na tą grupę zwierząt, w szczególności w okresie lęgowym, wykluczono możliwość wycinki drzew w terminie od 15 marca do 15 lipca i zobowiązano Inwestora do ograniczenia jej do minimum. W razie wynikłej w trakcie prac konieczności zniszczenia siedlisk ptaków podlegających ochronie, Inwestor zobowiązany jest do uzyskania decyzji derogacyjnej na podstawie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 j.t.).

Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji dotyczy terenu miejskiego, gdzie lokalne populacje zwierząt są stale narażone na presję wynikającą z działalności człowieka. Z uwagi na fakt, iż w chwili obecnej teren jest silnie eksplorowany przez ludzi, inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na zachowanie bytującej tu fauny. Jak wykazała przeprowadzona na potrzeby opracowania raportu inwentaryzacja – teren przewidziany pod inwestycję nie jest szczególnie cenny pod względem przyrodniczym. Co prawda, niektóre odcinki zlokalizowane na terenie o mniejszym przekształceniu stanowią siedliska gatunków zwierząt, które objęte są ochroną, jednak specyfika środowiska miejskiego, dostępność siedlisk o podobnym charakterze w bezpośrednim sąsiedztwie oraz zaplanowanie działań minimalizujących sprawiają, że wpływ planowanej inwestycji na otaczającą przyrodę zdaniem tut. Wydziału można uznać za niewielki i nie powodujący znaczących szkód w środowisku przyrodniczym.

Ze względu na występowanie na terenie objętym planowaną inwestycją gatunków chronionych, wszelkie prace wykonywane w związku z realizacją inwestycji muszą być nadzorowane przez specjalistę/specjalistów w zakresie ochrony przyrody z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadających wiedzę i umiejętności z zakresu rozpoznawania gatunków/siedlisk. Do ich zadań należeć będzie przede wszystkim kontrola przestrzegania przez Wykonawcę przepisów ochrony środowiska i przyrody oraz zobowiązań nałożonych wydanymi decyzjami oraz dopuszczonych prawem i decyzjami terminów prowadzenia robót, a także obserwacja i podejmowanie działań zapobiegawczych w przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia niekorzystnego wpływu budowy na siedliska czy populacje.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych w system kanalizacji z zastosowaniem urządzeń podczyszczających przed ich zrzutem do odbiornika.

W celu ochrony przed emisją niezorganizowaną do powietrza na etapie realizacji inwestycji nałożono obowiązek zabezpieczenia przed pyleniem przewożonych materiałów sypkich. Na etapie eksploatacji zobowiązano Inwestora do zaprojektowania zieleni izolacyjnej.

Zminimalizowanie hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji odbywać się będzie poprzez zastosowanie odpowiednich maszyn i urządzeń wyposażonych w osłony akustyczne oraz sprawne elementy amortyzujące drgania. Zobowiązano także inwestora do wyłączania silników pojazdów oraz maszyn w trakcie przerw od pracy, a także do prowadzenia prac budowlanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych. W celu minimalizacji uciążliwości związanych z realizacją przedsięwzięcia nałożono na Inwestora obowiązek zlokalizowania placu składowego i bazy sprzętowej poza najbliższą zabudową mieszkaniową.

Mając na uwadze dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, zobowiązano do zaprojektowania zabezpieczeń hałasowych w stosunku do terenów chronionych akustycznie określonych parametrami i w kilometrażach wskazanych w pkt 3 ppkt I niniejszej decyzji. Ponadto w celu zminimalizowania hałasu zobowiązano Inwestora do zastosowania rozwiązań pozwalających na poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowań oraz kolizyjności analizowanej drogi.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko wskazanych w pkt 3 ppkt I, nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej dotyczącej pomiarów hałasu. Analizę należy przeprowadzić w ustalonym zakresie zgodnie z obowiązującymi przepisami. Pomiary hałasu wykonać należy również w punkcie P-4 (ul. Stanisława Mikołajczyka 3) celem podjęcia decyzji o ewentualnej budowie ekranów akustycznych z uwagi na możliwe prognozowane przekroczenia dla ok. 0,1 dB dla 2028r.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl rozporządzenia 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), nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swoją lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa (ok. 51 km) nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Horodnianka o kodzie PLRW2000172615929 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Biała o kodzie PLRW2000172616899 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) „55” o kodzie PLGW230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu – niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Po analizie zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania materiału dowodowego należy stwierdzić że z uwagi na zastosowany sposób odprowadzenia wód opadowych planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na jednolite części wód.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na krajobraz z uwagi na jego realizację z terenu zurbanizowanym oraz wykonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej Trasy Niepodległości.

Planowane przedsięwzięcie (konstrukcja nawierzchni drogowej i konstrukcja obiektów inżynierskich) zostanie zaprojektowane i wykonane w sposób uwzględniający wpływ czynników klimatycznych. Planowany układ drogowy będzie posiadał system odwodnienia, który w razie wystąpienia opadu atmosferycznego odprowadzi wody opadowe do odbiornika. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby wpływ klimatu i jego zmiany miały wpływ na przedsięwzięcie.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zdaniem organu, po zastosowaniu urządzeń zabezpieczających przed ponadnormatywnym hałasem, zostaną dotrzymane standardy środowiska. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

W ocenie organu przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach.

W ocenie organu na obecnym etapie na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie można określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in. lokalizacji urządzeń ochrony środowiska (np. zbiorniki retencyjne, ekrany akustyczne). Szczegółowe informacje będą znane dopiero po wykonaniu projektu technicznego, z tego względu nałożono w pkt. VI niniejszej decyzji obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku uwagi wnieśli: Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, Centrum Zrównoważonego Rozwoju, P. Adam Fularz, P. Piotr Tarasiuk, P. Michał Aleksiejuk, P. Szymon Barszczewski, P. Michał Socha.

Uwagi i wnioski dotyczyły :

1. Obniżenia klasy technicznej drogi z głównej ruchu przyspieszonego do zbiorczej. Trasa Niepodległości nie powinna mieć charakteru obwodnicy tylko drogi miejskiej ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego. W wyniku realizacji inwestycji ulica Armii Krajowej stanie się drogą dojazdową do obwodnicy.
2. Ograniczenia lub wyeliminowania zastosowania podczas budowy wyrobów z PCV.
3. Utworzenia bus pasów na całej długości drogi.
4. Zainstalowania urządzeń służących do nadzoru nad przestrzeganiem ograniczeń prędkości.
5. Nasadzeń zieleni w ilości 2 drzew za każde wycięte drzewo.
6. Negatywnego wpływu hałasu pochodzącego od drogi na zdrowie i życie mieszkańców oraz faunę lasu Bacieczki oraz zasadności i kosztów instalowania ekranów akustycznych w mieście.
7. Oznaczenia rodzajów budynków na mapach analizy akustycznej.
8. Szczegółowego opisu w raz z rysunkami planowanych obiektów inżynierskich.
9. Określenia rodzajów nawierzchni ścieżek rowerowych.
10. Przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących planowanego przedsięwzięcia.
11. Zmniejszonej adsorpcji CO<sub>2</sub> poprzez tereny zielone w wyniku wzrostu natężenia ruchu i wycinki drzew.
12. Budowa drogi spowoduje powstanie przeszkody ograniczającej ruch pieszki i rowerowy na rzecz ruchu pojazdów. Planowana droga podzieli osiedle Leśna Dolina na dwie uniemożliwiając dotarcie dzieci do szkoły.
13. Budowa i eksploatacja obwodnicy pogorszy stan istniejących budynków.
14. Ponownej analizy hałasu na 6 i 7 kondygnacji budynku przy ul Wiadukt.
15. Analizy wpływu uciążliwości akustycznych linii kolejowej w związku z planowaną wycinką drzew.
16. Wydłużenia ekranów na całą długość pętli i wzdłuż wiaduktu na górze równoległe do posesji.

Ustosunkowując się do zgłoszonych uwag Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wyjaśnia, co następuje:

Ad 1:

Parametry techniczne projektowanej Trasy Niepodległości w Białymstoku są zgodne z planami zagospodarowania terenu. W Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Nowe Miasto w Białymstoku, uchwalonym Uchwałą nr LXI/748/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 25.09.2006r. zostały ustalone m.in. parametry techniczne projektowanej Alei I.J.Paderewskiego jako drogi głównej układu przyspieszonego o szerokości w liniach rozgraniczających 50 m z jezdnią 2x2 pasy ruchu.

Natomiast w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego części osiedla Starosielce w Białymstoku, uchwalonym Uchwałą nr XXIX/330/08 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 19.06.2008r. zostały ustalone min. parametry techniczne projektowanej Alei Niepodległości jako ulicy głównej ruchu przyspieszonego, o szerokości w liniach rozgraniczających od 45m do 80m z jezdnią 2x2 pasy ruchu.

Trasa Niepodległości będzie drogą klasy „GP”, co ma zasadnicze znaczenie zarówno dla klimatu akustycznego, jak i czystości powietrza. Dostępność do drogi w rejonie węzłów, jak i dwupoziomowe skrzyżowania spowodują, iż ruch będzie bardziej płynny, niż na drogach o niższej klasie, a co za tym idzie mniejsze będzie zanieczyszczenie powietrza i hałas generowany w znacznej mierze podczas hamowania i ruszania pojazdów.

W rejonie każdego skrzyżowania dróg planowana jest kładka dla pieszych w sposób bezkolizyjny przekraczająca trasę główną Al. Niepodległości. W rejonie skrzyżowań dróg serwisowych (służących przede wszystkim do komunikacji mieszkańców z trasą główną) z ul. Popiełuszki będzie chodnik oraz ścieżka rowerowa. W rejonie skrzyżowania dróg serwisowych z ul. Armii Krajowej planowana jest kładka pieszo-rowerowa. Dodatkowo ukształtowanie wlotów na rondo zostało zaplanowane w sposób wymuszający maksymalną redukcję prędkości w pobliżu przejścia dla pieszych. Przekrój ul. Armii Krajowej został dobrany w sposób wymuszający redukcję prędkości. Ponadto w rejonie skrzyżowania ul. Armii Krajowej z drogami serwisowymi pojawią się dodatkowe przejścia dla pieszych, zlokalizowane w obrębie skrzyżowania typu rondo. Ze względu na wyższe parametry ul. Popiełuszki główny ruch dojazdowy do Trasy Niepodległości (w tej części miasta) będzie odbywał się poprzez ul. Popiełuszki, nie zaś ul. Armii Krajowej.

Trasa Niepodległości - Al. Niepodległości będzie przebiegać około 40 m od istniejących budynków osiedla Leśna Dolina, bliżej położone będą drogi serwisowe oraz chodniki i ciągi rowerowe - ułatwiające komunikację mieszkańcom.

Ad. 2:

Rury PVC-U występować będą tylko w układach odprowadzenia ścieków, nie służą one do przesyłania wody pitnej. Są posadowione w gruncie, gdzie panują stałe warunki środowiskowe. Jedyne kontakty z PVC mają płynące rurami ścieki, które w końcowej fazie, przed wprowadzeniem do środowiska naturalnego, poddawane są procesom unieszkodliwiania i oczyszczania.

Ad.3

Bus pasy jako możliwość poprawy warunków przejazdu transportu zbiorowego stosuje się w miejscach umożliwiających wygodny dostęp pasażerów do komunikacji zbiorczej. Mając na uwadze powyższe, przewidziano, iż w rejonie Trasy Niepodległości komunikacja zbiorcza poruszać się będzie po drogach serwisowych (czyli w miejscach najbardziej dostosowanych do potrzeb ludzi).

Ad4.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące: lokalizacja urządzenia rejestrującego jest określona m.in. na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa danego odcinka drogi za ostatnie 3 lata oraz wymagana jest opinia właściwego Komendanta Wojewódzkiego Policji w zakresie zasadności lokalizacji urządzenia rejestrującego. Urządzenia do rejestracji wykroczeń mogą być instalowane po uzyskaniu zgody Głównego Inspektora Transportu Drogowego na podstawie opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji.



W przypadku pojawienia się okoliczności wymienionych w ww. rozporządzeniu, zarządca drogi będzie wnioskował o zamontowanie urządzeń rejestrujących na danym odcinku Trasy Niepodległości.

Ad5.

Planowane nasadzenia wzdłuż Trasy Niepodległości zostały zaplanowane w maksymalnej ilości, uwzględniając pewne ograniczenia wynikające z szerokości pasa drogowego w liniach rozgraniczających (w tym kwestie własnościowe) oraz infrastrukturę podziemną.

Ad.6

Trasa drogi w większości przebiegać będzie w wykopach, co będzie miało znaczący wpływ na zmniejszenie uciążliwości związanych z emisją hałasu drogowego na otoczenie oraz nie spowoduje to zaburzeń walorów krajobrazowych. Przewiduje się zastosowanie niedługich odcinków ekranów akustycznych wzdłuż planowanej trasy (Odcinek I – łącznie ok. 480 m drogi z ekranami, do przesunięcia ok. 250 m ekranów; Odcinek II – łącznie ok. 150 m drogi z ekranami).

Ad.7

Szczegółowe zagospodarowanie terenów leżących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia wynika z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku miejscowych planów z ich faktycznego zagospodarowania terenu.

Ad8

W rejonie każdego obiektu nad Trasą Niepodległości zlokalizowane zostały kładki dla pieszych i rowerzystów, aby umożliwić swobodny dostęp na drugą stronę Trasy Niepodległości. Jednostronne ścieżki rowerowe zlokalizowane zostały wzdłuż ulicy Magnoliowej, Transportowej, Rzymowskiego, w pozostałych przypadkach ścieżki zlokalizowane zostały po obu stronach skrzyżowań. Jedyne obiekt w ciągu ulicy Octowej posiada ciąg pieszo-rowerowy.

Ad.9

Wzdłuż planowanych dróg serwisowych Trasy Niepodległości zaplanowane zostały ciągi rowerowe o nawierzchni bitumicznej.

Ad.10

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku jako organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadził procedurę z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków.

Ponadto, jak wynika z wyjaśnień Inwestora, w trakcie opracowania koncepcji, jak i przygotowywania docelowej dokumentacji projektowej na budowę Trasy Niepodległości, prowadzone były konsultacje z mieszkańcami i firmami położonymi na trasie jej przebiegu.

Ad11.

W ramach wnioskowanego przedsięwzięcia wykonane będą kompensacyjne nasadzenia zieleni usuniętej w związku z realizacją drogi. W Raporcie przedstawiono analizy emisji zanieczyszczeń, które nie wskazują na przekroczenie dopuszczalnych norm.

Ad.12

Kładki dla pieszych te zlokalizowane będą w pobliżu dwupoziomowych skrzyżowań z planowaną trasą w miejscach, gdzie obecnie odbywa się przeważający ruch pieszy. Profil

Trasy Niepodległości, aby zmniejszyć uciążliwości dla środowiska, został zaprojektowany w znacznej mierze w wykopie, dzięki czemu projektowane kładki wyniesione są ponad teren - od 0,1 m do 1,5 m (z wyjątkiem lokalizacji w rejonie ulicy Hetmańskiej, która wyniesiona została na wysokość 4,0 m – w nawiązaniu do ulicy Hetmańskiej i Klepackiej). Jednocześnie w celu zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej dla mieszkańców, wzdłuż planowanej Trasy Niepodległości zaplanowane zostały ścieżki rowerowe (w większości po obu stronach Trasy Niepodległości), oddzielone od trasy głównej drogami serwisowymi dla ruchu lokalnego i komunikacji publicznej.

Ad.13

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia pogorszy stan istniejących budynków. Na etapie projektu wykonawczego stosuje się zapisy dotyczące monitoringu potencjalnie zagrożonych budynków pod kątem występowania drgań na czas prowadzenia prac budowlanych. Przed wykonaniem prac budowlanych wykonuje się dokumentację fotograficzną zarysowań i pęknięć budynków usytuowanych wzdłuż projektowanej Trasy, zakłada się na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomby wraz z ich zinwentaryzowaniem oraz montuje się repery i wibrografy w charakterystycznych miejscach budynków (ściany, stropy itp.). Obowiązkowo prowadzi się dzienniki pomiarów ewentualnych drgań i osiadań.

Ad. 14

Głównym źródłem hałasu generowanym w obrębie budynku mieszkalnego przy ul. Wiadukt 5, 5A i 5B jest ruch samochodowy na ul. Wiadukt. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia, ruch na tej ulicy zwiększy się w niewielkim stopniu. Istniejące ekrany akustyczne zostaną zdemontowane i zgodnie z nową geometrią drogi przesunięte bliżej zabudowań w celu dalszej ochrony budynku. Ich parametry nie zostaną zmienione, zmianie ulegnie tylko lokalizacja. Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń budynek mieszkalny przy ul. Wiadukt 5, 5A i 5B w dalszym ciągu będzie tak samo chroniony, jak przed realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Przeprowadzona analiza obliczeń wykazała, że w roku oddania inwestycji (2019 r.) dopuszczalne normy nie będą przekroczone na żadnej z kondygnacji budynku przy ul. Wiadukt 5, 5A i 5B, zarówno dla pory dnia, jak i pory nocy. W przedstawionych w analizach hałasu dla roku 2029 r. przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują na wysokości kondygnacji nr 7,8,9. Są to przekroczenia punktowe i występują tylko w nocy. Przekroczenia te są nieregularne i w niewielkim zakresie – średnio o ok. 1dB. Z uwagi na niepewność prognozowanego natężenia ruchu na poziomie ok. 16640 poj/24h (w 2029 r.) oraz niewielkie punktowe przekroczenia nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń budynku. Na tym etapie, zdaniem organu istniejące zabezpieczenia (7-metrowe ekrany akustyczne) są wystarczające.

Ad. 15

Analiza wpływu wycinki drzew w rejonie linii kolejowej wykazała, że pomiędzy linią kolejową, a istniejącym łukiem na ul. Wiadukt, w chwili obecnej zlokalizowane są zadrzewienia o charakterze leśnym. W związku z niniejszą inwestycją planowana jest wycinka kilku drzew na niewielkim fragmencie wspomnianego zadrzewienia. Istniejąca zieleń wzdłuż linii kolejowej w dalszym ciągu będzie stanowić naturalną ochronę przed hałasem, gdyż nie zostanie przerwana ciągłość tego zadrzewienia. Ponadto na łuku ul. Wiadukt (przy zabudowie mieszkaniowej) planowane jest nasadzenie ok. 15 szt. drzew dębu szypułkowego na długości całego odcinka, które będą stanowić dodatkową ochronę naturalną przed hałasem.

Ad. 16

Planowany węzeł połączeniowy (istniejącej) ul. Wiadukt z planowaną do realizacji Aleją I.J. Paderewskiego jest węzłem dwupoziomowym (Aleja I.J. Paderewskiego będzie przechodziła pod istniejącym wiaduktem drogowym). W tym układzie, w dalszym ciągu ul. Wiadukt będzie głównym generatorem hałasu. Aleja I.J. Paderewskiego w obrębie węzła będzie charakteryzowała się mniejszymi prędkościami projektowymi niż ul. Wiadukt, gdyż będzie ona drogą zjazdową na tę ulicę. Będzie ona prowadzona po łuku, tym samym prędkości ruchu pojazdów będą tam znacznie ograniczone. W związku z tym nie zachodzi potrzeba, aby cały węzeł został wyposażony w ekrany akustyczne. Dodatkowo na łuku ul. Wiadukt (od strony budynków mieszkalnych) projektowane jest nasadzenie ok. 15 szt. drzew dębu szypułkowego na długości całego odcinka. Drzewa będą stanowiły dodatkową ochronę naturalną przed hałasem.

**Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.**

### **POUCZENIE**

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 realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

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 2013 r. poz. 1235 ze zm.).

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

### **POUCZENIE**

**Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.**

Zwolnienie z opłaty skarbowej zgodnie  
art. 7 pkt 3 ustawy o opłacie skarbowej  
Piotr Liszyk - Starszy Specjalista.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Białymstoku  
*dr inż. Lech Magrel*

#### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Białegostoku;
2. Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny
3. pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa (obwieszczenie)
4. a/a



## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach m. Białegostoku i gminy Juchnowiec Kościelny i polegać będzie na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmie:

- Budowę drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z Aleją Niepodległości wraz z fragmentem ulicy Octowej oraz łącznicami i drogami serwisowymi;
- Budowę drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją I. J. Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z łącznicami i drogami serwisowymi;
- Rozbudowę ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II wraz z łącznicami i drogami serwisowymi;
- Dostosowanie układu drogowego poprzez niezbędną przebudowę istniejących ulic wraz z przebudową przejść dla pieszych, chodników, ścieżek rowerowych itp.;
- Budowę systemu kanalizacji deszczowej, w tym:
  - kanałów deszczowych, przewodów drenażowych, komór i urządzeń do podczyszczania ścieków;
  - zbiorników retencyjnych (otwartych i podziemnych);
  - rowów drogowych;
  - wylotów kanalizacji deszczowej do rzeki Białej oraz Bażantarki;
- Przebudowę istniejących rowów odwodnieniowych i melioracyjnych;
- Budowę obiektów inżynierskich (tuneli, wiaduktów, murów oporowych, kładek, przepustów, przejść dla płazów i małych zwierząt itp.);
- Budowę i przebudowę infrastruktury technicznej: sieci oświetleniowych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, ciepłowniczych, elektroenergetycznych, teletechnicznych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu itp.

Przewiduje się do rozbiórki istniejące nawierzchnie jezdni bitumicznych i nawierzchnie utwardzone, a także obiekty kolidujące z planowaną inwestycją, tj. budynki gospodarcze, budynki mieszkalne (m.in. przy ul. Niepodległości, ul. Klonowej i Letniej) obiekty usługowo-handlowe, garaże murowane i blaszane, rampa samochodowa, obiekty magazynowe, stacja transformatorowa, , altany i inne na terenie ogródków działkowych. Rozebrane będą też istniejące ogrodzenia w niezbędnych miejscach oraz inne drobne elementy małej architektury.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie Trasy Niepodległości położone jest w zachodniej i południowo-zachodniej części Białegostoku. Przedsięwzięcie podzielono podzielona została na trzy odcinki.

- Odcinek I o długości ok. 6,3 km obejmuje budowę drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z Aleją Niepodległości wraz z fragmentem

ulicy Octowej oraz łącznicami i drogami serwisowymi.

- Odcinek II o długości 3,1 km obejmujący budowę drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z łącznicami i drogami serwisowymi
- Odcinek III obejmujący 1,8 km polegający na rozbudowie ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II wraz z łącznicami i drogami serwisowymi.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie istnieją obszary objęte ochroną w myśl ustawy o ochronie przyrody. Najbliższe obszary prawnie chronione to rezerваты przyrody: Las Zwierzyniecki i Antoniuk w odległości ok. 2,7 km i 4.0 km. Najbliższe obszary Natura 2000 tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 oddalone są o ponad 5,5 km.

W związku z inwestycją niezbędna jest wycinka drzew i krzewów z nią kolidujących. Wśród nich są fragmenty lasu, pojedyncze drzewa, zarośla, krzewy oraz drzewa i krzewy owocowe. Wycinka drzew nie obejmuje siedlisk szczególnie cennych z punktu widzenia ochrony przyrody, niemniej jednak należy ograniczyć jej zakres do niezbędnego minimum ze względu na możliwość wykorzystywania ich przez awifaunę, w i tak ograniczonym siedliskowo krajobrazie miejskim.

#### **Parametry budowanych i rozbudowywanych ulic :**

##### **Odcinek I – budowa drogi Alei I. J. Paderewskiego na odcinku od ulicy Wiadukt do połączenia z Aleją Niepodległości wraz z łącznicami i drogami serwisowymi oraz infrastrukturą techniczną**

###### **➤ Al. I. J. Paderewskiego**

- klasa drogi: GP 2/2 (główna ruchu przyspieszonego, dwujezdniowa po 2 pasy ruchu w każdym kierunku);
- prędkość projektowa  $V_p=80\text{km/h}$ ;
- prędkość miarodajna  $V_m=100\text{km/h}$ ;
- powiązanie z zewnętrznym układem poprzez dwupoziomowe skrzyżowania:
  - z Aleją Niepodległości – poprzez węzeł „Kleosin” (poza zakresem opracowania),
  - z ul. Transportową – poprzez dwupoziomowe rondo średnie o średnicy zewnętrznej  $S_z\sim 55\text{m}$  – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe,
  - z ul. K. Pułaskiego – poprzez dwupoziomowe rondo średnie o średnicy zewnętrznej  $S_z\sim 50\text{m}$  – komunikacja poprzez drogi serwisowe,
  - z ul. W. Rzymowskiego – poprzez dwupoziomowe rondo średnie o średnicy zewnętrznej  $S_z\sim 55\text{m}$  – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe,
  - z ul. Wiadukt – poprzez dwupoziomowy węzeł typu WA.
- drogi serwisowe, jednokierunkowe w poziomie terenu, na odcinku od ronda „Transportowa” do ronda „Rzymowskiego”;
- łącznice zjazdowe, jednokierunkowe z Alei I. J. Paderewskiego na i z ronda „Transportowa”, na i z ronda „Rzymowskiego” oraz na i z ulicy Wiadukt i na ulicę Zambrowską;
- pochylenie poprzeczne o wartości 2,5%,
- wpusty krawężnikowo-jezdniowe (na odcinku ścieku przykrawężnikowego);

- wpusty jezdniowe (na odcinku poza ściekiem przykrawężnikowym);
- ściek przykrawężnikowy, trójkątny (na odcinku od Km 0+000 do Km 2+560);
- ścieżki rowerowe: główne, obustronne, dwukierunkowe o szer. ~2,5m na odcinku od węzła „Kleosin” do ronda „Rzymowskiego”;
- chodniki: obustronne o szer. ~2,0m na odcinku od węzła Kleosin do ronda „Rzymowskiego”;
- ciąg mieszany pieszo/rowerowy, jednostronny na odcinku od ronda „Rzymowskiego” do węzła z ul. Wiadukt;
- opaski przykrawężnikowe: obustronne.

➤ Ul. Octowa

- klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa);
- prędkość projektowa  $V_p=30\text{km/h}$ ;
- pochylenie dwustronne ~2,0%;
- chodnik jednostronny o szer. ~3,0m.

➤ Połączenie ulicy Octowej oraz Ronda Transportowa z terenami MPE

- klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa)
- prędkość projektowa  $V_p=30\text{km/h}$ ;
- pochylenie dwustronne ~2,0%
- ścieżka rowerowa jednostronna na ulicy dojazdowej od Ronda Transportowa do wiaduktu nad ulicą Paderewskiego o szer. ~2,5m
- chodnik jednostronny na ulicy dojazdowej od Ronda Transportowa do terenów MPEC o szer. ~2,0m

➤ Ulica dojazdowa (sięgacz) w rejonie ulicy Wiadukt

- Klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa)
- Prędkość projektowa  $V_p=30\text{km/h}$
- Pochylenie dwustronne ~2,0%
- Chodnik jednostronny o szerokości ~2,0m (w rejonie przejazdu kolejowego o szerokości ~3,5m)

➤ Skrzyżowanie o ruchu okrężnym ulic Transportowej, łącznic zjazdowych jednokierunkowych, dróg serwisowych jednokierunkowych oraz ulicy do prowadzącej do MPEC „Rondo Transportowa”

- Rondo średnie o średnicy zewnętrznej ~55,0m,
- Szerokość jezdni ~6,0m (6,5m wraz z opaskami),
- Pierścień wewnętrzny ~2,5m,
- Szerokość wlotów ~4,5 - 5,0m
- Szerokość wylotów ~5,0m
- Promień wyokrąglające ~15,0m
- Ścieżki rowerowe o szerokości ~2,5m i chodniki o szerokości 2,0 – 4,0m od strony północnej, południowej i wschodniej

➤ Skrzyżowanie o ruchu okrężnym ulic Pułaskiego, dróg serwisowych jednokierunkowych oraz ulicy lokalnej zgodnie z MPZP „Rondo Pułaskiego”

- Rondo średnie o średnicy zewnętrznej ~50,0m,
- Szerokość jezdni ~6,0m (6,5m wraz z opaskami),
- Pierścień wewnętrzny 2,5m,
- Szerokość wlotów 4,5 - 5,0m
- Szerokość wylotów 4,5 - 5,0m
- Promień wyokrąglające ~15,0m (~13,0m na zjeździe na ulicę lokalną)
- Ścieżki rowerowe o szerokości ~2,5m i chodniki o szerokości 2,0 – 4,0m wokół ronda

➤ Skrzyżowanie o ruchu okrężnym ulic Rzymowskiego, dróg serwisowych jednokierunkowych oraz łącznic zjazdowych jednokierunkowych „Rondo Rzymowskiego”

- Rondo średnie o średnicy zewnętrznej ~55,0m,
- Szerokość jezdni ~6,0m (6,5m wraz z opaskami),
- Pierścień wewnętrzny ~2,5m,
- Szerokość wlotów ~5,0m
- Szerokość wylotów ~5,0m
- Promień wyokrągłające ~15,0m
- Ścieżki rowerowe o szerokości ~2,5m i chodniki o szerokości 2,0 – 4,0m od strony północnej i zachodniej

➤ Przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe

Ze względu na klasę drogi i dopuszczalną prędkość nie przewiduje się przejść w poziomie ulicy Paderewskiego.

Przejścia dla pieszych zlokalizowane są w rejonie skrzyżowań projektowanych dróg, tj. w rejonie ulic dojazdowych do MPEC, po północnej stronie ulicy Paderewskiego przez ulicę dojazdową do ul. Octowej, w rejonie Ronda Transportowa, Pułaskiego, Rzymowskiego, przez ulicę dojazdową w rejonie ulicy Wiadukt.

**Odcinek II – budowa drogi Alei Niepodległości na odcinku od połączenia z Aleją I. J. Paderewskiego do połączenia z ulicą Narodowych Sił Zbrojnych wraz z drogami dojazdowymi oraz infrastrukturą techniczną**

➤ Al. Niepodległości:

- klasa drogi GP 2/2 (główna przyspieszona, dwujezdniowa)
- prędkość projektowa  $V_p=70\text{km/h}$
- powiązanie z zewnętrznym układem poprzez dwupoziomowe skrzyżowania:
  - z ul. Hetmańską / Klepacką – poprzez dwupoziomowe rondo średnie – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe,
  - z ul. Wrocławską – poprzez dwu dwupoziomowe rondo średnie – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe,
  - z ul. Popiełuszki - poprzez dwu dwupoziomowe rondo średnie – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe,
  - z ul. Armii Krajowej – poprzez dwupoziomowe rondo średnie – komunikacja poprzez łącznice i drogi serwisowe.

➤ Ul. Hetmańska:

- klasa drogi: G 2/2 (główna (dwujezdniowa)
- prędkość projektowa:  $V_p=50\text{km/h}$

➤ Ul. Klepacka

- klasa drogi: Z 1/2 (zbiorcza, jednojezdniowa)
- prędkość projektowa:  $V_p=40\text{km/h}$
- skrzyżowanie z terenami kolejowymi (przejście tunelem pod torami PKP)

➤ Ul. Wrocławska

- klasa drogi: Z 2/2 (zbiorcza, dwujezdniowa)
- prędkość projektowa:  $V_p=50\text{km/h}$

➤ Ul. Popiełuszki:

- klasa drogi: G 2/2 (główna, dwujezdniowa)
- prędkość projektowa:  $V_p=60\text{km/h}$
- skrzyżowanie z terenami kolejowymi (przejście tunelem pod torami PKP)

➤ Ul. Armii Krajowej:



- klasa drogi: L 1/2 (lokalna, jednojezdniowa)
- prędkość projektowa:  $V_p=50\text{km/h}$

**Odcinek III – rozbudowa ulicy Narodowych Sił Zbrojnych na odcinku od połączenia z Aleją Niepodległości do ok. 330 m za skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II wraz z drogami dojazdowymi oraz infrastrukturą techniczną**

➤ ul. Narodowych Sił Zbrojnych

- klasa drogi: GP 2/2 (główna ruchu przyspieszonego, dwujezdniowa, dwupasmowa);
- kategoria drogi: DW669 (droga wojewódzka nr 669);
- prędkość projektowa:  $V_p=70\text{ km/h}$ ;
- prędkość miarodajna:  $V_m=80\text{ km/h}$  (teren zabudowy w krawężnikach);
- przekrój uliczny;
- 2 jezdnie o szerokości 8,0 m;
- łącznice 7,0 m.

➤ Al. Jana Pawła II

- klasa drogi: G 2/2 (główna, dwujezdniowa, dwupasmowa);
- kategoria drogi: DW676 (droga wojewódzka nr 676);
- prędkość projektowa:  $V_p=60\text{ km/h}$ ;
- prędkość miarodajna:  $V_m=80\text{ km/h}$  (teren zabudowy w krawężnikach);
- przekrój uliczny;

2 jezdnie o szerokości min. 7,0 m, z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Elblągu  
*dr inż. Lech Magrel*

