



Pani A. Hodur  
28.08.2017r  
bap

Białystok, dnia 18 sierpnia 2017 r.  
Kancelaria Ogólna (8)

## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach

Dnia 2017-08-22

Załączniki szt. ....

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz.1257 j.t.) 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. z 2017r. poz. 1405 j.t.) oraz § 3 ust 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku Miasta Białystok z dnia 22 grudnia 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2016.AN w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

### ustalam

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Intermodalnego Węzła Komunikacyjnego w Białymstoku”** realizowanego wzdłuż istniejących pasów drogowych ulic: Św. Rocha na całej długości, Bohaterów Monte Cassino od skrzyżowania z ul. Św. Rocha do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką, Łomżyńskiej na całej długości, Młynowej od skrzyżowania z ul. Łomżyńską do skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego, Mikołaja Kopernika od wysokości adresu ul. Mikołaja Kopernika 46/3 do wysokości adresu ul. Mikołaja Kopernika 14, Zwycięstwa od dworca PKP do wysokości adresu ul. Zwycięstwa 26, Placu Niepodległości. Ponadto nowe odcinki dróg poprowadzone zostaną między ulicą Bohaterów Monte Cassino a ulicą Kopernika oraz od ul. Młynowej przy skrzyżowaniu z ul. Kielecką do ul. Wyszyńskiego przy skrzyżowaniu z ul. Bażantarską, Centrum przesiadkowe wraz z parkingami zlokalizowane zostanie przy dworcu PKS

## I. Określam:

### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne polegać będzie na budowie intermodalnego węzła komunikacyjnego w Białymstoku (całkowita długość inwestycji będzie wynosić powyżej 1 km). Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę centrum przesiadkowego w okolicy dworca PKP i PKS;
- przebudowę ul. Św. Rocha;
- przebudowę ul. Bohaterów Monte Cassino;
- budowę łącznika pomiędzy ulicą Bohaterów Monte Cassino, a ulicą Mikołaja Kopernika (Nowa Łomżyńska),
- przebudowę ul. Mikołaja Kopernika od skrzyżowania z ulicą Nową Łomżyńską do skrzyżowania z ulicą Łomżyńską i Młynową;
- przebudowę ulicy Łomżyńskiej;
- budowę ulicy Młynowej od ulicy Łomżyńskiej do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego;
- przebudowę ulicy Zwycięstwa;
- przebudowę ulicy Kolejowej;
- budowę tunelu dla komunikacji zbiorowej pod torami PKP;

- przebudowę placu Niepodległości;
- przebudowę i budowę infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną inwestycją.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza formami ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Najbliższe obszary Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 i projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 oddalone są o ok. 7,7 km od planowanej inwestycji. W bezpośrednim otoczeniu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest pomnik przyrody, tworzący aleję przydrożną z lip drobnolistnych (51 drzew) wzdłuż ul. Św. Rocha.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew i krzewów oraz wyburzenia ok. 60 budynków, w tym ok. 23 budynków mieszkalnych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefą ochronną GZWP – 218 Pradolina rzeki Supraśl (Jurówce – Wasilków). W najbliższym sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków, zabytki nieruchome oraz stanowiska archeologiczne, niewpisane do rejestru, które zostały ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

## **2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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 z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac sukcesywnie prowadzić rekultywację terenu.
2. Prace budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 20:00) z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych.
3. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania.
4. Właściwie etapować prace budowlane z zastosowaniem sprzętu ciężkiego, tak by nie dochodziło do niepotrzebnego gromadzenia się pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu.
5. Ograniczać do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym.
6. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu.
7. Plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
8. Uważnie ładować materiały sypkie na samochody. Skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie przykrywać plandekami.
9. Ograniczać prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy.
10. Stosować gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
11. Prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
12. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.
13. W okresach bezdeszczowych zraszać grunt wodą.
14. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu o uszczelnionym podłożu wyłącznie

- w obrębie pasa drogowego oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom.
15. Wprowadzić na terenie zaplecza budowlanego rozwiązania organizacyjne gwarantujące zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem. Miejsca postoju sprzętu i maszyn oraz plac składowania materiałów budowlanych zabezpieczyć przed przedostaniem się do gleby substancji ropopochodnych.
  16. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych.
  17. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników wstępnie podczyszczać w urządzeniach oczyszczających (separatorach, osadnikach).
  18. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych.
  19. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum. Za wycięte drzewa i krzewy wykonać nasadzenia zastępcze w ilości nie mniejszej niż liczba wyciętych drzew i krzewów zgodnie z projektem zieleni.
  20. Wycinkę drzew i krzewów wykonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 01 marca – 31 lipca.
  21. Wycinkę drzew i krzewów wykonać pod nadzorem dendrologa.
  22. Wycinkę drzew o obwodach pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem chiropterologa.
  23. Wszystkie drzewa budujące pomnikową aleję przy ul. Św. Rocha bezwzględnie zachować. W celu uniknięcia uszkodzenia drzew, przed przystąpieniem do robót budowlanych, wszystkie drzewa zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Wszelkie prace w obrębie systemu korzeniowego wykonywać ręcznie. Prace w obrębie alei pomnikowej wykonywać pod nadzorem doświadczonego dendrologa.
  24. Przed przystąpieniem do wycinki wykonać oględziny drzew pod kątem występowania chronionych gatunków porostów, ptaków i nietoperzy.
  25. Zakazuje się przyzmywania śniegu pod drzewami i krzewami.
  26. Wykopy w strefie korzeniowej drzew wykonywać wyłącznie ręcznie.
  27. Grupy drzew i krzewów bezpośrednio sąsiadujące z placem budowy, drogami przejazdu sprzętu budowlanego, ogrodzić ochronnym ogrodzeniem wys. 1,5 - 2 m w odległości co najmniej 1 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew i krzewów lub wokół grup drzew i krzewów. Przy drzewach dojrzałych teren ogrodzony powinien obejmować powierzchnię równą rzutowi koron. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy bezwzględnie, na cały okres budowy, pnie oszalować deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską matami słomianymi, zrolowaną jutą, czy rurkami drenarskimi, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz.
  28. W zasięgu korony i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa (lub w strefie 4 × 4 m wokół drzewa) nie dopuszcza się:
    - wykonania placów składowych i dróg dojazdowych,
    - poruszania się sprzętu mechanicznego,
    - składowania materiałów budowlanych.
  29. Na terenie budowy wykopy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich zwierząt.
  30. Zapewnić szybki i kompleksowy montaż elementów urządzeń odwodnienia i ich natychmiastowe zabezpieczenie przed dostępem zwierząt (studzienki należy zabezpieczyć poprzez ich zamykanie lub przykrywanie).

31. Nie rzadziej niż raz dziennie wykonać kontrolę wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odłowić przy pomocy siatek lub podbieraków i wypuścić poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach należy przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów (dno i ściany sprawdzić pod kątem obecności zwierząt).

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

1. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z drogi ująć w system kanalizacji deszczowej, a przed odprowadzeniem ich do odbiorników podczyścić w urządzeniach oczyszczających (separatory, osadniki).

**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 2016r. 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 2016 r., poz.138).

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

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa i lokalny zasięg oddziaływania.

**IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania oraz ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Prowadzić okresowe pomiary hałasu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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

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

**VI. Nie ustala się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.**

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

Badania poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej w niżej wymienionej lokalizacji:

- ul. Bohaterów Monte Cassino 5.

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

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

- Obręb nr 5 Marczuk – 419/58, 419/20, 419/21, 419/57, 419/17, 419/49, 419/31, 419/43, 419/30, 423/1, 424, 423/2, 419/6, 419/59;
- Obręb nr 8 Bema – 147/2,79;
- Obręb nr 11 Śródmieście – 662, 593/1, 594, 595, 596/1, 596/2, 597/1, 598/1, 601, 609, 613, 614, 770/1, 332/52, 421/4, 429/7, 425/3, 426/1, 392/4, 419/3, 344, 597/2, 660, 269, 528/1, 529/1, 528/4, 529/4, 530/4, 531/2, 531/1, 532, 570/1, 570/2, 571/2, 571/1, 572/2, 580, 585/4, 585/3, 584, 587/2, 587/1, 588/1, 588/2, 583/2, 407/1, 407/2, 408, 409/3, 578, 579, 558/2, 556, 549/3, 379, 2224/2, 353, 354/3, 342/2, 303, 304, 305, 306, 307, 308/2, 309/3, 310/2, 341/4, 340/2, 264/1, 2223, 265/1, 266/1, 267/1, 268/1, 270/1, 271/12, 271/9, 275/4, 274/1, 242/2, 257/6, 257/4, 1253/14, 257/3.

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

**UZASADNIENIE**

Pismem z dnia 22 grudnia 2016r. Miasto Białystok zwróciło się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem, znak: ZDM-X.7011.1.2016.AN o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Intermodalnego Węzła Komunikacyjnego w Białymstoku”. Do wniosku załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egz.) wraz z zapisem w formie elektronicznej, mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej oraz wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 2016 poz. 71 j.t.), dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym PKP (działki nr 541/13 obręb 3 Antoniuk, 419/31, 419/49, 419/59 obręb 5 Marczuk), dlatego zgodnie z art. 75 ust. 6 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony

środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 22 grudnia 2016r. wszczął postępowanie i o fakcie tym zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 29 grudnia 2016r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 29 grudnia 2016r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 29 grudnia 2016r. do 16 stycznia 2017r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 29 grudnia 2016r. do 12 stycznia 2017r.

Pismem z dnia 4 stycznia 2017 r. 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. Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 4 stycznia 2017r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 4 stycznia 2017r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 4 stycznia 2017r. do 20 stycznia 2017r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 10 stycznia 2017r. do 24 stycznia 2017r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku postanowieniem nr 3/P/NZ/17 z dnia 12 stycznia 2017r. (data wpływu: 17 stycznia 2017r.) wezwał Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku do uzupełnienia braków w złożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku (w związku z wezwaniem inspekcji sanitarnej) pismem z dnia 18 stycznia 2017r. wezwał inwestora do uzupełnienia braków w złożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Inwestor uzupełnił wskazane braki pismem z dnia 30 stycznia 2017r. (data wpływu: 31 stycznia 2017r.), które Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 1 lutego 2017r. przesłał do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku.

W opinii sanitarnej nr 17/NZ/2017, znak: NZ.4461.5.2017, z dnia 8 lutego 2017r. (data wpływu: 9 lutego 2017r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i ustalił pełny zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z 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. z 2017r. poz. 1405 j.t.) ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi. Swoje rozstrzygnięcie uzasadnił tym, iż na etapie eksploatacji inwestycja będzie oddziaływać na środowisko w zakresie emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. W ocenie inspekcji sanitarnej biorąc pod uwagę zakres, lokalizację oraz oddziaływanie przedsięwzięcia przedmiotowa inwestycja może szkodliwie oddziaływać na zdrowie ludzi.

Uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 15 lutego 2017 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu.

Zgodnie z art. 49 Kpa o ww. postanowieniu tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 15 lutego 2017 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 15 lutego 2017 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 15 lutego 2017 r. do 2 marca 2017 r., a także na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 17 lutego 2017 r. do 3 marca 2017 r.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 14 marca 2017 r. zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko informując o zawieszeniu postępowania strony obwieszczeniem z dnia 14 marca 2017 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 14 marca 2017 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 14 marca 2017 r. do 29 marca 2017 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 16 marca 2017 r. do 30 marca 2017 r.

Pismem z dnia 15 maja 2017 r., znak: ZDM-X.7011.1.2016.AN Inwestor przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z wersją elektroniczną.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 18 maja 2017 r. podjął z urzędu zawieszono postępowanie, zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania w trybie art. 49 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 18 maja 2017 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 18 maja 2017 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 18 maja 2017 r. do 2 czerwca 2017 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 19 maja 2017 r. do 2 czerwca 2017 r.

Jednocześnie pismem z dnia 18 maja 2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał inwestora do uzupełnienia braków poprzez przedłożenie poświadczonej przez właściwy organ kopi mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Inwestor uzupełnił ww. braki pismem z dnia 26 maja 2017r. (data wpływu: 29 maja 2017r.).

W dniu 5 czerwca 2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie wnioskowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi podając ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 5 czerwca 2017 r. i zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r. poz. 1405 j.t.), przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 30 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 5 czerwca 2017 r., wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 5 czerwca 2017 r. do 7 lipca 2017 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 6 czerwca 2017 r. do 6 lipca 2017 r.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 21 czerwca 2017 r. (data wpływu 23 czerwca 2017r.), nr 100/NZ/2017, znak: NZ.4461.71.2017 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie i określił warunki jego realizacji. Warunki określone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku w ww. opinii zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami i streszczeniem w języku niespecjalistycznym, mapa ewidencyjna z liniami rozgraniczającymi i zasięgiem uciążliwości, wypisy z ewidencji gruntów oraz materiał dowodowy zebrany w trakcie prowadzonego postępowania.

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

#### **Wariant „0” czyli wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia**

Odstąpienie od przebudowy układu drogowego wraz z wydzielonymi bus pasami oraz budowy punktu przesiadkowego jest najmniej korzystne, gdyż obecny układ drogowy i rozwiązania komunikacyjne nie spełniają wymagań podróżnych oraz kierowców i nie są dostosowane do rosnącego z roku na rok natężenia ruchu. Zabudowa mieszkalna usytuowana wzdłuż istniejących dróg jest narażona na wzmożony hałas i oddziaływania wibroakustyczne, które zwiększają się z roku na rok ze względu na coraz większe natężenie ruchu. Zjawisko to wpływa ujemnie na warunki życia lokalnej społeczności.

#### **Wariant I (inwestorski) i jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska**

Wariant I obejmuje:

- Budowę centrum przesiadkowego w okolicy dworca PKP i PKS;
- Przebudowę ul. Św. Rocha;
- Przebudowę ul. Bohaterów Monte Cassino;
- Budowę łącznika pomiędzy ulicą Bohaterów Monte Cassino a ulicą Mikołaja Kopernika (Nowa Łomżyńska);
- Przebudowę ul. Mikołaja Kopernika od skrzyżowania z ulicą Nową Łomżyńską do skrzyżowania z ulicą Łomżyńską i Młynową;
- Przebudowę ulicy Łomżyńskiej;
- Budowę ulicy Młynowej od ulicy Łomżyńskiej do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego;
- Przebudowę ulicy Zwycięstwa ;
- Przebudowę ulicy Kolejowej;
- Budowę tunelu dla komunikacji zbiorowej pod torami PKP;
- Przebudowę placu Niepodległości;
- Przebudowę i budowę infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną inwestycją.

#### **Wariant II (alternatywny)**

##### **Przebudowa ul. Św. Rocha**

Rozwiązanie projektowe takie jak w wariantcie inwestorskim. Jedynie wariant ten nie przewiduje połączenia ul. Św. Rocha z ul. Zwycięstwa.

##### **Przebudowa ul. Młynowej**

W wariantcie tym ulica Nowa Młynowa projektowana jest jako Z 1/1 po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

##### **Przebudowa ul. Łomżyńskiej**

Projektowana ulica Łomżyńska posiada po jednym podstawowym pasie ruchu oraz bus-pas dla każdego kierunku ruchu. Dodatkowy pas ruchu znajdujący się po wewnętrznej stronie każdej z jezdni przechodzi nad projektowanym rondem na skrzyżowaniu z ulicą Bohaterów Monte Cassino oraz nad istniejącymi torami kolejowymi.

##### **Przebudowa ul. Kopernika**

Połączenie ulicy Kopernika z ulicą Nową Łomżyńską zaprojektowane zostało jako rondo dwupasowe o średnicy zewnętrznej ronda 50 m.



### **Przebudowa ul. Nowa Łomżyńska**

Połączenie z ulicą Kopernika odbywa się poprzez skrzyżowanie w kształcie litery T.

### **Przebudowa ul. Bohaterów Monte Cassino**

Bus-pasy w obu kierunkach jazdy znajdować się będą po zewnętrznej stronie jezdni.

### **Przebudowa ul. Zwycięstwa**

Bus-pas zlokalizowany będzie w kierunku Al. Solidarności. Przed skrzyżowaniem z ulicą Kolejową zaprojektowana została droga dla pojazdów komunikacji publicznej. Wzdłuż drogi znajduje się przystanek autobusowy zlokalizowany w pobliżu dworca PKP.

### **Przejazd przez teren PKP**

Zgodnie z koncepcją wariant ten nie przewiduje budowy tunelu pod terenem PKP, przewiduje zaś budowę estakady na przedłużeniu ul. Łomżyńskiej nad terenami kolejowymi. Związane jest to z zajęciem dodatkowej powierzchni terenu oraz gorszym skomunikowaniem terenu dworca PKP z dworcem PKS.

### **Wariant III (alternatywny)**

#### **Przebudowa ul. Św. Rocha**

Wykonanie wejścia do tunelu prowadzonego pod terenami PKP bezpośrednio „na wprost” z koniecznością obniżenia skrzyżowania ulicą Św. Rocha i Boh. Monte Cassino około 1,0 m oraz skrzyżowania ul. Zwycięstwa i kolejowej około 1,6 m. Wzdłuż ulicy Św. Rocha budowa bus-pasów symetrycznie po obu stronach jezdni (szerokość pasów ruchu podstawowych 3,0 m + bus-pasy 3,25 m), ze zbliżeniami do istniejących drzew na odległość 0,5 m.

#### **Przebudowa ul. Młynowej**

W wariantcie tym ulica Nowa Młynowa projektowana jest jako Z 1/1 po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

#### **Przebudowa ul. Łomżyńskiej**

Połączenie ulicy Kopernika i Boh. Monte Cassino odbywa się poprzez ulicę Łomżyńską o przekroju po jednym pasie ruchu w obu kierunkach. Nie przewiduje się bus-pasów.

#### **Przebudowa ul. Kopernika**

Połączenie ulicy Kopernika z ulicą Nową Łomżyńską zaprojektowane zostało jako skrzyżowanie skanalizowane. Połączenie ulicy Kopernika z ulicą Łomżyńską i Młynową zaprojektowane zostało jako rondo dwupasowe o średnicy zewnętrznej ronda 50 m.

#### **Przebudowa ul. Nowa Łomżyńska**

Połączenie z ulicą Kopernika odbywa się poprzez skrzyżowanie w kształcie litery T.

#### **Przebudowa ul. Bohaterów Monte Cassino**

Projektowana ulica Boh. Monte Cassino posiada po dwa podstawowe pasy ruchu w każdym kierunku + bus-pasy po zewnętrznej stronie jezdni w celu ułatwienia komunikacji publicznej. Wjazd na teren węzła Intermodalnego odbywa się poprzez zjazd na wysokości skrzyżowania z ulicą Kard. St. Wyszyńskiego.

#### **Przebudowa ul. Zwycięstwa**

Projektowana ulica Zwycięstwa posiada po jednym pasie ruchu w każdym kierunku + bus-pas w kierunku Al. Solidarności. Skrzyżowanie ul. Zwycięstwa z ulicą Kolejową projektowane jest jako rondo o średnicy zewnętrznej 36,0 m, z by-passem dla pojazdów skręcających w prawo kierunku ul. Marczukowskiej.

#### **Przejazd przez teren PKP**

Przejście pod torami PKP z ulicy Św. Rocha tunelowe bezpośrednio „na wprost” z koniecznością obniżenia skrzyżowania ulic Św. Rocha i Boh. Monte Cassino, konieczna jest również wycinka drzew w ciągu istniejącej alei Lip.

#### **Warianty technologiczne**

Wariantowanie technologiczne było zależne od poszczególnych wariantów lokalizacyjnych. Wariantowaniu podlegał sposób przeznaczenia tunelu poprowadzonego pod terenem PKP. W wariantcie inwestycyjnym tunel przeznaczony jest do ruchu pieszego, rowerowego oraz

komunikacji miejskiej autobusowej. Rozważano również dopuszczenie w tunelu jedynie ruchu pieszo – rowerowego, wiązałoby się to jednak z wykonaniem alternatywnej drogi przejazdu przez tory dla komunikacji miejskiej, co mogłoby generować dodatkowe koszty i wiązałoby się z dodatkowym zajęciem terenu.

W celu dokonania wyboru najkorzystniejszego wariantu dokonano szacunkowej oceny poszczególnych rozwiązań pod względem środowiskowym i społecznym oraz przeprowadzono skróconą analizę wpływu wariantów alternatywnych na środowisko. Szacowanie wariantów realizacji planowanego przedsięwzięcia pod względem społecznym oraz środowiskowym wykonano przy użyciu skali ocen (opis wpływu – dobry – punkty 1, opis wpływu – obojętny – punkty 0, opis wpływu – zły – punkty -1). Pod uwagę wzięto następujące kryteria oceny: wpływ na obszary lub obiekty objęte różnymi formami ochrony przyrody, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpływ na obiekty zabytkowe (na etapie realizacji), możliwość wystąpienia konfliktów społecznych, wpływ na wody powierzchniowe, wpływ na wody podziemne, wpływ na zanieczyszczenie powietrza, uciążliwości wywołane emisją hałasu, wpływ na powierzchnię ziemi i krajobraz, wpływ na grunt, wpływ na faunę, wpływ na florę, wpływ na zdrowie i życie ludzi, skomunikowanie terenów dworca PKP i PKS.

Porównanie poszczególnych wariantów wykazało, że zdecydowanie najkorzystniejszym pod względem środowiskowym oraz społecznym jest wariant I (inwestorski). Za jego realizacją przemawiają następujące aspekty:

- bezpośrednie połączenie przejazdem tunelowym dworca PKP i PKS;
- brak ingerencji w zabytkową aleję lipową;
- brak znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na: wody powierzchniowe, wody podziemne, jakość powietrza;
- brak istotnych zagrożeń dla występujących w rejonie oddziaływania przedsięwzięcia populacji fauny i flory;
- wydzielone w większej części bus pasy wpłyną na zwiększenie atrakcyjności komunikacji miejskiej, niepodatnej na korki.

**W ocenie organu najkorzystniejszym wariantem do realizacji jest wariant I (inwestorski).**

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

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, które spowodowane będą wykonywaniem prac budowlanych, eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych. Jak jednoznacznie wynika z raportu, z uwagi na planowany zakres prac budowlanych nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 20.00 z wyjątkiem robót wymagających ciągłości ze względów technologicznych, przy użyciu sprzętu wyposażonego w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania oraz ograniczania do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym. Ponadto plac składowy i bazę sprzętową należy zlokalizować w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.

W celu ochrony przed emisją nieorganizowaną do powietrza na etapie realizacji inwestycji nałożono obowiązek zabezpieczenia przed pyleniem przewożonych materiałów sypkich oraz do zraszania gruntu wodą w okresach bezdeszczowych.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano inwestora do zabezpieczenia miejsc postojowych maszyn i środków transportu przed wyciekami paliw i innych płynów eksploatacyjnych oraz do gromadzenia powstających w trakcie budowy ścieków bytowych w przenośnych toaletach. Zobowiązano również Inwestora do prowadzenia prawidłowej gospodarki humusem oraz do segregacji i selektywnego magazynowania wszystkich odpadów powstających na etapie budowy w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywania ich do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom. Natomiast, aby ograniczyć negatywne oddziaływania inwestycji na powierzchnię ziemi nałożono na inwestora obowiązek zorganizowania placu budowy z uwzględnieniem minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia powierzchni, a także do rekultywacji terenu po zakończeniu prac.

Jak wynika jednoznacznie z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, na etapie eksploatacji inwestycji emisje zanieczyszczeń do powietrza (pył PM 10, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, amoniak, benzen, ołów, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, pył zawieszony PM 2,5) nie przekraczają wartości dopuszczalnych (poza granicami planowanych pasów drogowych nie będzie dochodziło do przekroczeń jednogodzinnych oraz średniorocznych dopuszczalnych stężeń).

Jak wynika z analizy przeprowadzonej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko niemal wszystkie prognozowane wartości równoważnego poziomu dźwięku wewnątrz pomieszczeń, z uwzględnieniem minimalnej wypadkowej izolacyjności akustycznej ściany zewnętrznej, znajdują się poniżej poziomów dopuszczalnych określonych w normie Akustyka budowlana – Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach [PN-B-02151-02:1987], tj. 35 dB w porze dnia i 25 dB w porze nocy. Jedynie w przypadku zabudowy mieszkaniowej przy ul. Bohaterów Monte Cassino 5 warunek ten nie jest spełniony dla pory nocy na kondygnacjach od 1 do 8. Możliwe przekroczenia dochodzą do 2 dB.

W związku z powyższym w celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej dotyczącej pomiarów hałasu przy ul. Bohaterów Monte Cassino 5. Analizę porealizacyjną należy sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Na etapie eksploatacji inwestycji zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych w system kanalizacji z zastosowaniem urządzeń podczyszczających przed ich zrzutem do odbiornika (separatory, osadniki). W celu zapewnienia prawidłowego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zobowiązał inwestora do prowadzenia systematycznego nadzoru i konserwacji urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza formami ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Najbliższe obszary Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 i projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 oddalone są o ok. 7,7 km od planowanej inwestycji. Z uwagi na znaczne oddalenie, znacząco negatywne oddziaływanie na te obszary nie będzie miało miejsca.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki drzew (ok. 756) i krzewów (ok. 0,69 ha). Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie związane z wycinką drzew i krzewów oraz prowadzeniem prac budowlanych w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zobowiązano inwestora do wykonywania wycinki drzew i krzewów pod nadzorem

dendrologa i poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 01 marca – 31 lipca oraz do wykonywania wycinki drzew o obwodach pnia powyżej 50 cm dodatkowo pod nadzorem chiropterologa. Ponadto nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia wykopów w strefie korzeniowej drzew wyłącznie ręcznie oraz do zabezpieczenia drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki. W bezpośrednim otoczeniu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest pomnik przyrody, tworzący aleję przydrożną z lip drobnolistnych (51 drzew) wzdłuż ul. Św. Rocha. Niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do bezwzględnego zachowania wszystkich drzew budujących pomnikową aleję przy ul. Św. Rocha i do prowadzenia prac w obrębie alei pomnikowej pod nadzorem doświadczonego dendrologa.

W celu ograniczenia możliwego oddziaływania inwestycji na zwierzęta zobowiązano inwestora do zabezpieczenia wykopów na terenie budowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, do zapewnienia szybkiego i kompleksowego montażu elementów urządzeń odwodnienia i ich natychmiastowego zabezpieczenia przed dostępem zwierząt oraz do wykonywania kontroli wykopów oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt (nie rzadziej niż raz dziennie).

Oddziaływanie planowanego zamierzenia będzie lokalne, ograniczone do terenów przyległych względem inwestycji. Co więcej, wprowadzenie ograniczeń terminowych nakładających obowiązek prowadzenia prac poza okresami najistotniejszymi z punktu widzenia zachowania populacji, pozwala na wykonywanie prac niezbędnych do realizacji inwestycji, z jak najmniejszą szkodą dla środowiska przyrodniczego. W związku z powyższym mając na względzie umiejscowienie inwestycji na terenie miejskim, jej charakter, oddalenie od terenów cennych przyrodniczych, a także zastosowane działania minimalizujące - przedsięwzięcie może być zrealizowane bez większej szkody dla środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, iż w przypadku stwierdzenia konieczności naruszenia zakazów wskazanych w ustawie o ochronie przyrody w odniesieniu do gatunków objętych ochroną niezbędne będzie uzyskanie stosownego zezwolenia.

Analiza całości materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, że na obecnym etapie można określić wszystkie konieczne warunki środowiskowe. Z tego względu nie nałożono na inwestora obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl 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 2016 poz. 138), nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Planowana inwestycja z uwagi na swoją lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) „Biała” o kodzie PLRW2000172616899 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie również w obrębie

jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200052, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu – niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Po analizie zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania materiału dowodowego należy stwierdzić że z uwagi na zastosowany sposób odprowadzenia wód opadowych planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na jednolite części wód. Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do odbiornika nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w *rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* – 100 mg/l, a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l.

Przedsięwzięcie po zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozwiązań zabezpieczających nie będzie negatywnie wpływać na jakość jednolitych części wód i nie będzie zagrażać osiągnięciu celu środowiskowego jednolitych części wód.

W ocenie organu przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany oraz zmiany klimatu nie wpłyną na trwałość przedsięwzięcia. Przedmiotowa inwestycja będzie źródłem emisji gazów cieplarnianych, jednak emisja ta nie wpłynie w istotny sposób na klimat – standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane. Przy realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały, które według współczesnej wiedzy sprawdzają się w warunkach klimatycznych Polski i regionie inwestycji. Realizacja inwestycji będzie prowadzona zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg. Odwodnienie dróg będzie dostosowane do przyjęcia intensywnych opadów deszczu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie typowe i ustąpi po zakończeniu budowy (ruch ciężkich pojazdów i budowa zaplecza technologicznego). Oddziaływania te będą miały zasięg lokalny i krótkotrwały. Ocenia się je jako mało znaczące. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w wyniku realizacji inwestycji dojdą nowe elementy krajobrazu, takie jak nowe odcinki drogi. Planowana inwestycja zostanie jednak zlokalizowana w terenie zurbanizowanym, więc nie wpłynie to w istotny sposób na walory krajobrazowe tego terenu.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 20 lipca 2017 r. 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, które zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 20 lipca 2017 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 20 lipca 2017 r. do 4 sierpnia 2017 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 21 lipca 2017 r. do 4 sierpnia 2017 r.

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

## POUCZENIE

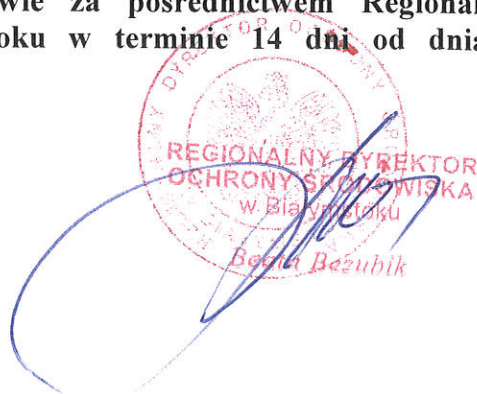
Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 j.t.). 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. 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 środowiskowej, 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 że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 j.t.).

Jednostki samorządu terytorialnego zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2017r. poz. 1273 ze zm.).

**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.**



### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

### Otrzymują:

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

## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie intermodalnego węzła komunikacyjnego w Białymstoku.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę centrum przesiadkowego w okolicy dworca PKP i PKS:  
Centrum przesiadkowe będzie stanowić miejsce przystankowe dla komunikacji miejskiej. Dodatkowo na terenie centrum będzie zlokalizowana wypożyczalnia rowerów wraz z parkingiem dla rowerów. Wjazd do centrum przesiadkowego będzie możliwy od strony ul. Św. Rocha oraz od ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.
- przebudowę ul. Św. Rocha:  
Klasa drogi: L 1/2 (lokalna, jednojezdniowa); W ramach przebudowy drogi wykonane zostaną również skrzyżowania ul. Św. Rocha z ul. Bohaterów Monte Cassino, Sukienną, Krakowską i na końcu włączenie w ul. Lipową. Wykonane zostanie również połączenie ulicy Św. Rocha z ulicą Zwycięstwa wyłącznie dla komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów poprzez planowany tunel poprowadzony pod terenami PKP. Wjazd do tunelu będzie zlokalizowany na terenie planowanego centrum przesiadkowego.
- przebudowę ul. Bohaterów Monte Cassino;  
Klasa drogi: G 2/2 (główna, dwujezdniowa, dwupasowa); prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$  (teren zabudowany); odwodnienie do kanalizacji deszczowej.  
W ramach przebudowy drogi wykonane zostaną skrzyżowania z ulicą Łomżyńską, Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Św. Rocha. Planowana ulica Bohaterów Monte Cassino posiadać będzie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, oddzielone od siebie pasem zieleni, od skrzyżowania z ulicą Łomżyńską do skrzyżowania z ulicą Kardynała Stefana Wyszyńskiego planowane są bus-pasy.
- budowę łącznika pomiędzy ulicą Bohaterów Monte Cassino, a ulicą Mikołaja Kopernika (Nowa Łomżyńska):  
Klasa drogi: Z 2/2 (zbiorcza, dwujezdniowa, dwupasowa); prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$  (teren zabudowany); odwodnienie do kanalizacji deszczowej.  
Planowana ulica „Nowa Łomżyńska” będzie posiadać po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, w tym bus-pasy. Połączenie z ulicą Mikołaja Kopernika odbywać się będzie poprzez skrzyżowanie typu rondo – po dwa pasy ruchu na rondzie w ciągu ulicy Kopernika i po jednym pasie w ciągu ulicy „Nowa Łomżyńska”.
- przebudowę ul. Mikołaja Kopernika od skrzyżowania z ulicą Nową Łomżyńską do skrzyżowania z ulicą Łomżyńską i Młynową:  
Klasa drogi: G 2/2 (główna, dwujezdniowa, dwupasowa); prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$  (teren zabudowany); odwodnienie do kanalizacji deszczowej.  
W ramach przebudowy drogi wykonane zostaną skrzyżowania z ulicą Łomżyńską i Młynową (skrzyżowanie z wyspą centralną) oraz Nową Łomżyńską (rondo). Dla pojazdów jadących ulicą Mikołaja Kopernika od ulicy Hetmańskiej wykonany zostanie bezpośredni by-pass, czyli wydzielony pas dla relacji w prawo, poprowadzony poza jezdnią ronda. Dla pojazdów komunikacji publicznej na kierunku do dworca od ulicy

Zwierzynieckiej wykonany zostanie dodatkowy pas ruchu przechodzący przez środek wyspy centralnej wraz z przystankiem w pasie zieleni za skrzyżowaniem.

- przebudowę ulicy Łomżyńskiej:  
Klasa drogi: G 2/2 (główna, dwujezdniowa, dwupasowa); prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$  (teren zabudowany); odwodnienie do kanalizacji deszczowej.  
W ramach przebudowy drogi wykonane zostaną skrzyżowania z ulicą Bohaterów Monte Cassino (rondo), Mikołaja Kopernika (skrzyżowanie z wyspą centralną). Planowana ulica Łomżyńska będzie posiadać po jednym podstawowym pasie ruchu oraz bus-pas dla każdego kierunku ruchu. Dodatkowo planuje się pas dzielący umożliwiający dobudowę trzeciego pasa ruchu w celu możliwości przejścia estakadą nad torami kolejowymi.
- budowę ulicy Młynowej od ulicy Łomżyńskiej do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego:  
Klasa drogi: Z 2/2 (zbiorcza, dwujezdniowa, dwupasowa); budowa buspasów po obu stronach jezdni; odwodnienie do kanalizacji deszczowej;  
W ramach budowy drogi wykonane zostaną skrzyżowania z ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego (skanalizowane), ulicą „starą” Młynową (proste), ulicą Mikołaja Kopernika (skrzyżowanie z wyspą centralną).
- przebudowę ulicy Zwycięstwa i Kolejowej:  
Klasa drogi: Z 1/2 (zbiorcza, jednojezdniowa, dwupasowa); prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$  (teren zabudowany); odwodnienie do kanalizacji deszczowej.  
Planowana ulica Zwycięstwa posiadać będzie po jednym pasie ruchu w każdym kierunku + bus-pas w kierunku dworca PKP. Na wysokości terenów kolejowych planuje się zlokalizować skrzyżowanie typu rondo, do którego podłączony zostanie wyjazd z tunelu dla komunikacji zbiorowej łączący tereny po obu stronach torów kolejowych. W ramach przebudowy drogi wykonane zostanie również skrzyżowanie z ulicą Kolejową.
- przebudowę placu Niepodległości:  
W ramach inwestycji planuje się stworzenie placu miejskiego z dużą ilością zieleni, z założeniem nie zwiększania powierzchni jezdni i parkingów przeznaczonych dla transportu zbiorowego i indywidualnego.
- budowę tunelu dla komunikacji zbiorowej pod torami PKP:  
Połączenie tunelowe planuje się wykonać wyłącznie dla komunikacji publicznej na odcinku od planowanego centrum przesiadkowego do ulicy Zwycięstwa. Dzięki planowanemu skrzyżowaniu o ruchu okrężnym możliwy będzie dojazd do placu przed dworcem PKP. Wzdłuż planowanej ulicy dla komunikacji publicznej planuje się wykonanie ścieżki rowerowej i chodnika z możliwością wyjść na perony PKP.
- budowę ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo – rowerowych:  
Nowe ścieżki rowerowe planuje się poprowadzić wzdłuż ul. Bohaterów Monte Cassino, w planowanym tunelu prowadzącym pod terenami PKP oraz wzdłuż ulicy „Nowa Łomżyńska” po zachodniej stronie drogi. Ciąg pieszo – rowerowy planuje się utworzyć wzdłuż ul. Kopernika, po północnej jej stronie, od początku opracowania do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką.
- przebudowę i budowę infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną inwestycją.

Planowane prace będą prowadzone wzdłuż istniejących pasów drogowych ulic:

- Św. Rocha na całej długości;
- Bohaterów Monte Cassino od skrzyżowania z ul. Św. Rocha do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką;
- Łomżyńskiej na całej długości;
- Młynowej od skrzyżowania z ul. Łomżyńską do skrzyżowania z ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego;
- Mikołaja Kopernika od wysokości adresu ul. Mikołaja Kopernika 46/3 do wysokości



adresu ul. Mikołaja Kopernika 14;

- Zwycięstwa od dworca PKP do wysokości adresu ul. Zwycięstwa 26;
- Placu Niepodległości.

Ponadto nowe odcinki dróg poprowadzone zostaną między ulicą Bohaterów Monte Cassino, a ulicą Mikołaja Kopernika oraz od ul. Młynowej przy skrzyżowaniu z ul. Kielecką do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego przy skrzyżowaniu z ul. Bażantarską. Centrum przesiadkowe wraz z parkingami zlokalizowane zostanie przy dworcu PKS.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza formami ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Najbliższe obszary Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 i projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 oddalone są o ok. 7,7 km od planowanej inwestycji. W bezpośrednim otoczeniu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest pomnik przyrody, tworzący aleję przydrożną z lip drobnolistnych (51 drzew) wzdłuż ul. Św. Rocha.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew i krzewów oraz wyburzenia ok. 60 budynków, w tym ok. 23 budynków mieszkalnych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefą ochronną GZWP – 218 Pradolina rzeki Supraśl (Jurowce – Wasilków). W najbliższym sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków, zabytki nieruchome oraz stanowiska archeologiczne, niewpisane do rejestru, które zostały ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) „Biała” o kodzie PLRW2000172616899 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200052, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu – niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Białymstoku

*Beata Bezubik*

