

Pani E. Tarasiewicz
31.01.2012r. - psj

Białystok, dnia 27 stycznia 2012 r.

WOOŚ-II.4210.5.2011.AS2

Pani H. Balceńsk
31.01.2012r.

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Decyzja
niniejsza jest ostateczna
dnia 21.03.2012r.
i podlega wykonaniu
Białystok, dnia 21.03.2012r.
podpis A. Stryglio

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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz § 3 ust 1 pkt 56, 63 i 72a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), a także w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 5 maja 2010 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na
rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku**

I. Określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje rozbudowę ulicy Gen. Franciszka Kleeberga od skrzyżowania z ulicą Produkcyjną do granicy miasta Białegostoku polegającą na dobudowie do już istniejącej ulicy drugiej jezdni, budowie dwóch węzłów drogowych (estakad), ciągów pieszo–rowerowych poza koroną drogi, chodników, ścieżki rowerowej, budowie dróg serwisowych oraz przebudowie i budowie infrastruktury technicznej. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie stanowić część wewnętrznej miejskiej obwodnicy Białegostoku (Trasy Generalskiej), która zapewni obsługę komunikacyjną tranzytowego ruchu międzynarodowego, międzymiastowego i międzyosiedlowego. Całkowita długość przedsięwzięcia wyniesie ok. 2,0 km. Całość zakresu objętego wnioskiem obejmie powierzchnię ok. 349 000 m², a teren na którym zostanie wykonana rozbudowa ulicy ok. 142 000 m².

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy Białystok – obręb 1 Bacieczki oraz w części na terenie gminy Choroszcz – obręb 20 Porosły, gdzie planuje się budowę wiaduktu nad torami PKP (linia kolejowa nr 038 Białystok – Bartoszyce) w ciągu ul. Gen. F. Kleeberga. Przedmiotowa inwestycja będzie również realizowana w części na terenie zamkniętym PKP (działka nr ewid. gr. 391, obręb: 1 Bacieczki).

Wnioskowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 56, 63 i 72a Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.).

Trasa przedsięwzięcia będzie przebiegać przez tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, tereny usługowo-handlowo-przemysłowe oraz przez tereny niezabudowane i w części przez łąg olszowo-jesionowy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane będzie w odległości ok. 4,5 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz w odległości ok. 4,5 km od projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 zatwierdzonego przez Komisję Europejską.

Parametry planowanej drogi :

- Klasa techniczna: ulica główna GP
- Przekrój normalny: uliczny dwujezdniowy dwukierunkowy
- Łączna ilość pasów ruchu w obu kierunkach: 4
- Szerokość pasa ruchu: ok. 3,5 - 4 m
- Szerokość pasa dzielącego: od ok. 4,0 m
- Szerokość chodnika: ok. 1,5 m
- Szerokość ścieżki rowerowej: ok. 2,5 m
- Przystanki autobusowe z zatokami na jezdni
- Drogi zbiorcze szerokości ok. 5,5 m
- Trawniki obustronne 2 x ok. 5 m

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmie: budowę dwóch jezdni głównych 2 x 7 m z lokalnymi poszerzeniami w rejonie węzłów i skrzyżowań, pas dzielący szer. ok. 4 m z kostki brukowej, ciąg pieszo – rowerowy o szerokości ok. 4,5 - 4 m, chodniki obustronne przy węzłach drogowych i na całej długości od Szosy Ełckiej, budowę dróg serwisowych przy skrzyżowaniu z Szosą Ełcką, rozbudowę wiaduktu kolejowego nad linią PKP B-stok – Bartoszyce, budowę skrzyżowań (węzłów) dwupoziomowych (pierwszego – w ul. Gen. F. Kleeberga z Szosą Ełcką i z ul. Narodowych Sił Zbrojnych; drugiego – na kierunku głównym ulicy Gen. F. Kleeberga), budowę przepustów, przebudowę istniejącej i budowę nowej infrastruktury technicznej (sieci wod-kan, gazowej, ciepłej, elektrycznej) oraz zagospodarowanie terenów, urządzenie zieleńców i nasadzenia zieleni.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wymagała wyburzenia 3 budynków niemieszkalnych (2 warsztaty i garaż) i altanek na terenie ogródków działkowych oraz wycinki drzew i karczowania krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Trasę przebiegu przedsięwzięcia przedstawiono na kopiach map ewidencyjnych stanowiących załączniki do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przedsięwzięcie nie przebiega przez obszary objęte rejestrem lub ewidencją zabytków. Nie stwierdzono na nich również istniejących stanowisk archeologicznych.

Przedsięwzięcie przewidziane jest do realizacji z dofinansowaniem ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

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:

1. 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.
2. Prace budowlane w przypadku znalezisk archeologicznych prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
3. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.
4. Ziemię z wykopów wykorzystać na placu budowy, do rekultywacji terenu, a jej nadmiar wywieźć na składowisko odpadów.
5. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu o uszczelnionym podłożu poza doliną bezimiennego cieku i siedliska łęgowego oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom.
6. Wprowadzić na terenie zaplecza budowlanego rozwiązania organizacyjne gwarantujące zabezpieczenie przed zanieczyszczeniami środowiska gruntowo – wodnego. Miejsca postoju sprzętu i maszyn oraz plac składowania materiałów budowlanych zabezpieczyć przed przedostaniem się do gleby substancji ropopochodnych.
7. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przeznaczonych do wywożenia oraz sukcesywnie je opróżniać lub zastosować przenośne urządzenia sanitarne.
8. Roboty ziemne należy prowadzić w sposób, który nie spowoduje zniszczeń istniejącej szaty roślinnej, w tym drzewostanu. W obrębie brył korzeniowych wykopy wykonywać ręcznie. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. W trakcie prowadzenia prac drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycięcia znajdujące się w obrębie inwestycji zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
9. Unikać obsypywania drzew i krzewów materiałami budowlanymi lub ziemią na etapie budowy i eksploatacji inwestycji.
10. Wycinki drzew oraz usunięcia krzewów dokonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.
11. Do nasadzeń zastosować rodzime gatunki drzew i krzewów. Przy doborze gatunków do nasadzeń wziąć pod uwagę: roślinność istniejącą wokół projektowanej inwestycji, warunki glebowe i siedliskowe, warunki jakie będą panowały na terenach w sąsiedztwie projektowanej drogi (emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych, zasolenie).
12. Wykonać pas zieleni ochronnej o szerokości 10-30 m, który będzie pełnił funkcję strefy buforowej oddzielającej drogę od zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych oraz zainstalować bariery pomiędzy ostatnią powierzchnią utwardzoną, a zadrzewieniami.
13. Ograniczać wielkości nasypów i wykopów oraz maksymalnie skracać czas trwania tych robót.
14. Prace budowlane należy prowadzić tak, aby nie spowodować trwałych zmian w istniejącym stanie wody na gruncie. Prace odwodnieniowe wykonywać zgodnie z projektem odwodnienia wykopów, w taki sposób aby nie doprowadzić do wystąpienia szkód na gruntach sąsiednich.

15. Dla zachowania właściwych stosunków wodnych na terenie torfowiska (odcinek u zbiegu z ul. Kołłątaja, naprzeciw wylotu ul. Przędzalnianej) wyłożyć geowłókniną separacyjno – filtracyjną i właściwym gruntem pas terenu pod i po obu stronach jezdni (materac gruntowy). Może być to warstwa z kruszywa naturalnego np. pospółki o wskaźniku różnoziarnistości $u \geq 5$ oraz współczynnika filtracji $k \geq 40$ m/d i o miąższości 0,5 m.
16. Na odcinkach gdzie występują piaski pylaste (ul. Gen. F. Kleberga) do odwodnienia wykopów zastosować igłofiltry.
17. Prace ziemne w rejonie cieków wodnych, budowę przepustów i rowów odwadniających prowadzić poza okresem migracji płazów (poza okresem od 01 marca do 31 maja i od 15 września do 15 października).
18. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników wstępnie podczyszczać w urządzeniach oczyszczających (separatorach, osadnikach, piaskownikach).
19. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych.
20. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych.
21. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania.
22. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania.
23. Zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.
24. Wykorzystywać sprawny sprzęt charakteryzujący się nominalnymi mocami akustycznymi wyposażony w elementy zmniejszające emisję hałasu.
25. W miejscach wykonywania prac o dużej emisji hałasu stosować przestawne osłony parkanowe.
26. Bazy transportowe i zaplecza budowy lokalizować w możliwie jak największej odległości od siedzib ludzkich.
27. W celu ograniczenia pylenia materiały sypkie (ziemię, kruszywa) podczas transportu przykrywać plandekami.
28. W okresie letnim zraszać wodą hałdy piasku, kruszyw i ziemi, a w przypadku składowania dłuższego (ok. roku) usypisko obsiać mieszanką traw.

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

1. W miejscach, w których stwierdzono przekroczenia norm hałasu zaprojektować skuteczne zabezpieczenia ochrony akustycznej np. ekrany akustyczne, nasadzenia zimozielonej zieleni izolacyjnej. Ochronę akustyczną należy wykonać na następujących odcinkach:

Nr przegrody	Lokalizacja przegrody / obiekt chroniony	Długość, L i powierzchnia, P przegrody	Wysokość Przegrody, H	Przewidywane położenie ekranów, km	Rodzaj przegrody (ekrany akustyczne)
1	Na estakadzie skrzyżowania ul. Gen. F. Kleeberga z ul. NSZ i Szosą Elcką – Strona południowa	ok. 489 m P=1468 m ²	3 m	od ok. 0+011 do ok. 0+500	pochłaniający
2	ul. Gen. F. Kleeberga odcinek od ul. NSZ do ul. Kołłątaja wraz z załamaniem w ul. Kołłątaja i ul. NSZ. Ochrona zabudowy wielorodzinnej osiedla TBS przy ul. Okulickiego Strona południowa, poziom terenu	ok. 985 m P=5910 m ²	6 m	od ok. 641+000 do ok. 641+614 + 150 m ul.NSZ +175 m ul. Kołłątaja	pochłaniający
3	Na estakadzie skrzyżowania ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Kołłątaja i ul. Przędzalnianą Strona południowa	ok. 395 m P=1111 m ²	3 m	od ok. 0+000 do ok. 0+395	pochłaniający
4	Na estakadzie skrzyżowania ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Kołłątaja i ul. Przędzalnianą Strona północna	ok. 395 m P=1111 m ²	2,6 m	od ok. 0+005 do ok. 0+400	pochłaniający
5	Północna strona ul. Gen. F. Kleeberga od skrzyżowania z ul. Przędzalnianą oraz ul. Przędzalniana. Ochrona zabudowy wielorodzinnej, ul. Przędzalniana 2, 4, 6, poziom terenu	ok. 218 m P=1308 m ²	6 m	od ok. 641+850 do ok. 641+800 +0+055 ÷ 0+141 ul. Przędzalniana	pochłaniający

- Opracować projekt zieleni izolacyjnej w zależności od potrzeb (średniej, wysokiej i niskiej). Przewidzieć trawniki z zielenią zimozieloną niską chroniącą przed rozprzestrzenianiem substancji pyłowych i aerozoli oraz zaprojektować nasadzenia zieleni izolacyjnej pomiędzy jezdnią, a ciągami pieszymi. Pasy zieleni izolacyjnej powinny spełniać funkcje tłumienia hałasu i zabezpieczenia otaczających terenów przed zanieczyszczeniami powietrza oraz być usytuowane w miejscach nie stwarzających zagrożeń dla ruchu (nie ograniczać widoczności).
- Zaprojektować drogę w technologii cichej nawierzchni.
- Zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe pochodzące z drogi ująć w system rowów otwartych lub kanalizacji deszczowej, a przed odprowadzeniem tych wód do

odbiorników zastosować urządzenia podczyszczające. Obligatoryjnie urządzenia podczyszczające zaprojektować przy ulicy Gen. F. Kleeberga w rejonie skrzyżowania z ul. Przędzalnianą oraz po stronie północnej całego odcinka drogi, ze względu na wysoki poziom wód gruntowych.

5. Na odcinkach, gdzie występują zadrzewienia łąkowe i torfowisko (koryto bezimiennego ciek) zaprojektować rowy otwarte z mikropiętrzeniami pozwalającymi na zatrzymanie wystarczającej ilości wody potrzebnej do funkcjonowania tych obszarów.
 6. Zaprojektować przepusty w ulicach: Esperantystów i Narodowych Sił Zbrojnych oraz pod skrzyżowaniem w ulicy Tkackiej w taki sposób, aby skutecznie odprowadzić z tego terenu wody opadowe.
 7. Przewidzieć przejścia dla zwierząt i płazów w miejscach ich stwierdzonej migracji i właściwie dobrać ich parametry.
- 4. 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 przemysłowych.

- 5. 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 i lokalny zasięg oddziaływania.

II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko.
2. Po oddaniu inwestycji do użytkowania w okresie jednego roku wykonać dwukrotnie badania jakości odprowadzanych do odbiorników wód opadowych i roztopowych w zakresie zawartości zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych (jesień, wiosna).
3. Na etapie realizacji i eksploatacji prowadzić monitoring poziomu wód gruntowych. Piezometr usytuować w odległości nie większej niż 10 m od torfowiska pomiędzy ul. Kołtąją, a ul. W. Wróblewskiego oraz poza zasięgiem oddziaływania drenażu. Monitoring prowadzić w interwale rocznym w okresie niskich stanów wód (lipiec – sierpień).

III. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z ponownej oceny oddziaływania na środowisko lub z analizy porealizacyjnej.

IV. Ustala się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

V. Ustala się obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

Po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania przeprowadzić analizę porealizacyjną w zakresie:

- a) oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem,
- b) ochrony środowiska gruntowo-wodnego, poprzez dokonanie pomiaru zanieczyszczeń w wodach opadowych odprowadzanych do odbiorników (po wstępnym oczyszczeniu), w celu sprawdzenia dotrzymania obowiązujących norm w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych,
- c) obserwacji stanu jakościowego i ilościowego nasadzonej roślinności w pasie rozbudowanej ulicy. W analizie porealizacyjnej wskazać ewentualną potrzebę odsadzeń sztuk wypałych oraz dosadzeń nowych sadzonek.

Wyniki analizy porealizacyjnej przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku przed upływem 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

VI. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 5 maja 2010 r. (data wpływu: 11 maja 2010 r.), znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/10 Zastępca Prezydenta Miasta Białegostoku wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku”.

Do wniosku dołączono: kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, wypis z ewidencji gruntów, kopię map ewidencyjnych w skali 1:1000 obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać, a także wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wnioskodawca zakwalifikował przedmiotowe przedsięwzięcie do § 3 ust. 1 pkt 56 (drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 o długości nie mniejszej niż 1 km) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.).

W takcie prowadzonego postępowania, z dniem 15 listopada 2010 r. weszło w życie nowe rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397). Zgodnie

z zapisem § 4 tegoż rozporządzenia przy rozpatrywaniu niniejszej sprawy zastosowano przepisy dotychczasowe.

W związku z faktem, iż ww. inwestycja będzie w części realizowana na terenie zamkniętym (działka nr ewid. gr. 391, obręb: 1 Bacieczki), 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, a w tym przypadku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

W dniu 11 maja 2010 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku”, zakwalifikowanego do § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.).

Pismem z dnia 14 maja 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS 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 i ewentualne określenie zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie zgodnie z art. 49 Kpa o fakcie wszczęcia postępowania oraz wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 14 maja 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 14 maja 2010 r. i wywieszono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 14 maja 2010 r. do 2 czerwca 2010 r., a także na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 18 maja 2010 r. do 1 czerwca 2010 r.

W opinii sanitarnej nr 193/NZ/2010, znak: NZ-824-135/10, z dnia 31 maja 2010 r. (data wpływu: 7 czerwca 2010 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Po szczegółowej analizie przedłożonej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał inwestora do wyjaśnienia i doprecyzowania zapisów zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Wnioskodawca pismem z dnia 2 lipca 2010 r. (data wpływu: 6 lipca 2010 r.), znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/10, przedłożył skorygowaną kartę informacyjną przedsięwzięcia, w której zmienił zakres przedsięwzięcia rozszerzając go o zamierzenia inwestycyjne wymienione w:

- § 3 ust. 1 pkt 63 rozporządzenia w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), tj. kanały odkryte lub rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, oraz

– § 3 ust. 1 pkt 72a ww. rozporządzenia, tj. kanały zbiorcze przeznaczone do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych
tj. o przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

W związku z powyższym tut. organ rozszerzył zakres prowadzonego postępowania o dodatkowo zgłoszone zamierzenia inwestycyjne.

W dniu 6 lipca 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla analizowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie zgodnie z art. art. 49 Kpa o tym fakcie zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 6 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 8 lipca 2010 r. oraz było wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 6 lipca 2010 r. do 26 lipca 2010 r., a na tablicy ogłoszeń w siedzibie Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku i na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 7 lipca 2010 r. do 22 lipca 2010 r.

Uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z dnia 15 lipca 2010 r. (data wpływu: 20 lipca 2010 r.), nr 238/NZ/2010, znak: NZ-824-175/10, w której organ ten stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i zalecił wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym ustawowym zakresie ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 26 lipca 2010 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu. Zgodnie z art. 49 Kpa o powyższym fakcie tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 27 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu 28 lipca 2010 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 27 lipca 2010 r. do 13 sierpnia 2010 r., a na tablicy ogłoszeń w siedzibie Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku i na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 28 lipca 2010 r. do 13 sierpnia 2010 r.

Prezydent Miasta Białegostoku pismem z dnia 20 października 2010 r., znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/10, rozszerzył swój wniosek z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku” o fragment terenu gminy Choroszcz niezbędny do wybudowania wiaduktu nad torami PKP (linia kolejowa nr 038 Białystok – Bartoszyce) w ciągu ul. Gen. F. Kleeberga. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 27 października 2010 r. ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla ww. przedsięwzięcia, zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania obwieszczeniem z dnia 27 października 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 27 października 2010 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 27 października 2010 r. do 10 listopada 2010 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku

w dniach od 29 października 2010 r. do 12 listopada 2010 r. oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 3 listopada 2010 r. do 17 listopada 2010 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku w opinii nr 376/NZ/2010, znak: NZ-824-252/10, z dnia 10 listopada 2010 r. (data wpływu: 16 listopada 2010 r.) stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia i określił wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym ustawowym zakresie ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi. W ocenie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku podczas realizacji przedsięwzięcia będzie miała miejsce emisja spalin, pyłu i hałasu. W otoczeniu drogi dojdzie do wzrostu stężeń zanieczyszczeń powietrza w zakresie gazów spalinowych. Ponadto, podobne uciążliwości będą występowały w trakcie eksploatacji, które swoim zasięgiem mogą objąć budynki mieszkalne znajdujące się w sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

Biorąc pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, a także mając na względzie rodzaj przedsięwzięcia, jego skalę, możliwość przekroczenia standardów jakości środowiska oraz możliwe negatywne oddziaływanie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 17 listopada 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku” oraz wykonania raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie wg art. 66 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania przedsięwzięcia na życie i zdrowie ludzi. Następnie postanowieniem z dnia 17 listopada 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska o wydaniu ww. postanowień poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 17 listopada 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 22 listopada 2010 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 18 listopada 2010 r. do 2 grudnia 2010 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku i Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 19 listopada 2010 r. do 3 grudnia 2010 r., Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 23 listopada 2010 r. do 14 grudnia 2010 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 19 listopada 2010 r. do 3 grudnia 2010 r.

W dniu 25 listopada 2010 r. inwestor pismem z dnia 23 listopada 2010 r., znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/10 przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z wersją elektroniczną na CD.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 16 grudnia 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS podjął z urzędu zawieszono postępowanie, zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania w trybie art. 49 Kpa obwieszczeniem z dnia 16 grudnia 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 20 grudnia 2010 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji

Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 16 grudnia 2010 r. do 31 grudnia 2011 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku i Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 20 grudnia 2010 r. do 10 stycznia 2011 r., Departamentu Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 20 grudnia 2010 r. do 3 stycznia 2011 r., Urzędu Miejskiego w Choroszczu w dniach od 21 grudnia 2010 r. do 11 stycznia 2011 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 20 grudnia 2010 r. do 10 stycznia 2011 r.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko podał do publicznej wiadomości fakt, iż przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku” obwieszczeniem z dnia 16 grudnia 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS, informując jednocześnie społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, oraz o możliwości składania do organu uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania niniejszej informacji do publicznej wiadomości. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 20 grudnia 2010 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 16 grudnia 2010 r. do 7 stycznia 2011 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku i Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 20 grudnia 2010 r. do 10 stycznia 2011 r., Urzędu Miejskiego w Choroszczu w dniach od 21 grudnia 2010 r. do 11 stycznia 2011 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 20 grudnia 2010 r. do 10 stycznia 2011 r.

Po szczegółowej analizie przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku na podstawie art. 50 § 1 Kpa pismem z dnia 27 grudnia 2010 r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-13/10/AS, wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia braków merytorycznych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Pismem z dnia 19 lipca 2011 r. (data wpływu: 20 lipca 2011 r.), znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/11, inwestor złożył uzupełnienie do raportu, jednocześnie w tym piśmie informując, iż po zmianie zakresu wniosku aktualna nazwa przedsięwzięcia brzmi: „Rozbudowa ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku”.

Analizując uzupełniony raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku stwierdził rozbieżności w proponowanej lokalizacji i parametrach projektowanych ekranów akustycznych oraz poddał w wątpliwość ich skuteczność (ze względu na zaproponowane przez inwestora ekrany nieciągłe) w aspekcie ochrony zabudowy mieszkaniowej przed ponadnormatywnym hałasem. Wobec powyższego pismem z dnia 9 sierpnia 2011 r., znak: WOOS-II.4210.5.2011.AS2, na podstawie art. 50 § 1 Kpa Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku ponownie wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia braków merytorycznych. Pismem z dnia 2 września 2011 r., znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/11, inwestor przedłożył kolejne uzupełnienie do raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Po wnikliwej analizie materiału dowodowego wraz z uzupełnieniami, tut. organ stwierdził, iż uzupełniony materiał nie stanowi dostatecznego dowodu na to, iż zastosowanie nieciągłych ekranów akustycznych w zaproponowanych kilometrażach będzie stanowić skuteczne zabezpieczenie akustyczne dla zabudowy chronionej akustycznie oraz że zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu dla tych terenów.

W związku z powyższym tut. organ na podstawie art. 50 § 1 Kpa pismem z dnia 6 października 2011 r., znak: WOOS-II.4210.5.2011.AS2, wezwał inwestora do wyjaśnienia spornej kwestii. Pismem z dnia 11 października 2011 r., znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/11 inwestor wyjaśnił, iż „w rozwiązaniach projektowych zostaną uwzględnione ciągłe nieprzerwane lub (jeżeli zajdzie konieczność) zachodzące na siebie mijankowo ekrany akustyczne. Zastosowane ekrany będą odzwierciedleniem obliczeń dotyczących emisji hałasu...”.

Pismem z dnia 22 września 2011 r., znak: ZDI.III.5541-ET-3-4/09/11 inwestor wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa, uzasadniając ją wyjątkowo ważnym interesem strony, ponieważ inwestycja będzie współfinansowana ze środków unijnych, a planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie to I kwartał 2012 r. Jednocześnie w celu złożenia wniosku o dofinansowanie projektu niezbędnym jest złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, oprócz możliwości złożenia wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, umożliwi dotrzymanie wszelkich niezbędnych terminów zmierzających do uzyskania dofinansowania przedsięwzięcia ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Rozbudowa tej ulicy jest niezbędna ze względu na duże natężenie ruchu w tym rejonie miasta skutkujące m.in. zagrożeniem dla kierujących pojazdami i pieszych. Ponadto ul. Gen. F. Kleeberga stanowi ważną część drogi krajowej Nr 8 biegnącej na terenie miasta Białegostoku, z kierunku Warszawy z wylotem w kierunku Augustowa poprzez ul. Gen. F. Kleeberga i ul. Gen. St. Maczka. Odcinek tej drogi – od węzła z ul. Produkcyjną do skrzyżowania z ul. Al. 1000-lecia Państwa Polskiego i ul. Gen. Wł. Andersa do budynku Wojewódzkiej Straży Pożarnej oraz odcinek ul. Al. 1000-lecia Państwa Polskiego do granicy miasta Białegostoku został już przebudowany.

Posiadając kompletny materiał dowodowy, w trybie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) pismem z dnia 25 października 2011 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku”. Jednocześnie o powyższym fakcie zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 25 października 2011 r., znak: WOOS-II.4210.5.2011.AS2. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 26 października 2011 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 26 października 2011 r. do 15 listopada 2011 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku od 27 października 2011 r. do 10 listopada 2011 r., Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 27 października 2011 r. do 14 listopada 2011 r., Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 31 października 2011 r. do 15 listopada 2011 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 27 października 2011 r. do 14 listopada 2011 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 18 listopada 2011 r., nr 337/NZ/2011, znak: NZ-8240-29/11 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie i określił szereg warunków środowiskowych. Określone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku warunki po zastosowaniu drobnych korekt, poza jednym, zostały uwzględnione i zawarte w sentencji niniejszej decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku ustalając warunki realizacji nie uwzględnił punktu o treści „stosowania podczas fazy budowy sprzętu zasilanego elektrycznie

lub posiadającego silniki spalinowe niskoemisyjne spełniające aktualne normy Euro IV” uznając, iż jest on nazbyt ogólny, zaś warunki ograniczające emisje z maszyn i urządzeń podczas realizacji przedsięwzięcia zostały już ustalone w innych punktach decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z uzupełnieniem raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na: rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku, podał ten fakt do publicznej wiadomości obwieszczeniem z dnia 29 listopada 2011 r., znak: WOOS-II.4210.5.2011.AS2. Tym obwieszczeniem zawiadomił również wszystkich zainteresowanych o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym z m.in.: skorygowanym wnioskiem o wydanie decyzji wraz z wymaganymi załącznikami, postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 17 listopada 2010 r., raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i uzupełnieniami oraz jego uaktualnionym streszczeniem, a także opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z dnia 18 listopada 2011 r., jak również o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania niniejszej informacji do publicznej wiadomości. W wyznaczonym terminie wpłynęły uwagi i wnioski od Stowarzyszenia Federacja Zielonych w Białymstoku.

Ww. obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 29 listopada 2011 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 29 listopada 2011 r. do 23 grudnia 2011 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 30 listopada 2011 r. do 21 grudnia 2011 r., Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 2 grudnia 2011 r. do 23 grudnia 2011 r., Urzędu Miejskiego w Choroszcy w dniach od 2 grudnia 2011 r. do 27 grudnia 2011 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 2 grudnia 2011 r. do 23 grudnia 2011 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 8 grudnia 2011 r., znak: WOOS-II.4210.5.2011.AS2, 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 9 grudnia 2011 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 8 grudnia 2011 r. do 29 grudnia 2011 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibach: Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 12 grudnia 2011 r. do 27 grudnia 2011 r., Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 14 grudnia 2011 r. do 28 grudnia 2011 r., Urzędu Miejskiego w Choroszcy w dniach od 13 grudnia 2011 r. do 28 grudnia 2011 r. oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w dniach od 14 grudnia 2011 r. do 28 grudnia 2011 r.

Przedłożone przez Inwestora dokumenty wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko stanowiły podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia i ustalenia środowiskowych uwarunkowań jego realizacji i eksploatacji.

Planowanym przedsięwzięciem jest rozbudowa ulicy Gen. Franciszka Kleeberga w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko warianty przedsięwzięcia, w tym: wariant „zerowy” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, wariant proponowany przez wnioskodawcę, warianty alternatywne oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariant „0” czyli wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia

Przejazd przez miasto odbywa się obecnie ulicami miejskimi Gen. F. Kleeberga, Gen. St. Maczka i Gen. Wł. Andersa. Ulice te z konieczności pełnią rolę dróg krajowych Nr 8 i 65 w powiązaniu z drogą krajową Nr 19, ale równocześnie ulic miejskich w roli obwodnicy miasta i ulic międzyosiedlowych. Ulica Gen. F. Kleeberga będąca w istocie miejskim odcinkiem dróg krajowych w granicach miasta obecnie nie spełnia wymogów tej kategorii i nie jest przystosowana do ruchu ciężkiego. Dodatkowo, zły stan techniczny nawierzchni i niedostosowanie parametrów geometrycznych do wymagań współczesnego ruchu nie tylko nie ułatwiają tranzytu pojazdów ciężkich przez obszar miasta, ale dodatkowo na ulicach w granicach miasta następuje mieszanie się ciężkiego ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym. Ruch tranzytowy na odcinku i tak już obciążonej intensywnym ruchem miejskim ul. Gen. F. Kleeberga, stanowi zagrożenie i olbrzymią uciążliwość dla mieszkańców. Wydłuża to znacznie czas przejazdu, zwiększa zużycie paliwa, a tym samym emituje więcej zanieczyszczeń i energii.

Zaniechanie rozbudowy spowoduje w stosunku do istniejącej ulicy Gen. F. Kleeberga:

- dalsze zmniejszenie przepustowości ulicy dla ruchu tranzytowego przez Białystok poprzez obniżenie swobody ruchu,
- obniżenie bezpieczeństwa użytkowników drogi,
- postępującą degradację wód gruntowych w wyniku odprowadzania do rowów drogowych nieoczyszczonych wód opadowych z istniejącej ulicy,
- zanieczyszczenie wód gruntowych w wyniku infiltracji wód opadowych i roztopowych przez strefę aeracji zbudowaną z utworów o wysokim współczynniku przepuszczalności,
- dalszy wzrost poziomu hałasu oraz pierwotnych i wtórnych zanieczyszczeń powietrza,
- wzrost zdarzeń niebezpiecznych takich jak wypadki drogowe.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę

Koncepcja rozbudowy ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku według wnioskodawcy oparta jest na wykorzystaniu istniejącego układu drogowego, na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku z zajęciem części terenu gminy Choroszcz niezbędnej do posadowienia wiaduktu nad torami. Inwestycja obejmie dobudowę drugiego pasa jezdni z wiaduktem nad linią torów kolejowych po stronie południowej istniejącej jezdni ulicy Gen. F. Kleeberga do wysokości ul. Kołłątaja (tzw. wariant południowy), budowę dwóch węzłów bezkolizyjnych z estakadami w rejonie skrzyżowań, odwodnienia oraz innych obiektów towarzyszących. Lokalizacja rozbudowy ul. Gen. F. Kleeberga jest zdeterminowana układem osi istniejącej ulicy oraz ograniczona stanem zagospodarowania terenu. Wariant ten:

- jest korzystniejszy z punktu widzenia bilansu robót ziemnych (wyższy poziom terenu po stronie południowej),
- wykazuje mniejsze zapotrzebowanie na kruszywo w trakcie realizacji inwestycji,
- pozwala na zmniejszenie wysokości nasypów, co z kolei ma wpływ na stateczność skarp i większe bezpieczeństwo użytkowników drogi,
- nie będzie ingerował w poziom wód gruntowych.

Rozwiązania techniczne w zakresie komunikacji:

- Wariant K1 – skrzyżowania dwupoziomowe na węzłach ul. Gen. F. Kleeberga z Szosą Ełcką i ul. Narodowych Sił Zbrojnych oraz ul. Przędzalnianej i ul. H. Kołłątaja:
 - spowoduje rozgraniczenie ruchu tranzytowego, z poprzecznym ruchem miejskim w kierunku północnym i południowym
 - rozwiązania komunikacyjne na w/wym. węzłach (rondo w poziomie terenu, estakada wzdłuż „Trasy Generalskiej” oraz bezkolizyjne zjazdy i pasy włączeń) spowodują zwiększenie płynności oraz bezkolizyjność uczestników ruchu drogowego

- Wariant K2 – skrzyżowania jednopoziomowe na węzłach ul. Gen. F. Kleeberga z Szosą Eleką i ul. Narodowych Sił Zbrojnych oraz ul. Przędzalnianej i H. Kołłątaja:
 - spowoduje mieszanie się ruchu miejskiego i tranzytowego,
 - wzrost zagrożeń komunikacyjnych,
 - obniżenie płynności ruchu, a zatem zwiększenie emisji hałasu i spalin,
 - zwiększenie zajęcia terenu w związku z poszerzeniem pasów jezdni i zakresu rond.

Po dokonaniu analizy techniczno – ekonomicznej i środowiskowej, wybrano do realizacji wariant K1 – rozwiązanie skrzyżowań dwupoziomowych.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariant ten omija teren łągi olszowo-jesionowego i torfowiska, Parku Antoniukowskiego oraz nie ingeruje w teren ogródków działkowych. W swym przebiegu jest zbliżony do przebiegu wariantu proponowanego przez wnioskodawcę – polegającego na wykorzystaniu istniejącego układu drogowego, na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku z zajęciem części terenu gminy Choroszcz niezbędnej do posadowienia wiaduktu nad torami. Różnica polega na zmianie w lokalizacji nowej jezdni. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska przewiduje posadowienie nowej jezdni po stronie północnej istniejącej ulicy Gen. F. Kleeberga do wysokości ul. Kołłątaja (tzw. wariant północny), a tym samym daje możliwość odsunięcia źródeł hałasu od budynków mieszkalnych przy ul. Okulickiego, co wpływałoby na zmniejszenie uciążliwości hałasowych, niemniej jednak ze względu na występujące twaroplastyczne grunty spoiste pod warstwą nasypów niekontrolowanych o miąższości do ok. 1,5 m – wymusza to konieczność wymiany gruntów na całej długości rozbudowy na głębokość ok. 1,2 m poniżej poziomu terenu.

Wariant alternatywny lokalizacyjny

Wariant alternatywny polega na przeprowadzeniu drogi krajowej nr 8, której funkcję pełni obecnie ul. Gen. F. Kleeberga inną trasą. Przebieg tego wariantu opiera się o obecną ul. Jana Pawła II, która do skrzyżowania z ul. Hetmańską i Wierzbową prowadziłaby ruch tranzytowy z i w kierunku Warszawy. Koncepcja ta wymagałaby całkowitej rozbudowy ul. Wierzbowej na dwujezdniową (zajęcie obecnych terenów Parku Antoniukowskiego) i budowę nowego odcinka ul. Świętokrzyskiej z przedłużeniem i połączeniem się z ul. Gen. St. Maczka.

Wariant ten przebiegałby bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej os. Przyjaźń przy ul. Wierzbowej, os. Sady Antoniukowskie i nowego os. Jaz-Bud.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty pod kątem kryteriów, które zostały przedstawione w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a mianowicie: ilości osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, kumulację zanieczyszczeń powietrza, bezpieczeństwa użytkowników drogi i wpływu na ilość wypadków drogowych, zajętość terenu, wyburzeń oraz wycinki drzew i krzewów, jak również wpływu na wody powierzchniowe i gruntowe.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska (wariant północny) został wyeliminowany ze względów technicznych i ekonomicznych. W tym wariantcie zachodzi bowiem konieczność wymiany gruntów spoistych na całej długości rozbudowy ul. Gen. Kleeberga na głębokość ok. 1,2 m poniżej poziomu terenu.

W porównaniu z wariantem alternatywnym lokalizacyjnym, wariant inwestorski jest lepszy pod względem:

- mniejszej ilości osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu – w otoczeniu planowanej do rozbudowy ul. Gen. F. Kleeberga występuje mniejsza ilość zabudowy mieszkaniowej, a tym samym mniejsza ilość osób narażona zostanie na oddziaływanie hałasu niż w wariantcie alternatywnym, który przebiegałby przez osiedla mieszkaniowe (os. Przyjaźń przy ul. Wierzbowej, os. Sady Antoniukowskie i nowego os. Jaz-Bud).

- kumulacji zanieczyszczeń powietrza – Wariant alternatywny będzie powodował większe oddziaływanie emisji spalin na ludzi z powodu bliskości zabudowy mieszkaniowej niż wariant inwestorski. Estakady spowodują rozproszenie stężeń zanieczyszczeń emitowanych na skrzyżowaniach i emisji z samych jezdni, poprzez dwa poziomy emisji gazów i pyłów do powietrza tj. z poruszających się pojazdów górą (estakada) i w poziomie terenu (rondo). Ponadto zasięgi rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza będą mniejsze w wariantcie inwestorskim, gdyż nie będzie dochodziło do kumulacji. W wariantcie tym wyprowadzonym na obrzeża miasta (w przestrzeni otwartej), emisje ze spalin pojazdów będą ulegać szybszemu rozproszeniu niż w przestrzeni zabudowy mieszkaniowej występującej w wariantcie alternatywnym.
- bezpieczeństwa użytkowników drogi i wpływu na ilość wypadków drogowych – poprzez budowę węzłów dwupoziomowych w ramach rozbudowy ul. Gen. Kleeberga nastąpi rozdzielenie ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym na newralgicznych skrzyżowaniach z ul. NSZ i Sz. Ełcką oraz ul. H. Kołłątaja i Przędzalnianą, co wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo użytkowników drogi. Wariant alternatywny przybliży ruch tranzytowy do centrum miasta, oraz nie pozwala na rozdzielenie ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym, a w związku z tym, zlokalizowana w jego sąsiedztwie zabudowa mieszkaniowa będzie narażona na uciążliwości ruchu i dodatkowo wariant ten będzie znacznie bardziej narażał mieszkańców na niebezpieczeństwo wypadków i kolizji drogowych.
- zajętości terenu, wyburzeń oraz wycinki drzew i krzewów: wariant inwestorski wykazuje mniejsze zajęcie terenu ze względu na rozbudowę już istniejącej ulicy i wymaga wykonania tylko jednej dodatkowej jezdni, oraz wyburzenia 3 budynków niemieszkalnych (2 warsztaty i garaż) i altanek na terenie ogródków działkowych, a także mniejszej wycinki drzew i karczowania krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym. Już wcześniej przewidziano bowiem ten teren pod rozbudowę ulicy, wobec czego jest on praktycznie wolny od zabudowy. Natomiast wariant alternatywny wymagałby poszerzenia istniejących jezdni biegnących bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej os. Przyjaźń, os. Sady Antoniukowskie i nowego os. Jaz-Bud, oraz budowy m.in. przedłużenia ulicy Świętokrzyskiej i połączenia jej z ul. Gen. St. Maczka. Wiązało by się to z zajęciem terenów już zagospodarowanych, tj.: terenów zabudowy mieszkaniowej, obecnych terenów Parku Antoniukowskiego, a także znacznego zakresu wycinek drzew i krzewów parkowych.
- wpływu na wody powierzchniowe i gruntowe: wariant inwestorski nie przecina rzeki Białej, podczas gdy wariant alternatywny przecina ją w dwóch miejscach (w obecnej ul. Jana Pawła II i na terenach ogrodów działkowych). W wariantcie alternatywnym wody tej rzeki byłyby narażone na zanieczyszczenia w fazie budowy nowego mostu oraz w fazie eksploatacji z tytułu zrzutu ścieków opadowych z jezdni nowej ulicy i mostu. Ponadto nasypy pod korpus drogowy mogłyby spowodować naruszenie stosunków wodnych na odcinku przejścia przez rzekę i jej dolinę.

Mimo, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia w wariantcie inwestorskim obejmuje realizację nowej jezdni w bliższej odległości w stosunku do zabudowy mieszkalnej niż w wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska, jednakże zaprojektowano w nim wszystkie urządzenia chroniące środowisko szczególnie z zakresu oddziaływania na klimat akustyczny, które będą minimalizowały niekorzystne oddziaływanie trasy na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi, a tym samym nie będą znacząco uciążliwe dla mieszkańców zabudowy przy ul. Okulickiego i zapewnią dotrzymanie norm środowiska.

Analiza wszystkich wariantów wnioskowego przedsięwzięcia pod względem techniczno – ekonomicznym i środowiskowym wykazała, że preferowanym do realizacji wariantem jest wariant inwestorski polegający na rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga

w wariantcie południowym (posadowienie nowej jezdni po stronie południowej istniejącej jezdni) z rozwiązaniami skrzyżowań dwupoziomowych (wariant K1).

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 negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko zostały w niniejszej decyzji nałożone warunki takie jak m.in.: lokalizacja zaplecza budowy w możliwie jak największej odległości od siedzib ludzkich, 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). Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione również poprzez właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi, pochodzącymi z nawierzchni drogi poprzez częściowe ujęcie wód opadowych i roztopowych w system kanalizacji z zastosowaniem urządzeń podczyszczających przed ich zrzutem do odbiornika.

Na etapie realizacji inwestycji nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia właściwej gospodarki humusem i odpadami, a po zakończeniu prac zobowiązano inwestora do sukcesywnej rekultywacji terenu.

W celu ochrony zdrowia ludzi nałożono na inwestora obowiązek zminimalizowania hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji poprzez prowadzenie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych, natomiast na etapie eksploatacji poprzez zaprojektowanie zabezpieczeń hałasowych w stosunku do terenów chronionych akustycznie w miejscach, w których stwierdzono przekroczenia norm hałasu. Dodatkowo w miejscach wykonywania prac o dużej emisji hałasu zobowiązano inwestora do stosowania przestawnych osłon parkanowych.

W celu ochrony przed emisją niezorganizowaną do powietrza nałożono obowiązek zabezpieczenia przed pyleniem przewożonych materiałów sypkich oraz do zaprojektowania zieleni izolacyjnej.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze zobowiązano inwestora do ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów oraz do zabezpieczenia na czas trwania prac budowlanych przed ich uszkodzeniem, a także do prowadzenia wycinki poza okresem lęgowym ptaków. Nałożono również na inwestora obowiązek prowadzenia prac ziemnych w rejonie cieków wodnych oraz budowy przepustów i rowów odwadniających poza okresem migracji płazów. Jak również do przewidzenia przejść dla zwierząt o właściwie dobranych parametrach w miejscach ich stwierdzonej migracji.

Planowana inwestycja polegająca na rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ul. Produkcyjną do granic miasta Białegostoku zlokalizowana jest w odległości ok. 4,5 km od najbliższego obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz w odległości ok. 4,5 km od najbliższego projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 zatwierdzonego przez Komisję Europejską.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji w sąsiedztwie terenu inwestycji u zbiegu z ul. Kołłątaja, naprzeciw wylotu ul. Przędzalnianej stwierdzono silnie przekształcone siedlisko łęgu olszowo – jesionowego (*Circaeo – Alnetum*) oraz torfowisko przejściowe z licznie występującymi objętymi ścisłą

ochroną prawną storczykami – kukułka krwista (*Dactylorhiza incarnata*). W przypadku zinwentaryzowanego siedlisko łągu olszowo – jesionowego (*Circaeo – Alnetum*) część terenów zostanie zajęta pod pas drogowy ul. F. Kleberga i jego infrastrukturę. Na części pozostałej projekt przewiduje zachowanie i utrzymanie łągu w postaci niezmienionej przy zastosowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji.

W wyniku prowadzonych prac nie zostanie naruszony w trakcie budowy i eksploatacji teren występowania torfowiska przejściowego, a ciek wodny biegnący przez tereny torfowiska i nawadniający go pozostawiony zostanie w stanie niezmienionym. Ponadto wyłożenie pasa terenu pod i po obu stronach jezdni geowłókniną separacyjno – filtracyjną i właściwym gruntem utworzy materac gruntowy i zapewni utrzymanie poziomu wody gruntowej na istniejącym poziomie. Warstwa z kruszywa naturalnego np. pospółki o wskaźniku różnoziarnistości $u \geq 5$ oraz współczynnika filtracji $k \geq 40$ m/d zachowa dotychczasowe i zabezpieczy przed zmianą stosunków wodnych w rejonie torfowiska.

W ocenie organu biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia w terenie zurbanizowanym i jego charakter (przebudowa istniejącej drogi) oraz znaczne oddalenie od obszarów Natura 2000, należy stwierdzić, iż inwestycja nie będzie w znaczący sposób pogarszać stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także w sposób znaczący wpływać negatywnie na gatunki, dla których wyznaczono obszary Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000.

W celu zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w niniejszej decyzji ustalono konieczność prowadzenia monitoringu lustra wód gruntowych. Nałożono także na inwestora obowiązek monitoringu jakości wód opadowych odprowadzanych po urządzeniach oczyszczających (separatorach, osadnikach, piaskownikach) do ziemi, który pozwoli ocenić skuteczność zastosowanych urządzeń oczyszczających.

Po wnikliwej analizie zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w ocenie organu na obecnym etapie nie ma możliwości jednoznacznego określenia wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in. takich jak: lokalizacja zabezpieczeń hałasowych i ich parametrów, nasadzenia zieleni izolacyjnej, lokalizacja urządzeń podczyszczających wody opadowe. Jak wynika z informacji inwestora udzielonych na wezwania organu, szczegółowe dane odnośnie wymienionych wyżej kwestii będą znane dopiero po sporządzeniu projektu technicznego. W związku z powyższym niezbędnym było nałożenie na inwestora obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Planowane przedsięwzięcie nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Gospodarki z 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535). W związku z powyższym na inwestora nie nałożono wynikających z tego dodatkowych obowiązków.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgraniczne, ze względu na znaczne oddalenie od granic Polski (ponad 40 km do najbliższej granicy państwa) oraz lokalny zasięg oddziaływania.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożono na inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie badań poziomów hałasu oraz stężeń zanieczyszczeń w oczyszczonych wodach opadowych w zakresie zawiesiny ogólnej

i węglowodorów ropopochodnych. Analizę należy przeprowadzić w ustalonym w niniejszej decyzji zakresie, zgodnie z obowiązującymi przepisami i przedłożyć organowi w wyznaczonym czasie.

Z raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie obliczeń i analiz, po zastosowaniu urządzeń zabezpieczających przed ponadnormatywnym hałasem, zostaną dotrzymane standardy środowiska, w związku z powyższym w niniejszej decyzji nie nałożono takiego obowiązku. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z ponownej oceny oddziaływania na środowisko lub z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli zostaną spełnione warunki określone w niniejszej decyzji.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku wpłynęły następujące uwagi i wnioski:

1. Pan Józef Stasiulewicz stwierdził, iż poziom hałasu przejeżdżających samochodów osobowych i TIR jest bardzo duży i uciążliwy dla mieszkańców bloków przy ul. Przędzalnianej. Przedsięwzięcie inwestycyjne zwiększy ruch samochodowy w stopniu znacznym. Jego zdaniem zachodzi potrzeba ochrony przed hałasem mieszkańców przy ul. Przędzalnianej (ustawienie ekranów dźwiękochłonnych od wysokości nowo wybudowanej hurtowni Cefarmu na ul. Kleeberga do skrzyżowania z Szosą Elcką). Należy również zabezpieczyć przed hałasem (ekrany dźwiękochłonne, pasy zieleni) rejon od ul. Przędzalnianej do budynku Straży Pożarnej ok. 500 m;). Na ul. Przędzalnianą skierować tylko ruch samochodów osobowych ewentualnie dostawczych firm funkcjonujących przy ul. Przędzalnianej, a ruch TIR-ów skierować na ul. Kleeberga. Puszczanie ruchu estakadą na ul. Kleeberga zwiększy hałas na wyższe piętra bloków przy ul. Przędzalnianej.
2. Pani Małgorzata Klepadło Członek Rodzinnego Ogrodu Działkowego „FASTY” złożyła wniosek o zainstalowanie ekranów akustycznych. W imieniu własnym oraz innych działkowców ogrodu zwróciła się z prośbą o uwzględnienie ogrodów działkowych „FASTY” przy ul. Gen. F. Kleeberga 39 w Białymstoku w zakresie ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniami w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w projekcie budowlanym oraz ustawienie ekranów akustycznych wzdłuż granicy ogrodu przy ul. Kleeberga i Narodowych Sił Zbrojnych bezpośrednio przy ogrodzeniu ogrodu w kierunku skrzyżowania. W piśmie zostało podkreślone to, iż ww. ogród działkowy jest położony w bardzo bliskim sąsiedztwie skrzyżowania dwóch ważnych dróg. Natężenie ruchu na tym istotnym dla miasta węźle komunikacyjnym jest bardzo duże, a w związku z planowaną inwestycją budowy estakady w tym miejscu, będzie jeszcze większe. Nadmieniła, iż przedstawione działki są działkami rekreacyjnymi, które są bazą odpoczynku od gwaru i zgiełku po pracy. Bliskie usytuowanie dróg od działek wiąże się z dużym hałasem, który powodują przejeżdżające samochody osobowe, jak również ogromne TIR-y. Coraz większa eksploatacja dróg obok ogrodu działkowego w związku z planowaną inwestycją spowoduje negatywne oddziaływanie zarówno akustyczne jak i zdrowotne działkowców. Stwierdziła, iż udowodnione jest, że przy natężeniu dźwięku 60-75 dB występują u ludzi anomalia w postaci niezauważalnych zmian akcji serca, ciśnienia krwi czy rytmu oddychania. Kolejne skutki hałasu – zakłócenie snu i wzrost nadpobudliwości nerwowej. Działkowcy zmuszeni będą do wysłuchiwania jeżdżących jeden za drugim TIR-ów. Pędzące samochody przyczynią się do tworzenia

nieznośnego hałasu, jak i wydzielania trujących spalin i ołowiu, osiadających na trawnikach, na których bawią się dzieci, jak i na drzewkach owocowych oraz plonach działkowiczów, które zamiast szczyścić się mianem „zdrowej żywności” stają się trucizną.

3. Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku wniosło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku pismo zawierające rozbudowaną informację natury ogólnej dotyczącej szeregu spraw, wielu postępowań zakończonych i prowadzonych przez różne organy.

Ustosunkowując się do wniesionych uwag i wniosków Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wyjaśnia, co następuje:

Ad. 1.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono, że występują przekroczenia emisji hałasu w stosunku do zabudowy mieszkaniowej. W związku z powyższym niniejszą decyzją nałożono na inwestora obowiązek zaprojektowania dla ochrony zabudowy wielorodzinnej zlokalizowanej w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu przegród urbanistycznych w postaci ekranów akustycznych w szacunkowych kilometrażach i o szacunkowych parametrach. Szczegółowa lokalizacja, wymagania i parametry techniczne dla zabezpieczeń hałasowych (ekrany akustyczne) zostaną przedstawione na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której obowiązek przeprowadzenia został nałożony w niniejszej decyzji.

Ad. 2.

Z dokumentacji zgromadzonej podczas prowadzenia postępowania wynika, iż wpływ przedsięwzięcia na tereny ogródków działkowych będzie podobny jak na inne tereny przy ulicy. Na terenie tym stężenia emisji tlenu azotu osiągają wartości: dla okresu uśredniania D1 (1 godzina) od 80 – 120 mg/m³ a dla okresu uśredniania są (średnie w roku) ok. 3 – 6 µg/m³. Zostaną dotrzymane więc obowiązujące wartości dopuszczalne jakości powietrza. Natomiast emisja hałasu na terenach ogrodów bezpośrednio przylegających do przedsięwzięcia zawierać się będzie w granicach od 55 dB do 70 dB w porze dnia.

Ustawodawca w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826) – załącznik do rozporządzenia, tabela 1 pkt 3 lit. c i tabela 3 pkt 3 lit. c wymienia jako obszary podlegające ochronie akustycznej „Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe”, do których nie zalicza się ogrodów działkowych.

Zgodnie bowiem z rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. Nr 38, poz. 454) do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych zalicza się niezajęte pod budynki następujące tereny:

- a) „tereny ośrodków wypoczynkowych, tereny zabaw dziecięcych, plaże, urządzone parki, skwery, zieleńce (poza pasami ulic),
- b) tereny o charakterze zabytkowym: ruiny zamków, grodziska, kurhany, pomniki przyrody itp.,
- c) tereny sportowe: stadiony, boiska sportowe, skocznie narciarskie, tory saneczkowe, strzelnice sportowe, kąpieliska itp.,
- d) tereny spełniające funkcje rozrywkowe: lunaparki, wesołe miasteczka itp.,
- e) ogrody zoologiczne i botaniczne,
- f) tereny zieleni nieurządzonej niezaliczone do lasów oraz gruntów zadrzewionych i zakrzewionych”.

Mimo braku podstaw prawnych do ochrony przed hałasem ogrodów działkowych to wnioskodawca przewidział działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na tereny upraw ogródków działkowych w postaci: nawierzchni z asfaltu gładkiego obniżającego

emisję hałasu o ok. 5,3 dB, a imisję hałasu o ok. 16 %. Ponadto zostanie zaprojektowana i nasadzona zieleń izolacyjna.

Ad. 3.

Złożone pismo nie jest skierowane w sposób bezpośredni do przedmiotowej sprawy, spełnia natomiast cechy formalne wymienione w art. 241 Kpa. W związku z powyższym Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku nie zgłosiło bezpośredniej chęci uczestniczenia w niniejszym postępowaniu, a złożyło jedynie ogólne uwagi i wnioski w formie pisemnej dotyczące inwestycji drogowych. Treść uwag i wniosków pozwala na ustalenie, że organizacja ekologiczna – Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku zaleca Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku wnikliwą analizę dokumentów zgromadzonych w prowadzonych postępowaniach, kategoryczną ochronę przyrody i środowiska oraz zapobieganie nadużyciom i strzeżenie podstawowych zasad praworządności. Powyższe postulaty wyczerpują także treść art. 77 Kpa, art. 80 Kpa i art. 7 Kpa, które w każdym stadium postępowania organ prowadzący winien z należytą starannością stosować.

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

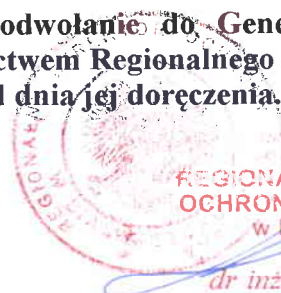
POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej – podstawa prawna art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635).

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


REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku
dr inż. Lech Magrel

Decyzja
niniejsza jest ostateczna
dnia 21.03.2012
i podlega wykonaniu
Białystok, dnia 21.03.2012
podpis ... *A. Strypka* ...

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Białegostoku
ul. Słonimska 1, 15-028 Białystok
2. Burmistrz Choroszcz
ul. Dominikańska 2, 16-070 Choroszcz
3. PKP S.A.
ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa
4. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa (obwieszczenie)
5. a/a

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

polegającego na rozbudowie ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku

Przedmiotowa inwestycja stanowi zamierzenie drogowe polegające na rozbudowie ulicy Gen. F. Kleeberga od skrzyżowania z ulicą Produkcyjną do granicy miasta Białegostoku (wiadukt kolejowy w sąsiedztwie stacji Białystok – Bacieczki) oraz w części na terenie gminy Choroszcz. Ze względu na przebudowę skrzyżowań na ww. odcinku, planowane roboty obejmują również przylegające do ulicy Gen. F. Kleeberga fragmenty ulic: Przędzalnianej, Hugona Kołłątaja, Narodowych Sił Zbrojnych, Szosa Ełckiej. Planowana inwestycja przebiega przez teren zamknięty PKP (działka nr ewid. gr. 391), na którym planowana jest budowa nowego wiaduktu kolejowego.

Rozbudowa ulicy Gen. F. Kleeberga będzie polegała na budowie dwóch jezdni w obu kierunkach z dwoma pasami ruchu każda, rozgraniczone pasem zieleni. Powyższe obejmuje budowę jezdni ulicznych z zatokami dla autobusów, wjazdów, chodników, ścieżek rowerowych. Zostanie usprawniona organizacja ruchu drogowego na skrzyżowaniach w ciągu przedmiotowego odcinka. W ulicy Kleeberga na odcinku od granicy miasta Białegostoku do węzła z ulicą Produkcyjną zostanie wykonany bliźniaczy (do już istniejącego) wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 038 Białystok – Bartoszyce w rejonie stacji Białystok – Bacieczki.

Węzły drogowe ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Narodowych Sił Zbrojnych i Szosą Ełką oraz ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Przędzalnianą i ul. Hugona Kołłątaja, będą wykonane jako dwupoziomowe. Inwestor planuje wykonać ronda w poziomie terenu, natomiast ciąg drogowy wzdłuż ulicy Gen. F. Kleeberga, przeprowadzić górą nad rondem, na estakadzie.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje również budowę infrastruktury technicznej tzn. kanalizacji sanitarnej i deszczowej, linii elektroenergetycznych, sieci gazowej, sieci wodociągowej i linii telekomunikacyjnych.

Całkowita długość rozbudowywanej ulicy wyniesie ok. 2,0 km. Całość zakresu objętego wnioskiem obejmie powierzchnię ok. 349 000 m², a teren na którym zostanie wykonana rozbudowa ulicy – ok. 142 000 m².

Parametry projektowanej drogi to:

- Klasa techniczna: ulica główna GP
- Przekrój normalny: uliczny dwujezdniowy dwukierunkowy
- Łączna ilość pasów ruchu w obu kierunkach: 4
- Szerokość pasa ruchu: ok. 3,5 - 4 m
- Szerokość pasa dzielącego: od ok. 4,0 m
- Szerokość chodnika: ok. 1,5 m
- Szerokość ścieżki rowerowej: ok. 2,5 m
- Przystanki autobusowe z zatokami na jezdni
- Drogi zbiorcze szerokości ok. 5,5 m
- Trawniki obustronne 2 x ok. 5 m

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- w zakresie branży drogowej:
 - dwie jezdnie główne 2 x 7 m z lokalnymi poszerzeniami w rejonie węzłów i skrzyżowań – konieczna jest dobudowa drugiej jezdni i modernizacja istniejącej,
 - pas dzielący szer. ok. 4 m z kostki brukowej,
 - ciąg pieszo – rowerowy o szerokości ok. 4,5 - 4 m, do skrzyżowania z Szosą Ełcką,
 - chodniki obustronne przy węzłach drogowych i na całej długości od Szosy Ełckiej,
 - budowę dróg serwisowych przy skrzyżowaniu z Szosą Ełcką,
 - budowę nowej i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej,

- w zakresie obiektów inżynierskich:
 - rozbudowę wiaduktu kolejowego nad linią PKP B-stok – Bartoszyce, obok istniejącego wiaduktu projektuje się nowy wiadukt dla prawej jezdni wraz z chodnikiem i ciągiem pieszo rowerowym do obsługi ruchu,
 - budowę skrzyżowań (węzłów) dwupoziomowych:
 - ul. Gen. F. Kleeberga z Szosą Ełcką i z ul. Narodowych Sił Zbrojnych zaprojektowany jako dwupoziomowy z dwoma oddzielnymi estakadami 2x2 pasy ruchu (pod projektowaną estakadą wyspa centralna),
 - na kierunku głównym ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Przędzalnianą i ul. H. Kołłątaja zaprojektowano skrzyżowanie dwupoziomowe z dwoma oddzielnymi estakadami każda po dwa pasy ruchu, pod estakadami - rondo na poziomie ul. Gen. F. Kleeberga,
 - budowę przepustu o średnicy \varnothing 500 mm, na kanale deszczowym w ul. Esperantystów,
 - budowę przepustu o średnicach \varnothing 1000 mm w ul. Narodowych Sił Zbrojnych i \varnothing 1200 mm w ul. Tkackiej, pod skrzyżowaniem ulic: Gen. F. Kleeberga, Narodowych Sił Zbrojnych z ul. Tkacką,

- przebudowę istniejącej i budowę nowej infrastruktury technicznej:
 - kanał deszczowy \varnothing 600mm z rur PVC w ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od granic miasta do skrzyżowania z ul. Narodowych Sił Zbrojnych,
 - kanał deszczowy \varnothing 1600mm z rur PVC w ul. Gen. F. Kleeberga na odcinku od skrzyżowania z ulicą ks. Witolda Pietkuna do ul. H. Kołłątaja z włączeniem do istniejącego kanału deszczowego \varnothing 1600mm w ul. Gen. F. Kleeberga oraz z odejściem przepustu w stronę ul. Przędzalnianej, dla kanału deszczowego w ul. Przędzalnianej,
 - magistralę wodociągową o średnicy \varnothing 600 mm w ul. Gen. F. Kleeberga,
 - magistralę wodociągową \varnothing 400 mm do skrzyżowania oraz w pasie drogowym ul. Narodowych Sił Zbrojnych i w Szosie Ełckiej ,
 - przewód wodociągowy rozdzielczy z rur PE100 SDR11 do granicy miasta,
 - przebudowę przejścia wodociągu \varnothing 160 mm z rur PE pod projektowaną estakadą (na wysokości z ul. Przędzalnianą),
 - kolektor sanitarny, odejścia sieci kanalizacyjnej w stronę dróg gminnych przylegających do ul. Gen. F. Kleeberga oraz studnie rewizyjno-kontrolne,
 - rozbudowę istniejącego gazociągu o ciśnieniu do 0,5 MPa,
 - przebudowę sieci ciepłej osiedlowej w rejonie skrzyżowania ul. Gen. F. Kleeberga z ul. Przędzalnianą i Hugona Kołłątaja na długości ok. 200 m,
 - budowę sieci elektrycznych 15 kV i 0,4 kV kablowych i napowietrznych,

- zagospodarowanie terenów, urządzenie zieleńców i nasadzenia zieleni.

Realizacja przedsięwzięcia (budowa drugiej jezdni i węzłów drogowych) będzie wymagała znacznych ingerencji w istniejący system zadrzewień. Konieczna będzie wycinka drzew i karczowanie krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 4,5 km od najbliższego obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz w odległości ok. 4,5 km od najbliższego projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 zatwierdzonego przez Komisję Europejską.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgraniczne, ze względu na znaczne oddalenie od granic Polski (ponad 40 km do najbliższej granicy państwa), oraz lokalny zasięg oddziaływania.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku

Lech Magrel
dr inż. Lech Magrel