



Białystok, dnia 10 sierpnia 2016 r.

WOOS-II.4210.7.2015.UM

Decyzja  
niniejsza jest ostateczna  
dnia 21.08.2016 r.  
i podlega wykonaniu  
Białystok, dnia 27.09.2016 r.  
podpis: U. Wilewska

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

Na podstawie art. 104 § 1 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016.23 ze zm.) w związku z 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. 2016.353 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016.71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok z dnia 17 czerwca 2015 r., znak: WBiD.400.6.4.2014 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”.**

### **I. Określam:**

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na zachodnich obrzeżach miasta Białegostoku. Rozpoczyna się ono na zjeździe z Alei Jana Pawła II do „Macro Cash and Carry”, obejmując włączające się fragmenty ulicy Elewatorskiej oraz drogi krajowej nr 8, natomiast kończy się w rejonie „Dworu Czarneckiego”, pomiędzy miejscowościami Porosły i Łyski. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w większości na terenie gminy Choroszcz (powiat białostocki) oraz w małym fragmencie na terenie miasta Białegostoku.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę odcinków dróg DK nr 8 i DW nr 676 z jednojezdniowych na dwujezdniowe o łącznej długości około 2,7 km,
- budowę sieci dróg serwisowych o długości około 5,3 km,
- przebudowę i budowę skrzyżowań drogowych,
- przebudowę i budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej – zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni oraz umocnienie poboczy,
- przebudowę i budowę zatok autobusowych,
- przebudowę i budowę chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, budowę przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
- budowę miejsca do kontroli i ważenia pojazdów,



- przebudowę i zabezpieczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- uzupełnienie istniejącego lub budowę nowego oświetlenia,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

Planowany do budowy węzeł w Porosłach zlokalizowany będzie w terenie o charakterze równinnym. Inwestycja przebiegać będzie częściowo poza terenem zabudowanym (lokalizacja samego węzła) oraz przez tereny zabudowane (podłączenie ul. Elewatorskiej w Białymstoku do DW nr 676). W sąsiedztwie drogi wojewódzkiej w kierunku Białegostoku znajdują się tereny o intensywnym zagospodarowaniu przemysłowym. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia występuje też liczna zabudowa usługowa, rzadziej budynki mieszkalne oraz tereny zielone.

Przedmiotowe zamierzenie przebiega poza terenami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są: otulina Narwiańskiego Parku Narodowego, zlokalizowana w odległości około 3.86 km oraz Rezerwat Antoniuk oddalony około 3.97 km w kierunku północno-wschodnim.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) obszaru dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): "Horodnianska" o kodzie RW2000172615929, „Biała” o kodzie RW2000172616899, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu - niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do 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. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, w celu zabezpieczenia gruntu przed wyciekami płynów eksploatacyjnych.
2. Zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.
3. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać emisję substancji gazowych i pyłowych poprzez wyłączanie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku.
4. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.
5. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godz. od 6.00 do 22.00, z wyłączeniem prac wymagających działań ciągłych.
6. Bazy materiałowe i paliwowe, parkingi, miejsca magazynowania odpadów oraz zaplecze budowy lokalizować na terenach przekształconych antropogenicznie, poza dolinami cieków i w oddaleniu od terenów podmokłych oraz poza terenami leśnymi, a także poza terenami zabudowy mieszkaniowej.
7. Zaplecze budowy wyposażyć w przenośne sanitariaty, i sukcesywnie je opróżniać.



8. Miejsce postoju maszyn i środków transportu wyposażać w środki neutralizujące (maty pochłaniające, sorbenty) ewentualne wycieki paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych.
9. Prowadzić właściwą gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu w granicach terenu objętego inwestycją.
10. Podczas prowadzenia prac ziemnych plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów (np. poprzez częste zraszanie zapyłonych powierzchni wodą, głównie w okresach bezdeszczowych).
11. Wszystkie powstałe w trakcie budowy odpady budowlane i komunalne segregować i selektywnie magazynować w wyznaczonym miejscu oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom bądź wykorzystywać na potrzeby własne, zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie gospodarki odpadami.
12. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych uszczelnić przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego.
13. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dotrzymać dopuszczalne normy poziomy hałasu dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w porze dnia - 61 dB, dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu typów terenów.
14. Wody opadowe z jezdni odprowadzać do rowów przydrożnych oraz do kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed wylotem z kanalizacji deszczowej do odbiornika podczyszczać w urządzeniach podczyszczających.
15. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania ścieków opadowych.

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

1. Zbiorniki retencyjno-oczyszczające zaprojektować jako szczelne, typu otwartego o konstrukcji ziemnej, ścianach i dnie umocnionych płytami żelbetowymi i otworowymi. Dno i ściany zbiornika uszczelnić geomembraną.
2. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni drogi (studzienki osadowe i separatory substancji ropopochodnych) do istniejących wód powierzchniowych w taki sposób, aby redukcja zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie przekraczała wartości dopuszczalnej określonej w przepisach szczególnych.
3. Na wypadek wystąpienia awarii, w miejscach, gdzie inwestycja przebiega w pobliżu cieków lub zbiorników wodnych zaprojektować szczelne rowy odwadniające oraz urządzenia oczyszczające wyposażone w zastawki.

**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 przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 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 przemysłowej (Dz.U. z 2016r., poz.138 j.t.).



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

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w odległości ok. 50 km od granicy z Białorusią i jego realizacja oraz eksploatacja nie spowoduje oddziaływań transgranicznych.

### **IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez monitoring w następującym zakresie:**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
  2. Dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym.
  3. Jednorazowe wykonanie pomiarów hałasu dla wszystkich 8 punktów pomiarowych przyjętych do obliczeń w analizie akustycznej. Pomiary hałasu przeprowadzić rok po oddaniu drogi do użytkowania, kiedy natężenie ruchu pojazdów będzie miarodajne.
- Po przeprowadzeniu badań i pomiarów sprawozdanie należy niezwłocznie przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

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

Na tym etapie postępowania nie występuje potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o której mowa w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 j.t.).

### **VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, która powinna objąć:**

1. Pomiary wykonać zgodnie z pkt. IV.3. niniejszej decyzji.
2. Porównanie uzyskanych wyników pomiarowych przedstawionych w analizie porealizacyjnej w stosunku do wartości obliczonych w raporcie i w stosunku do wartości dopuszczalnych.
3. Jeżeli badania hałasu wykażą przekroczenia wartości dopuszczalnych należy przedstawić propozycje skutecznych zabezpieczeń akustycznych i podać szczegółowe informacje dot. typu urządzeń, ich parametrów i lokalizacji.

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

### **VII. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.**

### **VIII. Wskazuje się działki, na których przewiduje się przeprowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów:**



Numery działek	Numery działek	Numery działek	Numery działek	Numery działek
Działki należące do obrębu geodezyjnego Porosły (ID obrębu: 200201_5.0020)				
112/1	104/3	283/6	283/3	283/6
114/5	104/28	283/8	100/12	282
114/1	104/29	283/9	100/21	174/4
43/1	104/31	281/2	100/23	277/1
41/4	105/9	279/1	96/16	276/1
43/4	104/1	278/1	96/17	275/1
42/1	104/10	271/52	96/18	274/1
41/1	104/14	271/34	96/20	273/1
41/3	104/4	255/15	95/3	272/1
42/3	104/12	255/16	95/5	271/32
42/5	104/18	271/36	95/6	271/35
42/6	104/23	271/42	94/1	271/54
111/1	104/16	255/1	92/1	266
44/5	104/19	255/3	91/1	255/1
45/1	104/20	255/8	90/1	130/1
44/10	104/21	255/11	89/17	130/2
44/8	104/22	255/12	88/1	126/3
44/3	104/24	255/13	101/1	120/6
45/3	104/25	255/14	85	119/2
43/3	101/2	128/1	114/9	82
44/9	104/27	129/1	112/2	100/10
44/7	104/26	130/1	110/16	97/4
45/4	105/4	254/1	108/7	96/24
110/3	105/17	126/3	105/9	96/10
49/8	105/19	126/4	63/15	95/9
49/10	105/20	126/6	60/3	94/2
49/12	105/14	126/5	60/4	92/2
49/15	105/2	123/2	60/5	91/2
106/2	105/15	120/6	58/1	90/2
107/1	105/16	120/5	58/6	89/18
110/1	105/21	120/7	57/4	89/9
110/4	109	115/1	57/3	88/11
110/5	108/3	115/2	55/1	76/1
110/6	113/2	116/1	55/3	83
110/7	235	116/2	55/4	82
107/2	298	119/1	53	81
106/1	299	100/16	52	80
111/2	297/18	100/19	51	79
49/14	297/19	81/19	100/10	78
48/1	297/5	81/20	297/21	67
102	296/22	100/4	296/21	66
108/9	292/2	81/22	296/5	



108/8	293/15	31/2	295/2	
105/13	293/16	49/15	293/16	
105/8	295/3	48/2	289	
105/7	295/4	49/7	283/5	
65	60/11	105/2	44/8	
64	59/3	84	43/4	
63/11	58/7	76/1	42/8	
63/13	58/3	88/7	114/5	
105/3	105/17	63/12	110/8	
105/14	108/2	63/14	100/15	
Działki należące do obrębu geodezyjnego Łyski (ID obrębu: 200201_5.0015)				
100/19	81/220	81/17	172/1	144/4
81/21	81/19	81/23	173/1	
173/3	172/2	171/2	174/3	

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

**X. Niniejszej decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016.23 ze zm.).**

### UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 18 czerwca 2015 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz kopie map ewidencyjnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, pismem z dnia 24 czerwca 2015 r. wezwał Inwestora do usunięcia braków formalnych wniosku poprzez określenie numerów geodezyjnych działek stanowiących teren zamknięty oraz wyjaśnienie czy przebudowany odcinek drogi będzie stanowił drogę ekspresową. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich uzupełnił wskazane braki pismem z dnia 29 czerwca 2015 r.

W dniu 6 lipca 2015 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wszczął postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia informując o tym fakcie strony postępowania obwieszczeniem z dnia 6 lipca 2015 r., znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 6 lipca 2015r. oraz wywieszone było na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 6 lipca 2015 r. do 21 lipca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 8 lipca 2015 r. do 22 lipca 2015 r.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016.71 j.t.) dla których sporządzenie raportu może być wymagane.



Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym PKP (działka : 391 obręb Białystok), 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. 2016, poz. 353 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Wnioskiem z dnia 10 lipca 2015 r. Burmistrz Choroszczy wystąpił o dopuszczenie Gminy Choroszcz do udziału w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym na prawach strony. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, postanowieniem z dnia 28 lipca 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.7.2016.UM dopuścił Gminę Choroszcz do udziału na prawach strony w postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach : ul. Kleberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”.

W dniu 15 lipca 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Inwestor uzupełnił wskazane braki 28 lipca 2015 r.

W dniu 4 sierpnia 2015 r. pismem znak: WOOŚ-II.4210.7.2015.UM tut. organ 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 poinformował o tym fakcie strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 4 sierpnia 2015 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 4 sierpnia 2015 r. oraz było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 4 sierpnia do 19 sierpnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 6 sierpnia 2015 r. do 20 sierpnia 2015 r. oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 4 sierpnia 2015 r. do 19 sierpnia 2015 r.

W opinii sanitarnej nr 187/NZ/2015, znak: NZ.4461.111.2015, z dnia 17 sierpnia 2015r. (data wpływu: 20 sierpnia 2015 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia uzasadniając swoje rozstrzygnięcie tym, iż eksploatacja planowanego węzła drogowego spowoduje emisję hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza związaną z ruchem pojazdów i pracą silników co może szkodliwie oddziaływać na życie i zdrowie ludzi.

Ze względu na potrzebę przeprowadzenia pełnej procedury oraz skomplikowany charakter sprawy postanowieniem z dnia 17 sierpnia 2015 r. tut. organ przedłużył termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia do dnia 19 października 2015 r. O powyższym fakcie powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 17 sierpnia 2015 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 26 sierpnia 2015r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu w pełnym zakresie wg art. 66 ustawy ooś ze szczególnym uwzględnieniem m.in.: wpływu inwestycji na życie i zdrowie ludzi, a także na środowisko w zakresie emisji hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie, wpływu planowanej inwestycji na klimat i klimatu na trwałość przedsięwzięcia (odporność inwestycji na klęski żywiołowe, warunki ekstremalne, adaptacja inwestycji do zmian klimatu).

Tut. organ powiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia nakładającego obowiązek sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko obwieszczeniem z dnia 26 sierpnia 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.7.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone



zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 28 sierpnia 2015 r. oraz było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 17 sierpnia do 2 września 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 31 sierpnia 2015 r. do 14 września 2015 r. oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 19 sierpnia 2015 r. do 12 września 2015 r.

Pismami z dnia 22 i 23 września 2015 r. Tomasz Waszkiewicz działając z pełnomocnictwa Pana Lecha Chwatko oraz Piotra Chwatko wystąpił z wnioskiem o zajęcie stanowiska w przedmiocie sposobu przebudowy trasy S8 w okolicach węzła Porosły oraz przyznanie Panu L. Chwatko statusu strony w postępowaniu administracyjnym. Tut organ w odpowiedzi na powyższy wniosek, pismami z dnia 25 września 2015 r. poinformował, iż zarówno Pan Lech Chwatko oraz Pan Piotr Chwatko są stronami przedmiotowego postępowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 29 września 2015 r. zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II” do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko. O tym fakcie tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 29 września 2015 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 29 września 2015 r. oraz było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 29 września do 14 października 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 30 września 2015 r. do 14 października 2015 r.

Inwestor - Podlaski Zarządu Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok w dniu 27 października 2015 r. pismem znak: WBiD.400.6.4.2014 przedłożył raport oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie zwrócił się z wnioskiem o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa, uzasadniając, iż niezbędnym jest skomunikowanie w sposób bezpieczny i prawidłowy dróg stanowiących planowane do realizacji przedsięwzięcie. Obecny stan techniczny dróg jest zły (nierówna nawierzchnia, brak nośności, brak należytego odwodnienia, brak chodników dla pieszych) i stwarza zagrożenie dla życia i bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 30 października 2015 r. podjął z urzędu zawieszone w dniu 29 września 2015 r. postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach : ul. Kleberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II” oraz jednocześnie przedłużył termin postępowania do dnia 30 grudnia 2015 r. O tym fakcie tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 30 października 2015 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 2 listopada 2015 r. oraz było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 23 listopada do 8 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 24 listopada 2015 r. do 8 grudnia 2015 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w związku z licznymi sugestiami stron postępowania dot. niekorzystnego rozwiązania technicznego planowanego do realizacji węzła „Porosły” (ze względu na zajętość terenu utrudniającą korzystanie z nieruchomości i prowadzenie działalności gospodarczej) pismem z dnia 30 października 2015 r. zwrócił się do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku o rozważenie możliwości wskazania jako „wariantu inwestycyjnego” wariantu wskazanego w raporcie, jako „wariant alternatywny”. Inwestor pismem z dnia 12 listopada 2015 r.



dokonał zmiany wariantu planowanego przedsięwzięcia w taki sposób, iż wskazany w raporcie „wariant alternatywny” przyjął jako „wariant preferowany”, o czym tut. organ poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 23 listopada 2015 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 23 listopada 2015 r. oraz wywieszone było na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 23 listopada do 8 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy od 3 listopada 2015 r. do 17 listopada 2015 r. oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 24 listopada 2015 r. do 8 grudnia 2015 r.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 23 listopada 2015 r. znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM wezwał inwestora do przedłożenia w terminie do dnia 23 grudnia 2015 r. zaktualizowanego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w związku dokonaną zmianą wariantu przewidzianego do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 24 grudnia 2015 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, w odpowiedzi na wezwanie z dnia 23 listopada 2015 r. znak : WOOS-II.4210.7.2015.UM. przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, który uwzględniał dokonaną zmianę wariantu.

W związku z koniecznością przeanalizowania nowego materiału dowodowego w sprawie tut. organ postanowieniem z dnia 29 grudnia 2015 r. przedłużył termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia do dnia 29 lutego 2016 r. O powyższym fakcie powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 29 lutego 2016 r.

Pismem z dnia 11 stycznia 2016 r. „Kaja” Alfred Olszewski, Łyski 1B 16-070 Choroszcz zwróciło się z prośbą o wskazanie parametrów drogi serwisowej, zaznaczonej na rysunku załączonym do pisma. W związku z powyższym tut. organ pismem z dnia 14 stycznia 2016 r. zwrócił się do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku z prośbą o wyjaśnienie podniesionych w piśmie „Kaja” kwestii. Inwestor w piśmie z dnia 22 stycznia 2016 r. wyjaśnił wnioskodawcy powyższe wątpliwości.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 22 stycznia 2016 r. znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM wezwał inwestora w terminie do dnia 22 lutego 2016 r. do uzupełnienia braków w złożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Uwagi dotyczyły m.in.: szczegółowego uzasadnienia wyboru wariantu przewidzianego do realizacji oraz określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko wszystkich analizowanych wariantów, opisu jednolitych części wód, na które przedsięwzięcie może oddziaływać wraz z wskazaniem celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, ponowne przeanalizowanie możliwych i aktualnie występujących konfliktów społecznych związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie tut. organ przypominał o konieczności przedłożenia kopii map ewidencyjnych oraz wypisu z rejestru gruntów obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie w zmienionym wariantcie.

Ze względu na skomplikowany charakter sprawy postanowieniem z dnia 29 lutego 2016 r. tut. organ przedłużył termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia do dnia 29 kwietnia 2016 r. O powyższym fakcie powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 29 lutego 2016 r.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku pismem z dnia 7 marca 2016 r. znak: WBiD.400.6.4.2014 zwrócił się do tut. organu z prośbą o wydłużenie terminu na złożenie uzupełnienia raportu do dnia 29 kwietnia 2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 11 marca 2016 r. wyraził zgodę na przesunięcie terminu uzupełnienia braków w raporcie do dnia 29 kwietnia 2016 r.



Pismem z dnia 12 kwietnia 2016 r. znak: O.BI.I2.5322.6.2015.JW Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku wniosła uwagi do przedłożonego raportu dot. m.in.: nieprawidłowych założeń do analizy akustycznej, braku uzasadnienia wyboru wariantu planowanego do realizacji. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 29 kwietnia 2016 r. znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM wezwał inwestora w terminie do dnia 16 maja 2016 r. do przeanalizowania i uwzględnienia w opracowanym uzupełnieniu do raportu, zgłoszonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku uwag dotyczących ww. przedsięwzięcia. Jednocześnie przedłużył termin postępowania do dnia 29 czerwca 2016 r.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku pismem z dnia 16 maja 2016 r. znak: WBiD.400.6.4.2014 przedłożył wyjaśnienia oraz aneks do raportu, stanowiący jego uzupełnienie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 6 czerwca 2016 r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi oraz przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy i składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia.

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. 2016 poz. 353 ze zm.) powyższy fakt tut. organ podał do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 6 czerwca 2016 r., znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM.

W trakcie przeprowadzenia procedury z udziałem społeczeństwa do tut. organu nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 8 czerwca 2016 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 6 czerwca do 28 czerwca 2016 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy od 8 czerwca 2016 r. do 28 czerwca 2016 r. oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 7 czerwca 2016 r. do 28 czerwca 2016 r.

Z uwagi na trwający udział społeczeństwa oraz oczekiwanie na opinię organu inspekcji sanitarnej zawiadomieniem z dnia 28 czerwca 2016 r. tut. organ poinformował strony postępowania o przedłużeniu terminu wydania decyzji środowiskowej do dnia 29 sierpnia 2016 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 1 lipca 2016 r. (data wpływu 5 lipca 2016 r.) nr 162/NZ/2016, znak: NZ.4461.105.2016 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie określając jednocześnie warunki jego realizacji, które uwzględnione zostały w sentencji niniejszej decyzji:

- 1. na etapie prac budowlanych stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym,*
- 2. w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prace budowlane ograniczyć do pory dziennej,*
- 3. prowadzić prace budowlane z przestrzeganiem przepisów bhp i ochrony środowiska,*
- 4. w miarę możliwości stosować materiały budowlane w postaci płynnej, a w okresie bezdeszczowym zraszać powierzchnię terenu wodą w celu ograniczenia pylenia,*
- 5. masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu,*
- 6. wykonać analizę porealizacyjną w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu do środowiska.*



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 13 lipca 2016 r. znak: WOOS-II.4210.7.2015.UM powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, o możliwości zapoznania się z nim oraz o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 15 lipca 2016 r. oraz było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 13 lipca 2016r. do 29 lipca 2016r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Choroszczy od 14 lipca 2016 r. do 28 lipca 2016 r. oraz Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 14 lipca 2016 r. do 28 lipca 2016 r.

W trakcie prowadzonego postępowania z wnioskiem o przyznanie statusu strony w postępowaniu zwrócili się: Wiesław Maksimowicz JMP. S.A (pismem z dnia 26.10.2015r.), Antoni Sienkiewicz (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Sławomir Gorustowicz (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Mirosław Chrzanowski (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Stanisław Topczewski TOP MOTORS Sp. z o.o (pismem z dnia 26.10.2015 r.), STEKOP S.A. (pismem z dnia 27.10.2015 r.), Zdzisław Wróblewski (pismem z dnia 27.10.2015 r.), Aleksy Breczko -AUTO-BRECKO Sj. (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Konrad Kaczyński „Conrad Company” (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Marek Borowski EUROMASTER (pismem z dnia 26.10.2015 r.) Zdzisław Czarnecki (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Grzegorz Pogorzelski (pismem z dnia 26.10.2015 r.), Teresa Bielawska (pismem z dnia 26.10.2015 r.) Iglotex – Łukasz Sp. z o.o. (pismem z dnia 09.11.2015 r.), Piotr Grabowiec Eurocash S.A. (pismem z dnia 01.12.2015 r.),

Tut. organ pismem z dnia 25 listopada 2015 r. poinformował ww. wnioskujących, iż w związku z dokonaną przez inwestora w dniu 12 listopada 2015 r. zmianą wariantu przewidzianego do realizacji ww. przedsięwzięcia dopiero po otrzymaniu nowych wymaganych ustawowo załączników, w tym m.in. wypisu z rejestru gruntów będzie mógł ustalić krąg stron postępowania. Inwestor przedłożył wypisy z rejestru gruntów przy piśmie z dnia 25 maja 2016r. Ostatecznie tut. organ stwierdził, iż ww. podmioty są stronami przedmiotowego postępowania, o czym powiadomił zainteresowanych pismem z dnia 21 lipca 2016 r.

Stowarzyszenie „Lege Artis Pro Natura” z/s w Solcu Kujawskim pismem z dnia 2 maja 2016 r. zwróciło się z wnioskiem o dopuszczenie na prawach strony do udziału w postępowaniu administracyjnym toczącym się na wniosek Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”, nie wnosząc uwag do prowadzonego postępowania. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku na podstawie art. 44 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 2016 r. poz. 353 ze zm.) postanowieniem z dnia 6 maja 2016 r. dopuścił do udziału w postępowaniu na prawach strony Stowarzyszenie „Lege Artis Pro Natura” z/s w Solcu Kujawskim.

Podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w przedmiotowej sprawie stanowiły: raport o oddziaływaniu na środowisko, odpowiedzi Inwestora na wezwania tut. organu w sprawie uzupełnienia braków merytorycznych stwierdzonych w raporcie oraz opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku.

Przed wydaniem decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował warianty przedsięwzięcia.



Wariant PREFEROWANY – rozpoczyna się w km 638+890 i przebiega w dużej części po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 676. Przekrój drogowy obu dróg jest dwujezdniowy dwupasowy (2x3,5m). Od początku opracowania do km 639+300 jadąc w kierunku Białegostoku jezdnia DK nr 8 pozostaje dwupasowa. W kierunku przeciwnym mamy dodatkowe dwa pasy włączania do ruchu od DW nr 676 rozpoczynające się w km 639+540 i kończące w początku opracowania projektu. Oba kierunki jazdy rozdzielone są pasem zieleni o szerokości 4m. Przeprojektowano istniejące skrzyżowanie skanalizowane położone w km 639+440. Nowe skrzyżowanie jest kombinacją dwóch rond małych połączonych ze sobą łukiem o promieniu 50m. W tym rozwiązaniu połączenie dróg serwisowych oraz istniejących dróg: powiatowej i gminnej z drogą krajową zapewnione jest po północnej stronie DK nr 8 i odbywa się dzięki zaprojektowanym jednopasowym łącznikom jednokierunkowym typu P1. Dojazd w stronę Białegostoku i Augustowa zapewniony jest po drogach serwisowych. Takie rozwiązanie narzuciło przeprowadzenie drogi krajowej nr 8 nad istniejącym skrzyżowaniem, co z kolei poniosło za sobą pewne konsekwencje:

- wyburzenie istniejącej kładki dla pieszych znajdującej się w km około 639+400 (bardzo ważny jest fakt, iż w stanie istniejącym konstrukcja ta ograniczała widoczność sygnalizatorów sygnalizacji świetlnej kierowcom jadącym w kierunku Warszawa - Białystok, co wiązało się z gwałtowną reakcją kierowcy w przypadku konieczności hamowania przed czerwonym sygnałem),
- przebieg drogi krajowej nr 8 na odcinku od km 639+150 do km około 639+600 po nowym śladzie,
- budowę długiego wiaduktu nad drogą powiatową,

Od km 639+300 do km 639+570 przekrój prawej jezdni powiększa się o dodatkowe dwa pasy wyłączenia z ruchu, gdzie w km około 639+700 następuje ich rozplot na dwa kierunki: Warszawa – Augustów (droga nr 8) oraz Warszawa – Białystok (droga nr 676). Dodatkowo w km około 639+660 zaprojektowano dodatkowy pas wyłączenia, umożliwiający zjazd na pobliską drogę serwisową oraz stację paliw. Droga serwisowa przebiega zarówno po północnej jak i również po południowej stronie projektowanego odcinka. W celu zapewnienia bezkolizyjnego połączenia dla relacji Białystok – Warszawa, zaprojektowano bezkolizyjny węzeł typu WA. W km 639+840 relacja ta przebiegać będzie po nowym obiekcie mostowym, zaprojektowana jako dwupasowa łącznica jednokierunkowa P2. Dodatkowo umożliwiono bezpośredni zjazd na drogę powiatową Nr 1551B poprzez zaprojektowanie w km około 0+200 dodatkowego pasa wyłączenia z łącznicy P2 na łącznicę P1. Jednocześnie doprojektowano dodatkową łącznicę P1, która łączy się z wyżej wspomnianą łącznicą w km 0+250, umożliwiającą bezpośredni zjazd z DK nr 8 na drogę powiatową nr 1551B. Od km 0 + 000 do km około 0 + 350 droga wojewódzka nr 676 przebiega po istniejącym śladzie. Przekrój drogi jest równy 2x3,5m. Przeciwnie kierunki jazdy rozdzielone są pasem zieleni o szerokości 2m. W km 0+490 zaprojektowano pas wyłączenia na ul. Elewatorską. Przeprojektowanie skrzyżowania oraz bezkolizyjne przeprowadzenie drogi nr 676 z linią kolejową wymusiło poprowadzenie drogi wojewódzkiej górą, nad skrzyżowaniem z wyspą centralną i linią kolejową. Wiąże się to z koniecznością budowy dwóch wiaduktów. Na wiadukcie nad linią kolejową będą zaprojektowane dodatkowe pasy włączania oraz wyłączenia. Koniec opracowania w kierunku centrum Białegostoku znajduje się w km 1+073 DW nr 676 przed zjazdem publicznym. W celu skomunikowania północnej drogi serwisowej z drogą krajową nr 8, zaprojektowano w km około 640+350 dodatkowe pasy włączania i wyłączenia prowadzące na skrzyżowanie typu małe rondo. Na całej długości północnej drogi serwisowej poprowadzona została ścieżka rowerowa. Identyczne rozwiązanie, ale bez ścieżki rowerowej zastosowano dla drogi serwisowej znajdującej się po południowej stronie drogi nr 8. Koniec opracowania w kierunku Augustowa znajduje się w km 640+681 na istniejącym wiadukcie nad linią kolejową.



Wariant ALTERANTYWNY rozpoczyna się w km 639+890 i przebiega w dużej części po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 676. Przekrój drogowy od początku opracowania do km 639+300 jadąc w kierunku Białegostoku jest równy 2 x 3,5 m. W kierunku przeciwnym oprócz dwóch pasów, których szerokość wynosi również po 3,5m, mamy dodatkowe dwa pasy włączania rozpoczynające się w km 639+540 i kończące w początku opracowania projektu. Oba kierunki rozdzielone są pasem zieleni o szerokości 4m. Przeprojektowano istniejące skrzyżowanie skanalizowane położone w km 639+440. Nowe rozwiązanie zaprojektowano w postaci ronda po północnej stronie DK8, które łączy drogę powiatową nr 1551B oraz drogi serwisowe. Dzięki takiemu rozwiązaniu połączenie dróg serwisowych oraz istniejących dróg: powiatowej i gminnej odbywa się dzięki zaprojektowanemu wiaduktowi na DK8. W obszarze tym droga powiatowa prowadzona jest w wykopie. Takie rozwiązanie spowodowało konieczność wybudowania wiaduktu na DK8 i poprowadzenie drogi powiatowej w wykopie. Dzięki tym rozwiązaniom udało się zachować kładkę dla pieszych w obszarze istniejącego skrzyżowania. Od km 639+300 do km 639+570 przekrój drogi powiększa się o dodatkowe dwa pasy, gdzie w km około 639+700 następuje ich rozplot na dwa kierunki: Warszawa – Augustów (droga DK nr 8) oraz Warszawa – Białystok (droga DW nr 676). Dodatkowo, w km około 639+660, zaprojektowano dodatkowy pas wyłączania umożliwiający zjazd na pobliską drogę serwisową oraz stację paliw. Droga serwisowa przebiega zarówno po północnej jak i również po południowej stronie projektowanego odcinka. W celu zapewnienia bezkolizyjnego połączenia dla relacji Białystok – Warszawa, zaprojektowano bezkolizyjny węzeł typu WA. W km 639+840 relacja ta przebiegać będzie po nowym obiekcie mostowym, zaprojektowana jako dwupasowa łącznica jednokierunkowa P2. Dodatkowo umożliwiono bezpośredni zjazd na drogę powiatową Nr 1551B poprzez zaprojektowanie w km około 0 +200 dodatkowego pasa wyłączania z łącznicy P2 na łącznicę P1. Jednocześnie doprojektowano dodatkową łącznicę P1, która łączy się z wyżej wspomnianą łącznicą w km 0 + 250, umożliwiającą bezpośredni zjazd z DK nr 8 na drogę powiatową nr 1551B. Od km 0 + 000 do km około 0 + 350 droga wojewódzka nr 676 przebiega po istniejącym śladzie. Przekrój drogi jest równy 2 x 3,5 m. Przeciwnie kierunki jazdy rozdzielone są pasem zieleni o szerokości 2m. W km 0 + 490 zaprojektowano pas wyłączania na ul. Elewatorską. Przeprojektowanie skrzyżowania oraz bezkolizyjne przeprowadzenie drogi DW nr 676 z linią kolejową wymusiło poprowadzenie drogi wojewódzkiej górą, nad skrzyżowaniem z wyspą centralną i linią kolejową. Wiąże się to z koniecznością budowy dwóch wiaduktów i estakady pomiędzy nimi. Na wiadukcie nad linią kolejową będą zaprojektowane dodatkowe pasy włączania oraz wyłączania. Koniec opracowania w kierunku centrum Białegostoku znajduje się w km 1 + 073 przed zjazdem publicznym. W celu skomunikowania północnej drogi serwisowej z drogą krajową nr 8, zaprojektowano w km około 640+350 dodatkowe pasy włączania i wyłączania prowadzące na skrzyżowanie typu małe rondo. Na całej długości północnej drogi serwisowej poprowadzona została ścieżka rowerowa. Identyczne rozwiązanie, ale bez ścieżki rowerowej zastosowano dla drogi serwisowej znajdującej się po południowej stronie drogi DK nr 8 na wysokości rozplotu dróg DK nr 8 i DW nr 676. Koniec opracowania w kierunku Augustowa znajduje się w km 640+681 na istniejącym wiadukcie.

Przedstawiona w raporcie analiza porównawcza wariantów analizowanego przedsięwzięcia opierała się o metodę wskaźnikową, która określała listę czynników wpływających na środowisko, uszeregowaniu ich pod względem istotności wpływu, a następnie przypisaniu odpowiednich miar rosnąco od najmniej ważnego do najważniejszego oddziaływania. W analizie uwzględniono wariant bezinwestycyjny polegający na pozostawieniu układu drogowego bez zmian oraz dwa warianty inwestycyjne. Brak realizacji analizowanego przedsięwzięcia – wariant bezinwestycyjny spowodować może szereg niekorzystnych zjawisk, a w dłuższym okresie czasu może przynieść większe szkody dla środowiska niż podjęcie jej rozbudowy (może wpłynąć na szybką jego degradację przy



dużych obciążeniach od ruchu drogowego, istniejący system odprowadzenia wód opadowych jest niesprawny, stan przepustów drogowych jest niekorzystny). Ponadto przewidywany wzrost liczby pojazdów na drodze wojewódzkiej, przede wszystkim pojazdów ciężkich, wpłynie na degradację istniejącego układu drogowego oraz stanu technicznego istniejących obiektów. Powstające koleiny i ubytki warstwy ścieralnej stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników (zagrożenie życia i zdrowia ludzi) ruchu drogowego (zmniejszając powierzchnię styku opony z jezdnią, a więc ograniczając przyczepność, która jest podstawą właściwego zachowania się pojazdu na drodze).

Warianty budowy analizowanego węzła Porosły, ze względu na niewielkie różnice w geometrii i podobne obciążenie ruchem drogowym, będą podobnie oddziaływać na środowisko. Różnicuje je jedynie oddziaływanie związane z wpływem na zdrowie i życie ludzi oraz wpływ na powstawanie konfliktów społecznych - dlatego te czynniki otrzymały wysokie miary ważności.

Analiza wielokryterialna wskazała, że najistotniejszym czynnikiem wpływającym na wybór wariantu przedsięwzięcia jest jego możliwość wywołania konfliktów społecznych. Za wariantem preferowanym optuje wnioskodawca oraz zainteresowana część społeczeństwa, za wariantem alternatywnym – zarządca drogi krajowej nr 8. Oba warianty inwestycyjne spełniają warunki bezpiecznego włączania i wyłączania się z ruchu, ponadto na większym obszarze przedsięwzięcia rozwiązania drogowe są tożsame. Oddziaływania mało istotne lub w ramach których warianty inwestycyjne mają taki sam wpływ, otrzymały niskie miary (wpływ na krajobraz, powierzchnię ziemi i gleby, wody, powietrze, klimat).

Z analizy porównawczej wariantów przeprowadzonej pod kątem powyższych kryteriów wynika, że najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant „preferowany” – wnioskowany przez Inwestora.

**Wariantem lokalizacyjnym wnioskowanym przez Inwestora do realizacji, zgodnie z wnioskiem z dnia 12 listopada 2015 r. jest wariant PREFEROWANY .**

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza oraz emisja hałasu, które spowodowane będą wykonywaniem prac budowlanych, eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te jednak ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych. Największy wpływ na środowisko gruntowe przewidywany jest w fazie realizacji przedsięwzięcia. Wiąże się z mechanicznym naruszeniem profili glebowych oraz trwałym zajęciem pasa terenu na trasie drogi wojewódzkiej nr 676 i drogi krajowej nr 8. Dodatkowo część powierzchni zostanie tymczasowo zajęta dla potrzeb budowy w celu poprowadzenia dróg dojazdowych oraz zorganizowania odpowiedniego zaplecza budowy. W trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji oddziaływanie na środowisko może wystąpić w sytuacjach awaryjnych w postaci wycieku paliw lub oleju z maszyn budowlanych. W celu zabezpieczenia powierzchni ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wynikającymi z pracy maszyn budowlanych, zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego co zabezpieczy grunt przed wyciekami płynów technicznych. W celu zminimalizowania zajętości terenu niniejszą decyzją nałożono warunek, aby zaplecza budowy, bazy materiałowej i paliwowe, parkingi, miejsca magazynowania odpadów lokalizować na terenach przekształconych już antropogenicznie. Jednocześnie w celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych nałożono warunek, aby bazy materiałowe i zaplecze budowy lokalizować poza dolinami cieków i w oddaleniu od terenów podmokłych w celu wyeliminowania migracji ewentualnych zanieczyszczeń z tych terenów do środowiska gruntowo – wodnego. Zobligowano inwestora do zabezpieczenia miejsc postojowych maszyn i środków transportu przed wyciekami paliw i innych płynów eksploatacyjnych poprzez ich wyposażenie w środki neutralizujące na wypadek wystąpienia awarii pojazdów lub wycieku substancji niebezpiecznych do gruntu (maty pochłaniające, sorbenty). Zobowiązano również Inwestora do segregacji i selektywnego magazynowania



wszystkich odpadów powstających na etapie budowy w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywania ich do wtórnego wykorzystywania lub unieszkodliwiania specjalistycznym firmom. W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia podczas jego realizacji na środowisko gruntowo - wodne zobowiązano inwestora do wyposażenia zaplecza budowy w przenośne sanitariaty. W czasie prowadzenia prac ziemnych powstanie konieczność zagospodarowania mas ziemnych. W związku z powyższym zobowiązano inwestora, aby glebę (humus) z terenów trwale zajmowanych pod inwestycję wykorzystać np. do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo. Przywrócenie warstwy gleby na tych terenach powinno zapewnić w krótkim okresie powrót roślinności naturalnej. Jak jednoznacznie wynika z przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny podczas jej realizacji niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 22.00, przy użyciu sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej oraz wskazano, aby bazy materiałowe i zaplecze budowy zlokalizowane były poza terenami mieszkaniowymi.

W celu zmniejszenia emisji pyłów do powietrza podczas prowadzenia prac ziemnych, w szczególności w okresach bezdeszczowych nałożono obowiązek zraszania wodą placu budowy oraz dróg dojazdowych. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy i prowadzenie robót z przestrzeganiem reżimów technologicznych i zaleceń określonych niniejszą decyzją odnośnie ochrony środowiska, zdaniem organu, wystarczająco ograniczą możliwość niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe.

Na etapie eksploatacji odwodnienie przewidzianego do realizacji układu drogowego oparte będzie o układ kanałów deszczowych i rowów współpracujących ze zbiornikami retencyjnymi, regulatorami przepływu oraz przepompowniami wód, który szczegółowo przedstawia charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowiąca załącznik do niniejszej decyzji. Przed odprowadzeniem do odbiorników spływy deszczowe zostaną podczyszczane z osadów i substancji ropopochodnych w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. W niniejszej decyzji nałożono warunek, aby wody opadowe przed ich zrzutem do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających (zbiorniki retencyjno – oczyszczające, studzienki osadowe, separatory substancji ropopochodnych). W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji zobowiązano inwestora do prowadzenia nadzoru i systematycznej konserwacji urządzeń służących do odwadniania drogi. W celu ochrony wód powierzchniowych zobowiązano inwestora do zaprojektowania na etapie wykonywania projektu budowlanego zbiorników retencyjno – oczyszczających, jako szczelnych typu otwartego o konstrukcji ziemnej, ścianach i dnie umocnionym płytami żelbetowymi i otworowymi, z uszczelnieniem ścian geomembraną. Ponadto w celu uniknięcia przedostania się do wód substancji toksycznych, które mogą pojawić się na jezdni w wyniku wystąpienia poważnych awarii zobowiązano inwestora aby, w miejscach, gdzie inwestycja przebiega w pobliżu cieków lub zbiorników wodnych zaprojektować szczelne rowy odwadniające oraz urządzeń oczyszczających wyposażone w zastawki na wypadek wystąpienia awarii.

Organ wydając niniejszą decyzję przeprowadził szczegółową analizę emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, które mogą wystąpić na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

W zakresie emisji hałasu ocenie poddano warunki akustyczne dla prognozy ruchu na rok 2017 i 2027. Zasięg oddziaływania drogi (izolinie hałasu) wyznaczono w odniesieniu do obowiązujących wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, to jest 65/61 dB(A) w porze dziennej oraz 56 dB(A) w porze nocnej, przyjęte dla terenów chronionych akustycznie usytuowanych wzdłuż planowanej drogi. Jak wynika z raportu, klasyfikacji terenu (rodzaju zabudowy) w otoczeniu analizowanych dróg ze względu na obszary chronione



pod względem akustycznym dokonano w oparciu o funkcje terenów przypisaną w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, natomiast na terenach, na których nie ma obowiązujących planów, klasyfikacji dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania obszarów zabudowy chronionej przed hałasem, zgodnie ze stanowiskiem Urzędu Miasta Białystok oraz Gminy Choroszcz. Jak wynika z raportu oddziaływania na środowisko i jego uzupełnienia w celu wyznaczenia dokładnej wartości emisji hałasu przy zabudowie chronionej akustycznie zlokalizowane zostały punkty receptorowe (1-8) na wysokości odpowiadającej wysokości okna eksponowanego na hałas, w odległości od 0.5 m do 2 m od fasady budynku. Na podstawie analizy wartości równoważnego poziomu dźwięku w punktach receptorowych zlokalizowanych przy fasadach budynków narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu stwierdzono, iż w żadnym z proponowanych wariantów nie będą występować przekroczenia równoważnego poziomu dźwięku.

Pomimo braku przekroczeń emisji hałasu **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku nałożył na Inwestora obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej** oraz w przypadku stwierdzonych ewentualnych przekroczeń obowiązek zaprojektowania i wykonania urządzeń zabezpieczających. Jak wynika z raportu i jego uzupełnienia metoda obliczeniowa (Guide de Bruit) zastosowana przez autora raportu do analizy akustycznej obarczona jest niepewnością wyników rzędu  $\pm 1.5$  dB. W związku z tym budynki, którym odpowiadają punkty receptorowe nr 4 – 8 mogą wymagać ochrony akustycznej, zwłaszcza w porze nocy. W przypadku budynku, któremu odpowiada punkt receptorowy nr 8, jeżeli wyniki analizy porealizacyjnej wykażą występowanie przekroczeń, po oddaniu inwestycji do użytku, konieczne będzie wykonanie w jego otoczeniu ekranu akustycznego, zaś w przypadku budynków nr 4 – 7, z uwagi na to iż zlokalizowane są one na terenach usługowych, mogą zostać zaproponowane inne środki minimalizujące oddziaływanie w zakresie hałasu. Wyniki przeprowadzonych pomiarów emisji hałasu powinny zostać przedłożone w analizie porealizacyjnej oraz powinny zostać ocenione w stosunku do norm obowiązujących dla terenów chronionych akustycznie oraz obliczonych w raporcie. W związku z powyższym niniejszą decyzją zobowiązano Inwestora do wykonania weryfikujących pomiarów hałasu dla wszystkich 8 punktów pomiarowych przyjętych do obliczeń, po ok. roku od oddania drogi do użytkowania, przy ustalonym natężeniu ruchu. Analizę porealizacyjną sporządzić należy po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Ponadto w niniejszej decyzji nałożono obowiązek, aby na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia dotrzymać dopuszczalne normy poziomu hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów.

Jak wynika z raportu w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm. W przedłożonym raporcie oddziaływania na środowisko przeanalizowano zależności pomiędzy wartościami dopuszczalnymi, obliczonymi wartościami stężeń zanieczyszczeń i tłem zanieczyszczeń. Dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 przyjęto wartości tła określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Białymstoku. Dla pozostałych substancji (benzenu), które nie są monitorowane i nie można dla nich określić rzeczywistej wartości stężenia w powietrzu, jako tło uwzględniono liczbę w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku. Ponadto wykonano obliczenia stężeń zanieczyszczeń dla pyłu zawieszonego PM2.5. Wyniki stężeń pyłu zawieszonego PM10 przeliczono z wykorzystaniem rzeczywistych wartości tła zanieczyszczenia pyłem PM2.5 oraz PM10, uzyskanych z WIOŚ w Białymstoku. Wartości obliczone dla pyłu PM2.5 są wartościami teoretycznymi, uzyskanymi na podstawie przeliczeń udziału frakcji pyłu 2.5µm we frakcji 10µm. Dla horyzontów czasowych, dla których wykonano powyższe



obliczenia, stężenie pyłu PM<sub>2.5</sub> nie przekroczyło wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U z 2012 r., poz. 1031). Stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> nie wykazują przekroczeń. Jak wynika z przedłożonego materiału dowodowego emisja substancji gazowych i pyłowych do powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przekroczy wartości dopuszczalnych, więc nie wymaga zabezpieczeń ochrony środowiska w tym zakresie.

W toku oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, iż informacje dostępne w raporcie oddziaływania na środowisko są wystarczająco szczegółowe, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Mając na uwadze powyższe nie wskazano na potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): "Horodnianka" o kodzie RW2000172615929, „Biała” o kodzie RW2000172616899, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu - niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zdaniem organu przy zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji warunków przedsięwzięcie nie pogorszy jakości i stanu tych wód oraz nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Na etapie realizacji inwestycji zabezpieczeniem przed negatywnym wpływem prac będzie bieżąca kontrola sprawności wykorzystywanego sprzętu i maszyn, by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków zanieczyszczeń ropopochodnych (smarów, olejów, ropy). Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną będą wyściełane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia prac budowlanych. Zaplecze budowy wraz z bazami sprzętu, maszyn, materiałów budowlanych itp. będzie wyposażone np. w przenośne sanitariaty. Prace budowlane w szczególności w sąsiedztwie cieków będą prowadzone ze szczególną starannością by nie dopuścić do ich zanieczyszczenia. Jak wynika z raportu, ochrona jednolitych części wód powierzchniowych na etapie eksploatacji węzła zapewniona zostanie zatem poprzez działania ochronne obejmujące podczyszczanie wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z dróg do wód powierzchniowych w odpowiednio dobranych do tego celu urządzeniach, uszczelnienie powierzchni obiektów związanych z drogami (kanalizacja oraz urządzenia do podczyszczania wód opadowych), zagospodarowywanie osadów powstających w wyniku oczyszczania ścieków opadowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska oraz ograniczenie ilości środków chemicznych używanych do przeciwdziałania zimowej śliskości jezdni.

Biorąc pod uwagę powyższe w ocenie organu planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie będzie miało negatywnego wpływu na cele środowiskowe (w rozumieniu jakości wód) dla jednolitej części wód powierzchniowych. Przy braku skażenia gruntu i wód powierzchniowych, nie dojdzie również do skażenia wód podziemnych. Inne presje na wody podziemne według gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły to głównie pobór wód – w tym przypadku eksploatacja inwestycji nie wymaga poboru wód podziemnych. Eksploatacja inwestycji nie spowoduje obniżenia zwierciadła wody, ani zmiany kierunków krążenia wody. Projektowane zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego sprawiają, iż inwestycja nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany, nie przewiduje się również wpływu zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia (przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach osuwisk oraz na terenach zagrożonych powodzią). Długofalowe przedsięwzięcia infrastrukturalne, jakim jest



przedmiotowy węzeł drogowy w Porosłach w ciągu drogi krajowej Nr 8 oraz drogi wojewódzkiej Nr 676, są często podatne na coraz bardziej znaczące zmiany klimatu (w tym rosnącą liczbę klęsk żywiołowych związanych ze zjawiskami pogodowymi). W fazie realizacji przedsięwzięcia emisja gazów cieplarnianych do powietrza będzie zachodziła zarówno ze względu na ruch pojazdów, jaki ze względu na pracę ciężkiego sprzętu. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót oraz jakości sprzętu budowlanego stosowanego przy rozbudowie. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, różnorodna będzie też emisja zanieczyszczeń gazowych (głównie węglowodorów, związków azotu i pyłów) oraz ich oddziaływanie na okoliczny klimat. Mając jednak na uwadze skalę przedsięwzięcia – analizowana trasa komunikacyjna już istnieje i w chwili obecnej pełni funkcję transportową – nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, zasadnym jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Zapewni to też adaptację inwestycji do zmian i przyszłych warunków klimatycznych, a w przeciągu efektów wielu lat z pewnością będą konieczne remonty drogi przy których będzie możliwe zastosowanie najnowszej, niedostępnej dziś technologii.

W stanie istniejącym teren inwestycji zlokalizowany jest na terenach zurbanizowanych. Występują również pola uprawne i płaty zieleni (zadrzewienia, nieużytki). W bezpośredniej bliskości analizowanych dróg znajduje się zabudowa usługowa oraz nieliczna, rozsiana zabudowa mieszkaniowa. W rejonie inwestycji występuje pospolita roślinność zielna oraz drzewa i krzewy niepodlegające ochronie. W dalszej odległości od drogi dominuje rolniczy charakter krajobrazu. Przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na charakter krajobrazu.

W ocenie organu, łączne zastosowanie warunków określonych w niniejszej decyzji zminimalizuje niekorzystne oddziaływanie inwestycji na środowisko.

Nie stwierdzono konieczności przeprowadzania postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania, gdyż oddziaływanie przedsięwzięcia zamknie się w granicach działki, do której Inwestor posiada tytuł prawny.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 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 przemysłowej (Dz.U. z 2016r., poz.138 j.t.), nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Inwestor wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa, ze względu na ważny interes społeczny. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia łączy się bezpośrednio z drogą krajową Nr 8 i drogą wojewódzką Nr 676. Droga krajowa Nr 8 posiada długość 721 km prowadzona jest przez Polskę od granicy z Czechami w Kudowie – Zdroju do granicy z Litwą w Budzisku. Środkową część szlaku, od autostrady A8 do Białegostoku, zaplanowano jako drogę ekspresową. Jak wynika z materiału dowodowego droga krajowa nr 8 została uznana za najbardziej niebezpieczną i zapoczątkowała program hasłem: „Drogi zaufania – Bezpieczna ósemka”. W związku z tym pojawiły się nowe przejścia dla pieszych, barierki ochronne, latarnie, chodniki i ścieżki rowerowe. Przy trasie stanęło prawie 100 fotoradarów. W wyniku prowadzonych działań liczba ofiar śmiertelnych na drodze krajowej nr 8 spadła w 2007 r. o 30% wobec roku 2006. Sukces jest tym większy, że na drogach w całym kraju liczba ta wzrosła w tym okresie o 9%. W województwie podlaskim (miejscowość Porosły) do najważniejszych przeprowadzonych prac należała budowa zatok i oświetlenia.



W ocenie organu realizacja planowanego przedsięwzięcia skomunikuje w sposób bezpieczny zapewni wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, wpłynie na polepszenie warunków jak i płynności ruchu pojazdów a tym samym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery jak również poprawi bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Nowy odcinek sieci drogowej przejmie część ruchu, natomiast na istniejącym fragmencie ruch powinien ulec odciążeniu. Takie rozdzielenie różnych potoków ruchu wpłynie na zmniejszenie liczby potencjalnych sytuacji kolizyjnych na odcinkach przejść przez okoliczne miejscowości, a przez to na liczbę niebezpiecznych zdarzeń drogowych dla życia i zdrowia ludzi.

Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli na szybsze rozpoczęcie robót budowlanych a tym samym pozwoli na terminową realizację przedsięwzięcia, a także na wykorzystanie przeznaczonych na ten cel środków finansowych Unii Europejskiej.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek taki może wyniknąć z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej. Zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania dla drogi krajowej ustala się na podstawie analizy porealizacyjnej, którą należy wykonać po upływie 1 roku oraz przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie mogą zostać dotrzymane, zostają podjęte działania techniczne mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania. W przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nadal nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

W ocenie organu realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji.

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

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. z 2016 r. poz. 353 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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. 2016 r. poz. 353 ze zm.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. Nr 1282 ze zm.).



## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania 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

*Beata Bezubik*

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 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 2016 r. poz. 353 ze zm.).

### Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku  
ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok;
2. pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 K.pa.;
3. a/a.



## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

**pn.: „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”.**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na zachodnich obrzeżach miasta Białegostoku. Początek przedsięwzięcia wyznacza zjazd z Alei Jana Pawła II do „Macro Cash and Carry”, obejmując włączające się fragmenty ulicy Elewatorskiej oraz drogi krajowej nr 8, natomiast koniec przedsięwzięcia wyznacza rejon „Dworu Czarneckiego”, pomiędzy miejscowościami Porosły i Łyski. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w większości na terenie gminy Choroszcz (powiat białostocki) oraz w małym fragmencie na terenie miasta Białegostoku.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem:

- przebudowę odcinków dróg DK nr 8 i DW nr 676 z jednojezdniowych na dwujezdniowe o łącznej długości około 2.7 km,
- budowę sieci dróg serwisowych o długości około 5.3 km,
- przebudowę i budowę skrzyżowań drogowych,
- przebudowę i budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej – zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni oraz umocnienie poboczy, przebudowę i budowę zatok autobusowych,
- przebudowę i budowę chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, budowę przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
- budowę miejsca do kontroli i ważenia pojazdów,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- uzupełnienie istniejącego lub budowę nowego oświetlenia,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną drogi: droga krajowa nr 8 oraz droga wojewódzka nr 676. Parametry techniczne tych dróg po przebudowie będą następujące.

### Droga krajowa nr 8:

- prędkość projektowa poza terenem zabudowy 80 km/h,
- prędkość miarodajna poza terenem zabudowy 100 km/h,
- szerokość pasów ruchu 2 x 3.50 m,
- szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych 1.50 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej 2.0 %,
- pochylenie skarp 1:1.50,

### Droga wojewódzka nr 676:

- prędkość projektowa poza terenem zabudowy 70 km/h,
- prędkość projektowa na terenie zabudowy 60 km/h,
- prędkość miarodajna poza terenem zabudowy 90 km/h,



- prędkość miarodajna na terenie zabudowy 70 km/h,
- szerokość pasów ruchu 2 x 3.50 m,
- szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych 1.50 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej 2.0 %,
- pochylenie skarp 1:1.50.

W ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące skrzyżowania:

a) W ciągu Al. Jana Pawła II:

- km 1+200, Al. Jana Pawła II i ul. Elewatorskiej – skrzyżowanie dwupoziomowe z zapewnieniem wszystkich relacji. W ciągu ul. Elewatorskiej zaprojektowano rondo, zaś w ciągu Al. Jana Pawła II zaprojektowano wiadukt.

- km 1+400, Al. Jana Pawła II skrzyżowanie dwupoziomowe z linią kolejową, zaprojektowano wiadukt w ciągu Al. Jana Pawła II

b) W ciągu ul. Generała Franciszka Kleberga

- km 0+900 – skrzyżowanie bezkolizyjne z Aleją Jana Pawła II w postaci wielopoziomowego węzła drogowego.

W celu zapewnienia dojazdu do terenów uprzemysłowionych oraz bezpiecznego podłączenia się do drogi krajowej nr 8 oraz drogi wojewódzkiej nr 676 w ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę dróg serwisowych o szerokości jezdni 3.5 m i poboczy 0.75 m.

Ze względu na fakt, iż południowa część obszaru objętego inwestycją ma charakter silnie zmieniony, drogi serwisowe zapewniające komunikację do firm zaprojektowano na obciążenie 115 kN/oś, tzn. dostosowując je tym samym do poruszania się samochodów ciężarowych. Wzdłuż wyżej wspomnianej drogi zaprojektowano ścieżkę rowerową wraz z chodnikiem dla pieszych. Zaprojektowane drogi serwisowe będą przystosowane do ruchu komunikacji miejskiej.

Odwodnienie przewidzianego do realizacji układu drogowego realizowane będzie w oparciu o układ kanałów deszczowych i rowów połączonych ze zbiornikami retencyjnymi, regulatorami przepływu oraz przepompowniami wód. Przed odprowadzeniem do odbiorników spływy deszczowe zostaną podczyszczone z osadów i substancji ropopochodnych w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.

Na odcinku od początku przebudowy DK nr 8 (z kierunku zachodniego) do istniejącego przepustu ok. km 0+625 drogi DK nr 8:

Odwodnienie będzie prowadzone za pomocą kanalizacji deszczowej (w początkowym fragmencie konieczne będzie dostosowanie istniejącej kanalizacji do nowego układu drogowego), a następnie kolejno rowami do przepustu ok. km 0+625 drogi DK nr 8, do kanału DN800 i finalnie do rowu melioracyjnego R-H. Rejon ronda pod DK nr 8 na skrzyżowaniu z DP nr 1551B zostanie odwodniony systemem kanalizacji deszczowej z zastosowaniem przepompowni wód.

Na odcinku zlewni na północ od przepustu między rondem na skrzyżowaniu z DP nr 1551B i rondem na skrzyżowaniu drogi gminnej i dróg serwisowych oraz drogi serwisowej północnej do ok. km 0+600:

Odwodnienie będzie prowadzone systemem kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikiem retencyjnym wyposażonym w regulator przepływu zlokalizowanym w rejonie przepustu w km 0+625 drogi DK nr 8, między DK nr 8 i drogą serwisową północną. Spływy deszczowe trafią do przepustu ok. km 0+625 drogi DK nr 8, kanału DN800 i finalnie do remontowanego rowu melioracyjnego R-H.

Na odcinku DK nr 8 od istniejącego przepustu w ok. km 0+625 oraz na północ od skrzyżowania z drogą DW nr 687 do istniejącej linii kolejowej oraz odcinek drogi DW nr 687 od ww. skrzyżowania do ok. km 0+100:

Odwodnienie będzie odbywać się systemem kanalizacji deszczowej ze zbiornikiem retencyjnym zlokalizowanym między przebudowywaną DK nr 8 i drogą serwisową północną w rejonie projektowanego ronda na skrzyżowaniu DK nr 8 i projektowanych łączników. W razie konieczności zbiornik ten zostanie wyposażony w przepompownię wód deszczowych. Spływy zostaną



odprowadzone kanałem grawitacyjnym do zbiornika retencyjnego zlokalizowanego między drogą serwisową południową DK nr 8 w rejonie projektowanego wiaduktu, a następnie trafią do nowo wykonanego systemu odwadniającego biegnącego po wschodniej stronie stacji paliw Orlen, następnie wzdłuż drogi lokalnej od działki nr 271/45 do działki nr 254 (DP nr 1551B) z odprowadzeniem do istniejącego rowu melioracyjnego R-H na działce nr 140. Spływy z przebudowywanego układu przed odprowadzeniem do odbiorników zostaną podczyszczone z zawiesiny i substancji ropopochodnych w osadnikach zawieszin i separatorach substancji ropopochodnych.

Na odcinku od ok. km 0+100 przebudowywanej DW nr 676 do ok. km 0+870 DW nr 676:

Odwodnienie będzie realizowane systemem kanalizacji deszczowej za pośrednictwem zbiornika retencyjnego współpracującego z regulatorem przepływu i przepompownią wód, zlokalizowanego w rejonie ronda na włączeniu ul. Elewatorskiej i łuku drogi serwisowej północnej. Odbiornikiem spływów będzie istniejąca kanalizacja deszczowa DN500 biegnąca w ul. Elewatorskiej. Przed odprowadzeniem do kanalizacji wody te zostaną podczyszczone z osadów i substancji ropopochodnych w stopniu określonym w przepisach dotyczących ochrony wód.

Na odcinku od ok. km 0+870 do końca zakresu przebudowy DW nr 676:

Odwodnienie będzie prowadzone systemem kanalizacji deszczowej z włączeniem do istniejącej, kanalizacji deszczowej biegnącej w DW nr 676 (Aleja Jana Pawła II). W związku z budową w tym rejonie wiaduktu nad rondem na skrzyżowaniu z ul. Elewatorską, konieczna jest odcinkowa przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej biegnącej w DW nr 676 oraz dostosowanie jej elementów do nowego układu drogowego.

Na etapie eksploatacji drogi nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie. Maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń do powietrza nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu zarówno uśrednionych do jednej godziny jak i średniorocznych. Przebudowane i zabezpieczone zostaną urządzenia telekomunikacyjne, elektroenergetyczne, sieci wod.-kan. oraz sieci gazowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega poza terenami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są: otulina Narwiańskiego Parku Narodowego, w odległości około 3.86 km oraz Rezerwat Antoniuk oddalony około 3.97 km w kierunku północno-wschodnim.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) obszaru dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): "Horodnianska" o kodzie RW2000172615929, „Biała” o kodzie RW2000172616899, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu - niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Białymstoku

Beata Bezubik