

URZĄD MIEJSKI  
w Białymstoku

ZDJ

W P Ł Y N E Ł O  
URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU  
KANCELARIA OGÓLNA

Pani B. Sulewska  
12.10.2010r.

OSGK.V.7624-101/10  
URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU  
ZARZĄD DRÓG I INFRASTRUKTURY MIEJSKICH  
Dn. 2010 -10- 08  
W P Ł Y N E Ł O

Dn. 2010 -10- 07 Białystok, dnia 06.10.2010r.  
ilość załączników  
podpis

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

*Polu Bolcerol*  
12.10.2010

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82, art. 85 ust. 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 2008r. Nr 199, poz.1227 z późn. zm.) za także § 3 ust. 1 pkt 56, 63, 72a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004r., Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z art. 104 i 108 Kodeksu Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zastępcy Prezydenta Miasta Białegostoku, z dnia 17.05.2010r. i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

Pani B. Kawadzka  
08.10.2010r.

ustalam  
środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia

polegającego na budowie ulicy Gen. Wł. Andersa (przedłużenie drogi krajowej Nr 65 Goldap – Bobrowniki) na odcinku od skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Wasilkowską w Białymstoku do połączenia z Szosą Baranowicką (teren Gminy Supraśl) i jednocześnie

I. określam:

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

przedsięwzięcie o powierzchni ok. 348.300m<sup>2</sup> obejmuje budowę ulicy o nawierzchni bitumicznej;

➤ **budowa nawierzchni jezdni głównych ulicy:**

– 2 jezdnie po 2 pasy ruchu o szerokości od 4,00 m do 3,50 m oraz pasy włączania i wyłączania o szer. 3,00 m; osiem projektowanych łącznic (na dwóch węzłach drogowych) o dwóch pasach ruchu (szerokość jednego pasa ruchu 3,50 m),

➤ **budowa dróg serwisowych:**

• budowa dwóch dróg serwisowych w zakresie węzła drogowego przy ul. Piastowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 2,50 m), zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50 m;

• budowa trzech dróg serwisowych odchodzących od ul. Dolistowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 3,0 m) zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50 m;

• budowa ciągu pieszo - jezdni od ulicy Kątowej do wjazdu na teren salonu „Peugeot”; jezdni o ruchu jednokierunkowym o szer. 3,50 do 4,50 m; nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej;

➤ **budowa zatok autobusowych dla komunikacji zbiorowej, zatok dla Policji i zatok dla Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego;**

➤ **budowa chodników;**

➤ **budowa ścieżki rowerowej;**

➤ **budowa obiektów inżynierskich:**

1. węzeł drogowy na skrzyżowaniu z ulicą Wasilkowską z tunelem i dwiema jezdniami po 8,00 m szerokości każda; wyspa centralna usytuowana nad tunelem (w poziomie terenu),
2. węzeł drogowy na skrzyżowaniu z przedłużeniem ul. Piastowskiej z dwiema estakadami, szerokość jezdni na estakadach 8,00 m, szerokość łącznic 10,50 m każda oraz z wyspą centralną usytuowaną na dole (w poziomie terenu) pod projektowanymi estakadami;
3. przepust na rzece Dolistówce z rur kompozytowych, pikietaż roboczy przepustu km 2+792,43 w odniesieniu do osi lewej jezdni i 2+292,17 w odniesieniu do osi prawej o średnicy 2x200 cm,
4. przepust z rur kompozytowych Ø 150 cm na rowie melioracyjnym w km 3+045,46,

5. przepust dla zwierząt z rur kompozytowych  $\varnothing$  100 cm w km 3+798,56,
6. kładka dla pieszych jako przejście górą nad jezdnią w km 0 + 164,92,
7. podziemne przejście dla pieszych w km 0+832,61;

➤ **budowa infrastruktury technicznej:**

- kanał deszczowy, kanał sanitarny, gaz, wodociąg, magistrała wodociągowa, sieć ciepła, oświetlenie ulicy, kanalizacja telefoniczna, kanalizacja teletechniczna miejska, kanalizacja teletechniczna, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii MPEC, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii Wodociągów Białostockich, kabel doziemny telefoniczny;

➤ **rozbiórka budynków:**

budynki mieszkalne, budynki handlowe, garaże, budynki gospodarcze, ciepłarnie i inne.

**2. warunki wykorzystywania 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:**

➤ **warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:**

1. Zapewnić właściwą organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, tak aby nie doszło do skażeń substancjami ropopochodnymi i zanieczyszczeniami środowiska,
2. Roboty budowlane wykonywać z zastosowaniem sprawnego sprzętu technicznego i środków transportu zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową, celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (m.in. osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe, sprawne elementy amortyzujące drgania),
3. Plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować poza najbliższą zabudową mieszkaniową w odległości od niej min. 200 m,
4. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu,
5. Na placu budowy zainstalować przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne, z przeznaczeniem do wywożenia,
6. Magazynować wytworzone odpady w miejscach do tego wyznaczonych wyłącznie w obrębie pasa drogowego, selektywnie zbierać i magazynować odpady niebezpieczne w szczelnych pojemnikach,
7. W celu wyeliminowania skażeń substancjami ropopochodnymi, gospodarkę paliwami i olejami na placach budowy oraz magazynowanie paliw i ich przelewanie prowadzić ze szczególną ostrożnością z zastosowaniem możliwych zabezpieczeń,
8. W celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem prace budowlane prowadzić jedynie w porze dnia (od godz. 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>),
9. W miejscach skupisk siedzib ludzkich, w trakcie wykonywania robót, na granicy pasa robót zastosować osłony w postaci litych zwartych płyt wysokości ok. 2-2,5 m,
10. Prowadzić prawidłową gospodarkę odpadami, wytworzone odpady magazynować w miejscach do tego wyznaczonych wyłącznie w obrębie pasa drogowego, odpady niebezpieczne zbierać selektywnie i magazynować w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywać je firmom posiadającym stosowne zezwolenia,
11. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów,
12. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, darnią oraz wybranym organicznym materiałem glebowym – torfem, (usuwaną z powierzchni ziemi próchniczną i humus hańdować w celu późniejszego wykorzystania w zagospodarowaniu terenu),
13. W trakcie prac budowlanych należy chronić warstwy gleb i podłoża poza pasem drogowym przed degradacją wskutek pracy ciężkiego sprzętu budowlanego,
14. Możliwie w jak największym stopniu zagospodarować masy ziemne w ramach budowy. Warstwę gleby próchnicznej należy zdjąć i zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu i użyć do rekultywacji terenu,
15. W celu ochrony przed osuwaniem właściwie zabezpieczyć skarpy wykopów i nasypów,
16. Materiały sypkie podczas transportu należy zabezpieczyć przed pyleniem,

17. Przebieg ulicy przez obszary podmokłe i torfowiskowe (km ok. 1+440 – km ok. 2+040) prowadzić ze szczególną ostrożnością i z zastosowaniem środków zabezpieczających przed zmianą stosunków wodnych. Działania te nie mogą negatywnie oddziaływać na grunty sąsiednie,
18. Wody opadowe z powierzchni drogi, chodnika i ścieżki rowerowej odprowadzać do kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem do odbiorników należy je oczyścić w osadnikach i separatorach węglowodorów ropopochodnych,
19. W pobliżu cieków powierzchniowych, ziemię z wykopów składować w odpowiedniej odległości od cieku tak, aby nie była wymywana przez opady atmosferyczne,
20. W przypadku odkrycia nowych stanowisk archeologicznych położonych w liniach rozgraniczenia przedsięwzięcia, prace drogowe wykonywać pod nadzorem archeologów,
21. Wycinkę drzew prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od 1 marca do 31 lipca,
22. Budowę przepustów przy ciekach wodnych i rowach i melioracyjnych oraz prace mające na celu ich regulację należy prowadzić poza okresem rozrodu płazów, który trwa od początku marca do połowy sierpnia,
23. Prace ziemne w rejonie cieków wodnych prowadzić poza okresem masowej migracji płazów, który trwa od 1 marca do 31 maja i od 15 września do 15 października,
24. Urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe – ujmowane w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji zaprojektować w taki sposób, aby na wylocie do odbiornika (wód lub ziemi) zawartość węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych wodach opadowych nie przekraczała 15 mg/l, zaś zawiesiny ogólnej 100 mg/l.

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

- Zaprojektować odpowiednio szerokie trawniki z zielenią zimozieloną niską.
- Do odprowadzania wód opadowych z projektowanego odcinka ulicy, zaprojektować kanalizację deszczową. Wody opadowe zbierać z powierzchni uszczelnionych poprzez przykrawężnikowe wpusty uliczne i odprowadzić do kanalizacji deszczowej, a następnie do odbiorników. W przypadku już istniejącej kanalizacji deszczowej – zaprojektować przyłączenia do niej nowych odcinków kanałów deszczowych. Wody opadowe przed ich wprowadzaniem do odbiorników należy oczyszczać w zaprojektowanych osadnikach i separatorach węglowodorów ropopochodnych.
- Opracować projekt nasadzeń zieleni krajobrazowej w celu wkomponowania drogi w otaczający teren spełniającej również funkcje ochronne przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń pyłowych, aerozoli oraz hałasu. Szczególnie starannie należy chronić żywopłotami tereny ogródków działkowych, przy pasie drogowym od km 2+040 do km 2+450.
- W przebiegu projektowanej ulicy zaprojektować przepusty przystosowane do pełnienia funkcji ekologicznych przejść dla zwierząt (drobnych zwierząt, tj. płazów – głównie żab oraz ssaków – głównie gryzonie, owadożerne);
  - na cieku Dolistówka, km ok. 2+792,43 w odniesieniu do osi lewej jezdni i ok. km 2+792,17 w odniesieniu do osi prawej jezdni o średnicy 2x200 cm przystosowany do pełnienia roli przejścia dla drobnych zwierząt, zaopatrzony w suche półki w obu przewodach rurowych oraz płotki naprowadzające,
  - na rowie melioracyjnym w km ok. 3+045,46 o średnicy 150 cm,
  - przepust suchy dla drobnych zwierząt w km ok. 3+798,56 w odniesieniu do osi lewej jezdni o średnicy 100 cm, z rur kompozytowych, wyposażony w płotki naprowadzające.

**4. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska:**

Nie ustala się, ponieważ drogi nie zaliczają do inwestycji stwarzających zagrożenie wystąpieniem poważnych awarii.

**5. wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie i nie wymaga przeprowadzenia postępowania w tym zakresie.

## **II. stwierdzam w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko:**

1. obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji;
2. prowadzenie monitoringu przejść dla zwierząt – przez „Las Bagno” w km 3+798,56 oraz przepust na rzece Dolistówka w km 2+792,43. Monitoring ten powinien składać się z dwóch etapów: etap I – kontrola wstępna wykonana bezpośrednio po oddaniu do eksploatacji (nie później niż później niż po 6 miesiącach); etap II – właściwa ocena skuteczności przejścia (nie wcześniej niż 3-4 lata po oddaniu ulicy do eksploatacji);
3. dwa razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym należy dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.

## **III. nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:**

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

## **IV. nakładam obowiązek:**

Przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

## **V. nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej:**

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie 12 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i najpóźniej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. W ramach analizy należy:

- wykonać pomiary hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych ze specjalnym uwzględnieniem obszarów zabudowy mieszkaniowej narażonej na jego ponadnormatywne oddziaływanie po realizacji przedsięwzięcia;
- przeprowadzić badania jakości oczyszczonych wód opadowych ujętych w systemy kanalizacyjne przed ich zrzutem do wód (szczególnie rz. Dolistówki) lub do ziemi, w zakresie stężeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych). Powyższe badania przeprowadzić w wyznaczonych punktach dwukrotnie (np. w okresie kwiecień – maj i w okresie: wrzesień – październik).

W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania techniczne mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania lub utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

## **VI. nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

## **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 17.05.2010r. Zastępca Prezydenta Miasta Białegostoku, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie ulicy Gen. Wł. Andersa (przedłużenie drogi krajowej Nr 65 Gołdap – Bobrowniki) na odcinku od skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Wasilkowską w Białymstoku do połączenia z Szosą Baranowicką (teren Gminy Supraśl).**

### **Do wniosku dołączono:**

- 3 egz. karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich;
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Projektowana droga usytuowana będzie na obszarze Miasta Białystok i w mniejszej części na obszarze Gminy Supraśl. Stosownie do art. 75 ust. 4 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 2008r. Nr 199, poz.1227 z późn. zm.) zwana dalej „ustawą ooś” w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych

uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie.

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r., co w myśl przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.) odpowiada przedsięwzięciom mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane. Zgodnie z kwalifikacją przepisów w/w rozporządzenia jest to przedsięwzięcie wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 56, 63, 72a:

- a) *„drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”*,
- b) *„kanały odkryte lub rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych”*,
- c) *„kanały zbiorcze przeznaczone do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych”*.

Teren wnioskowanej inwestycji objęty jest następującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Pieczurki w Białymstoku (rejon ul. Św. Józefa), zatwierdzony Uchwałą Nr XXXV/403/05 z dnia 24 stycznia 2005r.,
- plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Wygoda w Białymstoku, zatwierdzony Uchwałą Nr IX/76/07 z dnia 26 marca 2007r.,
- plan zagospodarowania przestrzennego części gminy Supraśl (rejon Szosy Baranowickiej na odcinku Zaścianki), zatwierdzony Uchwałą Nr XVII/164/04 z dnia 24 kwietnia 2004r.

Za strony w niniejszym postępowaniu uznano wszystkich właścicieli nieruchomości znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie z wnioskowanym terenem planowanego przedsięwzięcia. W związku, iż uwzględniono ponad 20 stron, strony na kolejnych etapach postępowania powiadamiano zgodnie z art. 74 ust. 3 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 2008r. Nr 199, poz.1227 z późn. zm). Drogą pocztową za pokwitowaniem na każdym stadium postępowania informowano wnioskodawcę, Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku, Burmistrza Supraśla, Polski Związek Działkowców - Okręgowy Zarząd Podlaski, ul. Ciołkowskiego 2/5, 15-245 Białystok, Nadleśniczego Nadleśnictwa Dojlidy, Al. Tysiąclecia P.P. 75/1, 15-111 Białystok.

O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, strony zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 27.05.2010r. w trybie artykułu 49 Kpa. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego od dnia 28.05.2010r. do dnia 11.06.2010r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem [www.bip.bialystok.pl](http://www.bip.bialystok.pl) od dnia 28.05.2010r. do dnia 11.06.2010r. zgodnie z prowadzonym wykazem oraz na terenie inwestycji co potwierdza dokumentacja fotograficzna. W obwieszczeniu tym poinformowano strony postępowania o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiocie inwestycji. Ponadto poinformowano, że zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2 wyżej cytowanej ustawy z dnia 3 października 2008r. pismem z dnia 27.05.2010r. zwrócono się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnej potrzeby sporządzenia raportu i określenia jego zakresu, ponieważ przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Na tym etapie postępowania do tut. organu nie wpłynęły uwagi i wnioski od stron postępowania.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku – na podstawie przedłożonych materiałów, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia, w opinii nr 206/NZ/2010, znak: NZ-824-146/10 z dnia 07.06.2010r., stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w

przedsięwzięcia i określił wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi.

W ocenie organu opiniującego podczas prac związanych z budową drogi, będzie miała miejsce emisja zarówno zorganizowana jak i niezorganizowana występująca na placu budowy drogi oraz na obszarze budowy: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. W otoczeniu drogi dojdzie do wzrostu stężenia zanieczyszczeń powietrza w zakresie gazów spalinowych (szczególnie  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$ ,  $\text{CO}_2$ ), produktów ścierania opon oraz klocków i tarcz hamulcowych (zawierających związki metali ciężkich oraz WWA). Hałas emitowany podczas prac budowlanych będzie miał charakter okresowy, występujący jedynie do czasu zakończenia rozbudowy drogi. Związany będzie wyłącznie z pracą wykorzystywanych maszyn i urządzeń oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Hałas powodowany robotami budowlanymi może stwarzać okresowo uciążliwość. Hałas, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu w czasie budowy drogi posiadać będzie zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. Oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie miało charakter oddziaływania lokalnego, krótkotrwałego i przemijającego. Wymienione uciążliwości mogą być okresowo dokuczliwe. Pojazdy poruszające się po analizowanej ulicy, będą źródłem emisji do powietrza atmosferycznego zanieczyszczeń pochodzących głównie ze spalania paliw w silnikach samochodowych, do atmosfery będą zanieczyszczenia gazowe: tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek węgla i węglowodory (szczególnie benzen) oraz pyły zawierające m.in. związki ołowiu, kadmu, niklu i miedzi. W fazie eksploatacji jedynym źródłem uciążliwości dla mieszkańców będzie hałas wywoływany przez ruch pojazdów. Ponadto w trakcie eksploatacji ulicy będzie występowała emisja drgań. Powyższe może oddziaływać na znajdujące się w otoczeniu drogi budynki mieszkalne. Biorąc pod uwagę powyższe w tym zakresie, lokalizację, oddziaływanie przedsięwzięcia oraz fakt, że inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w ocenie PPIS w Białymstoku planowane przedsięwzięcie może w znaczący sposób oddziaływać na zdrowie ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: RDOŚ-20-WOŚ-II-66130-377/10/um z dnia 14.06.2010r. stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie wg art. 66 w/w ustawy z dnia 3 października 2008r.

Organ opiniujący wydając postanowienie wziął pod uwagę uwarunkowania wynikające z art. 63 wyżej cytowanej ustawy tj.: rodzaj, skalę, charakter, usytuowanie przedsięwzięcia, zakres robót związanych z realizacją inwestycji, emisję substancji i energii do środowiska a także prawdopodobieństwo oddziaływania inwestycji na środowisko. Z analizy przedłożonych dokumentów pod kątem uwarunkowań wynika, że przedsięwzięcie obejmie teren około 348.300m<sup>2</sup>. Tereny w bezpośrednim sąsiedztwie z planowaną inwestycją charakteryzują się dużym stopniem zaludnienia. Inwestycja realizowana będzie wśród dominującej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, która w głównej mierze narażona jest na hałas, którego głównym źródłem emisji będą roboty budowlane na etapie realizacji inwestycji oraz hałas komunikacyjny po oddaniu jej do eksploatacji. Z analizy przedłożonych dokumentów wynika, iż przedsięwzięcie w dużej części będzie odcinkiem drogi całkowicie nowym, zajmującym tereny obecnie o innym przeznaczeniu. Faza realizacji inwestycji - budowa i przebudowa poszczególnych odcinków inwestycji oraz jej infrastruktury towarzyszącej charakteryzować się będzie znacznym oddziaływaniem i uciążliwością dla otoczenia ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia. W czasie realizacji przedsięwzięcia hałas związany z robotami budowlanymi kumulować się będzie z hałasem komunikacyjnym pochodzącym od pojazdów poruszających się po sąsiadujących drogach (ul. Wasilkowska, Szosa Baranowicka), które charakteryzują się dużym natężeniem ruchu. W zasięgu oddziaływania mogą znaleźć się istniejące budynki mieszkalne, tereny ogródków działkowych oraz tereny leśne. Realizacja inwestycji wymusza ponadto wykarczowanie ok. 303 drzew. Wobec powyższego w celu określenia pełnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w szczególności klimatu akustycznego terenu objętego zasięgiem oddziaływania inwestycji, ze względu na bliskość doliny rzeki Dolistówka, a także zakres inwestycji, powierzchnię zabudowy, skalę przedsięwzięcia RDOŚ w Białymstoku postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dokładna analiza parametrów eksploatacyjnych i technologicznych przedsięwzięcia pozwoli na rzetelną ocenę wpływu realizacji inwestycji na środowisko i na zastosowanie skutecznych rozwiązań chroniących środowisko.

Zgodnie z treścią art. 63 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. – o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub zwolnieniu z tego obowiązku stwierdza – w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, a więc w tym przypadku Prezydent Miasta Białegostoku, który postanowieniem z dnia 24.06.2010r. **stwierdził** obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Podejmując takie rozstrzygnięcie organ dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów, uwzględniając łącznie następujące uwarunkowania:

### **1. rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:**

a). **skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji** - przedsięwzięcie obejmuje budowę ulicy Gen. Władysława Andersa (przedłużenie drogi krajowej Nr 65 Gołdap – Bobrowniki) na odcinku od skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Wasilkowską do połączenia z Szosą Baranowicką (teren gminy Supraśl) o łącznej powierzchni terenu ok. 348,300m<sup>2</sup>;

**Budowa ulicy Gen. Władysława Andersa ze skrzyżowaniami** – dwie jezdnie o nawierzchni bitumicznej wraz z zatokami autobusowymi, chodnikiem i ścieżką rowerową oraz drogi zbiorcze obsługujące ruch miejscowy równoległe do projektowanej ulicy;

#### ➤ **Budowa nawierzchni jezdni głównych ulicy:**

– na odcinku od początku opracowania do części ulicy Zacisze (tj. do terenów na których zlokalizowana jest "Gazownia Białostocka") występuje nawierzchnia bitumiczna. Stan nawierzchni jest niezadowolający, szczególnie na ul. 27 Lipca i ul. Zacisze. Nowa nawierzchnia zostanie wykonana zgodnie z projektowanym rozwiązaniem sytuacyjnym, które zakłada przekrój ulicy dwuprzestrzenny. Każda z projektowanych jezdni będzie posiadać po 2 pasy ruchu o szerokości od 4,00 m do 3,50 m. oraz pasy włączania i wyłączania o szer. 3,00 m. i w całości posiadać będzie warstwę ścieralną bitumiczną. Ośmiem projektowanych łącznic (na dwóch węzłach drogowych) po dwa pasy ruchu na każdej (szerokość jednego pasa ruchu 3,50 m) posiadać będzie również nawierzchnię bitumiczną.

#### ➤ **Budowa dróg serwisowych:**

- budowa dwóch dróg serwisowych w zakresie węzła drogowego przy ul. Piastowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 2,50 m), zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50 m; nawierzchnia z kruszywa naturalnego zagęszczanego mechanicznie;

- budowa trzech dróg serwisowych odchodzących od ul. Dolistowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 3,0 m) zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50m; nawierzchnia dróg bitumiczna; omawiane wszystkie drogi serwisowe będą pełniły funkcję ciągów pieszo – jezdnych;

- budowa ciągu pieszo - jezdni od ulicy Kątowej do wjazdu na teren salonu „Peugeot”; jezdni o ruchu jednokierunkowym o szer. 3,50 do 4,50 m; nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej;

#### ➤ **Budowa zatok autobusowych dla komunikacji zbiorowej, zatok dla Policji i zatok dla Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego:**

W związku z tym, że na omawianym odcinku ulicy przebiegają trasy miejskiej komunikacji zbiorowej zaprojektowane zostaną zatoki na przystankach autobusowych. Szerokość zatok 3,00m dla potrzeb Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego i dla potrzeb Policji zaprojektowane zostaną zatoki umożliwiające kontrolowanie pojazdów pod względem ich wagi, a dla Policji pod względem stanu technicznego pojazdów i trzeźwości kierowców. Szerokość zatok dla WITD 6,0m a dla Policji 3,0m. Zatoki oddzielone są od jezdni wysepkami o szerokości od 1,0 m do 1,5 m.

#### ➤ **Budowa chodników:**

Ciągi piesze - chodniki posiadają nawierzchnię bitumiczną i z płytek betonowych. Chodniki projektowane wykonane zostaną z kostki betonowej wibrobetonowej grubości 6 cm. Podstawowa szerokość chodników 2,50 m.

#### ➤ **Budowa ścieżki rowerowej:**

Projektowana ścieżka rowerowa po prawej stronie wzdłuż omawianej ulicy posiadać będzie nawierzchnię bitumiczną koloru czerwonego o szerokości ścieżki 3,00 m.

#### ➤ **Budowa obiektów inżynierskich:**

Istniejące skrzyżowanie z ulicą Wasilkowską zostanie przebudowane na węzeł drogowy. Ruch tranzytowy poprowadzony zostanie w projektowanym tunelu. W tunelu będą dwie jezdnie po 8,00m. szerokości każda. Ruch lokalny skierowany zostanie projektowanymi łącznicami na projektowaną wyspę centralną usytuowaną nad tunelem. Istniejące skrzyżowanie z ulicą Piastowską (projektowane przedłużenie ulicy Piastowskiej do ulicy Wysockiego - odcinek drogi krajowej Nr 19) zostanie również przebudowane na węzeł drogowy z tą różnicą, że ruch tranzytowy odbywać się będzie górną dwiema projektowanymi estakadami, natomiast ruch lokalny skierowany zostanie łącznicami na projektowaną wyspę centralną usytuowaną na dole pod projektowanymi estakadami. Szerokość jezdni na estakadach 8,00 m, szerokość



łącznie 10,50 m każda. W ramach budowy ulicy zrealizowana zostanie kładka dla pieszych jako przejście górą nad jezdnią w km 0+164,92, podziemne przejście dla pieszych w km 0+832,61, a także przepusty przystosowane do pełnienia funkcji ekologicznych przejść dla zwierząt (drobnych zwierząt, tj. płazów – gł. żab oraz ssaków – gł. gryzonię, owadożerne):

- na cieku Dolistówka, km ok. 2+792,43 w odniesieniu do osi lewej jezdni i ok. km 2+792,17 w odniesieniu do osi prawej jezdni o średnicy 2x200 cm przystosowany do pełnienia roli przejścia dla drobnych zwierząt, zaopatrzone w suche półki w obu przewodach rurowych oraz płotki naprowadzające;
- na rowie melioracyjnym w km ok. 3+045,46 o średnicy 150 cm;
- przepust suchy dla drobnych zwierząt w km ok. 3+798,56 w odniesieniu do osi lewej jezdni o średnicy 100 cm, z rur kompozytowych, wyposażony w płotki naprowadzające.

➤ **Budowa infrastruktury technicznej:**

Realizacja omawianej ulicy wymaga budowy następujących sieci uzbrojenia terenu:

- kanał deszczowy, kanał sanitarny, gaz, wodociąg, magistrała wodociągowa, sieć ciepła, oświetlenie ulicy, kanalizacja telefoniczna, kanalizacja teletechniczna miejska, kanalizacja teletechniczna BIAMAN, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii MPEC, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii Wodociągów Białostockich, kabel doziemny telefoniczny.

➤ **Rozbiórki budynków:**

Poszerzenie istniejącego pasa drogowego wymaga wyburzenia budynków. Są to budynki mieszkalne, gospodarcze, garaże, altanki ogrodowe, cieplarnie i inne.

b). powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie – w czasie realizacji planowanego przedsięwzięcia, hałas związany z frontem robót kumulować się będzie z hałasem komunikacyjnym pochodzącym z pojazdów poruszających się ul. Wasikowską oraz ul. Baranowicką charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu; w trakcie eksploatacji można mówić o kumulowaniu się oddziaływań przedsięwzięcia z oddziaływaniem od istniejącego układu drogowego;

c). wykorzystywania zasobów naturalnych – w trakcie realizacji inwestycji nie będą wykorzystywane zasoby naturalne; inwestycja nie będzie wymagała wykorzystywania wody, innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w fazie eksploatacji;

d). emisji i występowania innych uciążliwości – w trakcie eksploatacji ulic będzie występowała emisja hałasu i emisja substancji do powietrza; w zasięgu oddziaływania mogą znajdować się istniejące budynki mieszkalne, ogródki działkowe i tereny zalesione; w trakcie realizacji całego przedsięwzięcia będzie odczuwalny wzrost hałasu, związany z pracą maszyn budowlanych i transportem, nieznacznie okresowo może zwiększyć się poziom zapylenia, związany z pracami ziemnymi;

e). ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii – nie wystąpi, ponieważ inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

**2. usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:**

- a) obszary wodne – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – na terenie inwestycji, na odcinku istniejącej ul. Andersa występuje morfologiczna granica doliny rzecznej; za skrzyżowaniem ul. Wasilkowskiej z ul. 27-Lipca znajduje się cmentarz ewangelicko-augsburski ze 150m strefą sanitarną; na odcinku nowobudowanym na zakończeniu ul. Zacisze występuje morfologiczna granica doliny rzecznej, występują grunty organiczno – mineralne, osady aluwialne i deluwialne w obniżeniu terenu, z płytką wodą gruntową (0-2 m p.p.t.) i możliwością zalewu wodami powierzchniowymi; zbiorowiska łąk żyznych, świeżych i muraw na naturalnych i przekształconych odcinkach dolin rzecznych oraz grunty organiczne (torfy) w podłożu, występujące poniżej 2m p.p.t.; droga przebiegać będzie także po gruntach szczególnie podatnych na infiltrację zanieczyszczeń do wód podziemnych znajdujących się na wysokości ul. Pieczurki oraz będąca w leju depresyjnym obszarze z obniżonym poziomem zwierciadła wód podziemnych;
- b) obszary wybrzeży - nie występują;



- c) obszary górskie lub leśne – nowoprojektowana droga przebiegać będzie przez kompleks leśny - Las Bagno; w dalszych jego partiach występują stanowiska roślin chronionych i rzadkich;
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych - nie występują;
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – wnioskowana inwestycja w części istniejącej nie naruszy dotychczasowej funkcji; nowobudowany odcinek drogi będzie przebiegał przez teren ogródków działkowych; rodzinne ogrody działkowe są terenami, które podlegają jako tereny zielone, ochronie przewidzianej w przepisach o ochronie gruntów rolnych i leśnych oraz dotyczących ochrony przyrody i ochrony środowiska; na ich terenie znajduje się studnia głębinowa, będąca źródłem wody pitnej, położona na obrzeżu leja depresyjnego; zbiorowiska łąk żyznych, świeżych i muraw na naturalnych i przekształconych odcinkach dolin rzecznych oraz wewnątrzsiedlowe pokrywy trawiaste jak również na niewielkim odcinku występuje obszar o wysokim stopniu naturalności i bioróżnorodności wskazany do ochrony (zbiorowiska szuwarowe); na trasie planowanej inwestycji, znajdują się tereny na którym znajduje się morfologiczna granica doliny rzecznej; na danym terenie nie występują obszary parków narodowych ani ochrony uzdrowiskowej, teren nie jest położony na obszarze chronionym NATURA 2000; najbliższe obszary należące do sieci NATURA 2000 tj. ok.:  
 - 1,8 km od strony wschodniej od granic Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) Natura 2000 (kod obszaru PLB 200003) „Puszcza Knyszyńska” oraz Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk (SOO) (PLH 200006) – „Ostoja Knyszyńska”,  
 - 0,64 km od obszarów chronionych Natura 2000 „Puszcza Knyszyńska” i „Ostoja Knyszyńska”,  
 - 15,40 km od strony zachodniej (początek przedsięwzięcia) i ok. 18,70 km (koniec przedsięwzięcia) od granic Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) Natura 2000 (kod obszaru PLB 200001) „Bagienna Dolina Narwi”.
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie występują;
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – teren inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską i nie występują na nim obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków, jak również nie posiada ewidencji stanowisk archeologicznych; jednakże w bezpośredniej styczności znajduje się zabytek archeologiczny ujęty w ewidencji wojewódzkiej: Zaścianki, ST. 1 (AZP 37-87/1) – osada datowana na okres średniowiecza i nowożytny;
- h) gęstość zaludnienia – tereny w bezpośrednim sąsiedztwie z planowaną inwestycją na odcinku od ul. St. Żółkiewskiego do ul. Zacisze charakteryzują się dużym stopniem zaludnienia; inwestycja realizowana będzie wśród dominującej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, pozostałą zabudowę stanowi zabudowa handlowa, biurowa i usługowa oraz nieużytki i lasy;
- i) obszary przylegające do jezior - nie występują;
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie występują.

### **3. rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań, wymienionych powyżej, wynikającego z:**

- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać– zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, ogrody działkowe;
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze - brak oddziaływania transgranicznego, ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia;
- c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej – główne oddziaływania związane będą z przenikaniem zanieczyszczeń do wód gruntowych i powierzchniowych;
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania - głównymi oddziaływaniami będzie hałas i emisja zanieczyszczeń do powietrza, oddziaływanie na wody powierzchniowe i gruntowe;
- e) prawdopodobieństwa oddziaływania, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania - główne oddziaływania związane z fazą realizacji inwestycji, a mianowicie związane z hałasem pochodzącym z maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie inwestycyjnym oraz emisją spalin z układów wydechowych w/w maszyn i urządzeń i będą mieć charakter odwracalny.

Obwieszczeniem z dnia 24.06.2010r. organ prowadzący postępowanie w trybie art. 49 Kpa poinformował strony postępowania o wydaniu postanowienia stwierdzającego potrzebę przeprowadzenia

oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia i o możliwości wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku.

Obwieszczeniem było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego co potwierdza pieczęć kancelarii urzędu, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Białymstoku pod adresem [www.bip.bialystok.pl](http://www.bip.bialystok.pl), zgodnie z prowadzonym wykazem, w miejscu realizacji inwestycji, co potwierdza dokumentacja fotograficzna, w terminie od 25.06.2010r. do dnia 09.07.2010r. Na tym etapie postępowania nie wpłynęły zażalenia na postanowienie o obowiązku sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 25.06.2010r. inwestor przedłożył 3 egz. „Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie ulicy Gen. Wł. Andersa (przedłużenie drogi krajowej Nr 65 Gołdap – Bobrowniki) na odcinku od skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Wasilkowską w Białymstoku do połączenia z Szosą Baranowicką (teren Gminy Supraśl).

Obwieszczeniem z dnia 01.07.2010r. zamieszczonym:

- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego od dnia 01.07.2010r. do dnia 22.07.2010r., co potwierdza pieczęć kancelarii urzędu,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Białymstoku pod adresem [www.bip.bialystok.pl](http://www.bip.bialystok.pl), od dnia 01.07.2010r. do dnia 22.07.2010r. zgodnie z prowadzonym wykazem,
- w miejscu realizacji inwestycji, od dnia 01.07.2010r. co potwierdza dokumentacja fotograficzna,

tut. organ poinformował o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o możliwości zapoznania się z wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko, w terminie 21 dni od dnia ogłoszenia tj. do dnia 22 lipca 2010r. i możliwości składania uwag i wniosków.

W przewidzianym 21-dniowym terminie nie zostały złożone uwagi i wnioski w zakresie planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 wyżej cytowanej ustawy z dnia 3 października 2008r. pismem z dnia 01.07.2010r. zwrócono się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku w celu zaopiniowania przedsięwzięcia oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w celu uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią nr 253/NZ/10 znak: NZ-8240-22/10 z dnia 29.07.2010 r. zaopiniował pozytywnie przedsięwzięcie i określił warunki realizacji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 23.07.2010r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66130-377/10/um wezwał do uzupełnienia braków w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w zakresie:

1. ustosunkowania się do bezpośredniego (poprzez wycinkę drzew) oraz pośredniego (przez odwodnienie i obniżenie poziomu wód gruntowych) zniszczenia łągi olszowo-jesionowego (*Fraxino-Alnetum*) jako siedliska naturalnego o kodzie 91E0-3,
2. przeanalizowanie, czy wśród drzew przeznaczonych do wycinki nie znajdują się pomniki przyrody lub drzewa dziuplaste,
3. wyjaśnienie czy w ramach opracowania została przeprowadzona inwentaryzacja i analiza szlaków migracyjnych zwierząt czy tylko posiłowano się opracowaniem ekofizjograficznym dla Białegostoku z 2004r., gdyż stwierdzenie mówiące o budowie przejść dla zwierząt usytuowanych na zidentyfikowanych szlakach migracji zwierząt małych sugeruje że prowadzono badania terenowe,
4. korektę odległości od obszarów Natura 2000,
5. odniesienie się do naruszenia miejsc lęgowych ptaków oraz siedlisk innych zwierząt podlegających ochronie prawnej, wymienionych w opracowaniu jako występujących na terenie przeznaczonym pod inwestycję w kontekście zapisów art. 52-56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody
6. wyjaśnienie, czy w ramach przystosowania przepustów na ciekach do pełnienia roli przejść dla drobnych zwierząt planowane jest umieszczenie w nich suchych pólki wyniesionych ponad zwierciadło wody, ewentualne pozostawienie suchego pasa po obu stronach cieku, czy też zamontowanie płotków naprowadzających w przypadku wszystkich przepustów,
7. uzasadnienie wyboru lokalizacji samodzielnego przejścia dla zwierząt w km 3+798,56 oraz wyjaśnienia, na jakiej podstawie stwierdzono, że planowana budowa 3 przepustów dla zwierząt będzie wystarczająca,
8. wyjaśnienie, czy w rzece Dolistówka stwierdzono występowanie chronionych gatunków ichtiofauny, gdyż stwierdzenie: „tylko rzeka Dolistówka jest istotna z punktu widzenia ochrony ryb” jest nieprecyzyjne,

9. ujednoczenie średnicy przepustu w km 2+792,43, gdyż w opracowaniu podawane są różne parametry (średnice: 150 i 200 cm),
10. zaznaczenie na mapie terenów przyrodniczo chronionych wraz z przebiegiem planowanej trasy,
11. uwzględnienia zniszczenia miejsc lęgowych ptaków i zniszczenia siedliska naturalnego (łęgu olszowo-jesionowego) i zaproponowania mających na celu zminimalizowanie tego wpływu,
12. określenia lokalizacji i kilometraża bezkolizyjnych przejść dla zwierząt z wygradzeniem, długości pasów zieleni naprowadzającej do przejść dla zwierząt i pasów zieleni izolacyjnej,
13. uszczegółowienia zapisu „występujące ciek, rowy melioracyjne zostaną wpuszczone w przepusty rurowe lub ulegną zasypaniu”,
14. korekty zapisu dotyczącego użytków ekologicznych,
15. środków zabezpieczających przed zmianą stosunków wodnych,
16. przeanalizowania możliwości prowadzenia prac przy ciekach wodnych poza okresem migracji płazów, która trwa od początku marca do końca maja i od połowy września do połowy października.

Inwestor pismem z dnia 17.08.2010r. przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku wyjaśnienia do raportu w związku z wezwaniem z dnia 23.07.2010r.

Postanowieniem znak: RDOŚ-20-WOOŚ II-66130-377/10/um z dnia 26.08.2010r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W wyniku przeanalizowania wyjaśnień tut. organ stwierdził, że wszystkie zawarte w 16 punktach odpowiedzi odnoszące się do wezwania, stanowią wyjaśnienie i uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i nie zmieniają zakresu przedsięwzięcia, ani jego oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę uzgodnienie RDOŚ, tut. organ nie znalazł przesłanek do przeprowadzenia kolejnego postępowania z udziałem społeczeństwa i wyłożenia w/w wyjaśnień i uzupełnień w trybie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r.

Pismem z dnia 06.07.2010r. Inwestor przedłożył wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uznano za zasadny. Zgodnie z art. 108 § 1 KPA decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Mając na uwadze powyższe, uznano, że nadanie niniejszej decyzji rygoru pozwoli na terminowe przeprowadzenie procesu inwestycyjnego, w tym uzyskanie zgodnie z harmonogramem decyzji na realizację inwestycji drogowej. Brak opóźnień przy realizacji przedsięwzięcia zagwarantuje uniknięcia ryzyka cofnięcia finansowania ze środków Unii Europejskiej.

Projekt niniejszej decyzji przesłano do uzgodnienia do Burmistrza Supraśla zgodnie z dyspozycją art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. Burmistrz Supraśla pismem z dnia 01.10.2010r., znak: BUK 7624/10/10 uzgodnił projekt decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jednocześnie prosząc o uwzględnienie następujących uwag. Niżej wymienione uwagi zdaniem Burmistrza powinny być zawarte na etapie sporządzania dokumentacji projektowej oraz przygotowania do realizacji i są to:

1. W trójkącie położonym między ulicami szosą Baranowicką i Sosnową w Zaściankach znajduje się zabudowa, również mieszkaniowa, która koliduje z przebiegiem trasy. Burmistrz Supraśla prosi o podjęcie z właścicielami działek przewidzianych do wywłaszczenia, stosownych negocjacji na możliwie wczesnym etapie.
2. Wielu mieszkańców osiedla Kolonia Zaścianki korzysta z przejścia przez tory kolejowe w rejonie istniejącej pętli nawrotowej. Tu również Burmistrz prosi by kwestia bezpiecznego przejścia przez tory kolejowe została rozwiązana w projekcie budowlanym.

Po przeanalizowaniu powyższych uwag oraz wyjaśnienia inwestora pismem z dnia 5 października 2010r. organ prowadzący postępowanie stwierdził, iż zostaną one uwzględnione w procesie inwestycyjnym w sposób następujący.

Przedmiotowa inwestycja jest przygotowywana i będzie realizowana w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.). Zgodnie z zapisem art. 12 pkt 4 ust.1) w/w ustawy nieruchomości lub ich części stają się na mocy prawa własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na inwestycję inwestycji drogowej stała się ostateczna. Proces nabywania

nieruchomości przeznaczonych pod pas drogowy przedsięwzięcia będzie prowadzony zgodnie z zapisem Rozdziału 3 ustawy, art. nr 12 i 13 „Nabywanie nieruchomości pod drogi”.

W opracowywanym projekcie budowlanym w/w inwestycji przejście przez tory kolejowe PKP planowane jest wzdłuż istniejącej jezdni ul. Baranowickiej, zgodnie z rozwiązaniem ciągów pieszych zawartym na załączonym planie sytuacyjnym z koncepcji w/w inwestycji.

Istniejące nieformalnie przejście przez tory od pętli autobusowej przy ul. Baranowickiej w kierunku ul. Sosnowej ulegnie likwidacji, ponieważ zostanie odcięte przez wybudowanie projektowanej trasy: „Budowa przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku na odcinku od ul. Wasilkowskiej do ul. Baranowickiej”.

W omawianym rejonie zostało zaprojektowane nowe skrzyżowanie typu rondo w/w trasy z Szosą Baranowicka i projektowanym przebiegiem do ul. Sosnowej, na pełnych relacjach ruchowych. Ponadto istniejące ciągi komunikacji pieszej osiedla Zaścianki zostały połączone z ciągami pieszymi projektowanej w/w trasy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu.

Pismem z dnia 14.09.2010r. Inwestor zwrócił się z prośbą o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia z zapisu punktu 6 w rozdziale I postanowienia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 26.08.2010r. znak: RDOŚ-20 WOOŚ-II-66130-377/10/UM na zapis o brzmieniu następującym: „Prace budowlane należy wykonywać w porze dziennej w godzinach 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, za wyjątkiem prac, które muszą być wykonywane bez przerw ze względów technologicznych, tj.: betonowanie płyt czy innych elementów konstrukcji obiektów inżynierskich”.

W związku z powyższym, tut. organ przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku kopie powyższego pisma z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie możliwości uwzględnienia w decyzji wniosku Inwestora. RDOŚ w piśmie z dnia 01.11.2010r. znak: RDOŚ-20-WOOŚ-II-66130-377/10/UM, poinformował, iż zmiana warunków postanowienia uzgadniającego z dnia 26.08.2010r. wymaga opracowania stosownej zmiany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (a może nawet nowego dokumentu) oraz wiąże się z ponowieniem całej procedury administracyjnej, tj. przeprowadzeniem procedury z udziałem społeczeństwa oraz ponowieniem uzgodnień wymaganych art. 77 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. Mając na uwadze powyższe nie uwzględniono wniosku inwestora z dnia 14.09.2010 r. w niniejszej decyzji.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono co następuje.

Głównym założeniem przedsięwzięcia jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego na obrzeże miasta Białystok i stworzenie możliwości połączenia obwodowego skrajnych dzielnic z wyeliminowaniem i uspokojeniem ruchu w centralnych rejonach miasta.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano dwa warianty inwestycyjne oraz wariant polegający na niepodejmowaniu realizacji przedsięwzięcia. Wariant „0” polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia i pozostawieniu istniejącego przebiegu ulicy wśród zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej, z uwagi na rosnące natężenie ruchu, spowoduje obniżenie bezpieczeństwa i kumulację emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu w rejonie istniejących ulic.

**Wariant I** – wariant wnioskowany i **Wariant II** – alternatywny, w części wykorzystują istniejący układ drogowy i rozpoczynają się przed ul. Wąską skrzyżowaniem dwupoziomowym i budową tunelu na kierunku głównym ul. Gen. Wł. Andersa. Ulica biegnie dalej po śladzie istniejącej ul. 27-Lipca. Tak więc na odcinku 0+00 do 0+900 przedłużenie ul. Andersa będzie biegło w obu wariantach po tym samym terenie. Jest to obszar z zabudową jednorodzinną i wielorodzinną. W wariantcie I od km 1+460 do ok. 2+040 ulica będzie budowana na estakadzie z uwagi na obniżenie terenu i występowanie gruntów organicznych i płytkiej wody gruntowej (0-2 m p.p.t.). Na odcinku tym 1+700 ÷ 2+140 projektowany jest węzeł drogowy z przedłużeniem ul. Piastowskiej nad przebiegającym dołem ciekim, rowem wodnym. Od km 2+040 ÷ 2+430 projektowany odcinek wchodził będzie częściowo po stronie południowej na teren ogrodów działkowych „Pieczurki” z wykorzystaniem istniejącej drogi gruntowej po stronie północnej. Odcinek ten dalej od ul. Komunalnej w kierunku do ul. Dolistowskiej (ok. 2+700) będzie przebiegał wśród zabudowy przemysłowej i zagrodowej z polami ornymi i łąkami. W km 2+792,43 w odniesieniu do osi lewej jezdni, ulica przecinać będzie rzekę Dolistówkę, na której jest projektowany przepust. Nieco dalej jest projektowany przepust na cieku wodnym, który zasila rzekę Dolistówkę. Dalej projektowana ulica przebiega po terenach łąk, pastwisk i pól ornym łąkiem omija osiedle mieszkaniowe domów jednorodzinnych Pieczurki, gdzie połączenie z osiedlem przewiduje się za pomocą dróg zbiorczych po obu stronach drogi głównej i poprzez skrzyżowanie w ul. Dolistowskiej. Projekt zakłada poprowadzenie niwelety ulicy w tym miejscu w wykopie. Na skrzyżowaniu zaprojektowano drogi serwisowe odchodzące od ul. Dolistowskiej, jako dwukierunkowe

o dwóch pasach ruchu (2 x 3,0 m.) zakończone placami manewrowo – postojowymi. Omawiane wszystkie drogi serwisowe będą pełnić funkcję ciągów pieszo – jezdnych. W miejscu km ok. 3+680 ulica przebiegać będzie po prawej stronie obok kościoła pw. Św. Józefa, dalej Lasu Bagno, gdzie konieczna będzie wycinka drzew, aż do skrzyżowania z projektowanym rondem na przecięciu ul. Ciołkowskiego. Za skrzyżowaniem z ul. Ciołkowskiego odcinek nowoprojektowany przebiegać będzie lasem obok linii kolejowej Białystok – Zubki Białostockie i obok Domu Pomocy Społecznej ok. 4+500 km trasy. Następnie przekracza granice m. Białystok i na terenie gm. Supraśl os. Zaścianki łukiem łączy się na skrzyżowaniu zaprojektowanym jako rondo z ul. Baranowicką i dalej Szosą Baranowicką. Poza lasem na przecięciu ul. Ciołkowskiego i zagajnikiem w miejscu lokalizacji węzła „Piastowska” straty w roślinności będą stosunkowo niewielkie – ograniczą się do wycięcia zadrzewień i zakrzewień, fragmentów sadów, ogródków przydomowych i działkowych oraz pojedynczych drzew.

Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegać będzie po terenach, które nie przedstawiają sobą cennych walorów przyrodniczych.

**Wariant II** – nowy odcinek ulicy wykorzysta oś istniejącej ul. 27-Lipca i do km ok. 2+700 biegłby wśród zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, która zlokalizowana jest po stronie północnej. W km ok. 1+800 zrealizowane byłoby skrzyżowanie z projektowanym przedłużeniem ul. Piastowskiej do ul. Wysockiego. Po południowej stronie przyszłego wariantu II znajduje się zabudowa przemysłowa, usługowa i handlowa i po tej stronie przewidziane jest poszerzenie jezdni o drugi pas ruchu.

Od km ok. 2+700 do km 4+200 (granice miasta Białystok) po północnej stronie znajduje się teren domu poprawczego dla nieletnich i pasmo ogrodów działkowych, dalej zagajniki liściaste. Po stronie południowej kolejno zakłady przemysłowe, łąki, zespół szklarni. W granicach już gm. Supraśl projektowany odcinek ulicy przebiegałby dalej po śladzie ul. 27-Lipca do km 5+300 mijając po obu stronach las sosnowy, który wymagałby wycinki pod projektowany pas drogowy.

Zgodnie z koncepcją następny odcinek biegłby już po nowych terenach. Od km ok. 5+300 ulica w miejscu nowego skrzyżowania z drogą do Grabówki skręcałaby w kierunku południowo wschodnim biegnąc po terenach zagajników i lasu na zapleczu zabudowań jednorodzinnych m. Grabówka. Projektowany odcinek trasy między Grabówką a kol. Grabówka połączyłby się z Szosą Baranowicką w randze drogi krajowej Nr 65 i zakończył w km roboczym ok. 7+100.

W wariantcie II w wyniku projektowanej budowy ulicy, nastąpi przecięcie lasu na długości około 1750m, gdzie występują głównie drzewostany sosnowe i olchowe. Łączna powierzchnia kolizji z zadrzewieniami leśnymi wyniesie około 17 ha. W wariantcie II alternatywnym dodatkowo dojdzie do zniszczenia terenów łąk, zadrzewień i lasu sosnowego w okolicy m. Grabówka.

Wariant " I " (Wnioskodawcy) został uznany za najkorzystniejszy dla środowiska przyczyniając się do:

- wyprowadzenia ruchu tranzytowego na obrzeża miasta z ominięciem ul. Towarowej, Piastowskiej, Baranowickiej nie przystosowanych do przyjmowania ruchu pojazdów ciężkich poruszających się wśród zlokalizowanych osiedli zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej,
- zamknięcia wewnętrznej obwodnicy miasta umożliwiającej szybkie poruszanie się między dzielnicami,
- zwiększenia przepustowości na ulicach w centrum miasta, z objazdu (obwodnicy) będą również w dużej mierze korzystać pojazdy osobowe mieszkańców Białegostoku,
- stworzenie bezpiecznego odcinka ulicy zapewniającego wysoki komfort lokalnego i dalekobieżnego ruchu o dużych prędkościach podróży,
- odciążenie centralnych rejonów miasta,
- skrócenie czasu podróży a pośrednio zmniejszenie emisji substancji zawartych w spalinach pojazdów, ilości emitowanej energii – hałasu,
- dostosowanie do istniejącego zapotrzebowania na infrastrukturę drogową i do zagospodarowania terenu,
- obsługi przyległego terenu przez budowę ulic serwisowych i zbiorczych oraz w szczególności przez ograniczenie bezpośredniej dostępności do jezdni głównej.

Za wyborem realizacji proponowanego Wariantu I - wnioskodawcy budowy odcinka przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa przemawiają następujące jego elementy:

- trasę odcinka ulicy zaprojektowano w strukturze miejskiej z dowiązaniem się do istniejącego układu i jednocześnie w możliwej do realizacji dostatecznej odległości od skupisk zabudowy mieszkalnej aby nie powodować przekroczeń standardów poszczególnych komponentów środowiska. Proponowany wariant Wnioskodawcy w największym stopniu spośród dotychczasowych jest oddalony od zabudowań mieszkalnych,

- trasę odcinka ulicy zaprojektowano z ograniczeniem dostępności poprzez budowę węzłów drogowych bezkolizyjnych (tunel i estakada) i budowę szeregu dróg serwisowych, przejść dla pieszych nad lub pod ulicą główną, minimalizując i ograniczając tym samym przejścia dla pieszych na światłach z sygnalizacją z zachowaniem ciągłości ruchu tranzytowego,
- zaprojektowano nasadzenia roślinności uzupełniającej, która poprawi walory estetyczno-krajobrazowe otoczenia drogi i chronić będzie otoczenie przed zanieczyszczeniami powietrza: ludzi, gleb, upraw i roślinności,
- zapewniono wysoki stopień oczyszczenia ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych i ziemi z spływów opadowo – roztopowych poprzez zastosowanie separatorów węglowodorów ropopochodnych z osadnikami. Odwodnienie obiektów mostowych nie będzie następowało bezpośrednio do wód odbiornika tylko systemem przewodów kanalizacyjnych do zaprojektowanej kanalizacji deszczowej,
- przewidziano budowę szeregu ulic dojazdowych i zbiorczych do obsługi ruchu lokalnego dla przyległych mieszkańców celem skomunikowania a jednocześnie ograniczenia dostępności. Zapewni to duże bezpieczeństwo użytkownikom a dostępność ograniczona będzie tylko poprzez skrzyżowania,
- wybrany wariant w największym stopniu wyprowadza ruch tranzytowy ze stref przebywania ludzi. Zmniejsza to ryzyko zachorowalności ludzi zamieszkałych przy dotychczasowym przebiegu przejazdu drogą Nr 65 w granicach miasta (ulice: Wasilkowska, Towarowa, Piastowska, Poleska i Baranowicka).

W żadnym w rozpatrywanych wariantów nie wystąpią fizyczne kolizje projektowanej ulicy z architektonicznymi obiektami zabytkowymi. W wariantcie I Wnioskodawcy ulica będzie jednak przebiegać w bliskiej odległości od kościoła św. Józefa (w budowie) i mogą zostać naruszone wartości ekspozycyjne tego obiektu. W czasie budowy może zostać naruszone jedno stanowisko archeologiczne w Zaściankach, które wymaga nadzoru w czasie wykonywania wykopów pod budowę. W wariantcie I i II biegnącym po tej samym odcinku planuje się wyburzenia budynków mieszkalnych, zajęcia pasa ogrodu działkowego „Pieczurki” oraz ziem wykorzystywanych rolniczo. W wariantcie II liczba budynków do wykupienia jest taka sama (odcinek wspólnego przebiegu wariantów) wymaga jednak dużej wycinki lasu na terenach gminy Supraśl.

Z porównania zakresu przewidywanych zmian roślinności wynika, że skala stosunków zmian będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana, najmniejsza w wariantcie „zerowym”, największa w II alternatywnym, który wymaga usunięcia drzewostanu na znacznej długości.

Przedłużenie ulicy Gen. Wł. Andersa nie przebiega przez tereny objęte prawną formą ochrony przyrody, tzn. obszary rezerwatów przyrody, tereny parków narodowych, parków krajobrazowych, obszary objęte ochroną przyrody na podstawie prawa krajowego lub międzynarodowego. W odległości ok. 300 m od przedsięwzięcia w wariantcie I zlokalizowany jest obszar „Uroczysko Bagno”, które nie posiada statusu obszaru chronionego. Projekt lokalizacji nowej ulicy nie graniczy bezpośrednio z terenem „Uroczyska Bagno” i nie będzie ono naruszone w czasie realizacji i eksploatacji.

Przedłużenie Gen. Wł. Andersa znajduje się w odległości około:

- 1,8 km od strony wschodniej od granic Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) Natura 2000 (kod obszaru PLB 200003) „Puszcza Knyszyńska” oraz Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk (SOO) (PLH 200006) – „Ostoja Knyszyńska” (wariant I Wnioskodawcy),
- 0,64 km od obszarów chronionych Natura 2000 „Puszcza Knyszyńska” i „Ostoja Knyszyńska” w przypadku realizacji według wariantu II (alternatywnego),
- 15,40 km od strony zachodniej (początek przedsięwzięcia) i ok. 18,70 km (koniec przedsięwzięcia) od granic Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) Natura 2000 (kod obszaru PLB 200001) „Bagienna Dolina Narwi”.

Wariant przedłużenia ulicy Gen. Wł. Andersa proponowany do realizacji po zbudowaniu urządzeń podziemnych ochrony wód np. kanalizacji deszczowej z separatorami i osadnikami zanieczyszczeń przed wprowadzeniem wód opadowych do rz. Białej, Dolistówki czy bezimiennych cieków po uprzednim ich podczyszczeniu z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych nie będzie zagrażał jakości wód powierzchniowych. Stężenie zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych na wylotach do odbiorników wód powierzchniowych przy uwzględnieniu efektu oczyszczającego urządzeń nie przekroczy wartości dopuszczalnej określonej w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984): 100 mg/l zawiesin, 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Budowa tunelu na skrzyżowaniu ul. Gen. Wł. Andersa, Wasilkowskiej, 27-Lipca oraz wykopów pod jezdnię i kanalizację deszczową spowoduje okresowe obniżenie zwierciadła wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego. Obniżenie to może sięgać maksymalnie do około 7m. Projektowane głębokie wykopy po zakończeniu budowy i ich zasypaniu nie spowodują żadnej trwałej zmiany aktualnego poziomu wód gruntowych, ponieważ będą miały konstrukcję całkowicie szczelną (typu „szczelna wanna”). W celu ochrony przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i zamulaniem sąsiadujących terenów należy w okresie budowy wykonywać tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe.

Projektowana nowa ulica będzie zaopatrzona w skuteczne urządzenia ochronne (tunel, przebieg w wykopie), a istniejące ulice nie posiadają takich zabezpieczeń. Warianty przebiegu ulicy odcinkowo omijają zabudowę mieszkaniową biegnąc po terenach niezagospodarowanych.

W fazie eksploatacji skala rzeczywistych drogowych stężeń zanieczyszczeń powietrza będzie w wariancie I „wnioskodawcy” i II przedłużenia ulicy Gen. Wł. Andersa zbliżona do siebie i będzie znacznie niższa niż w wariancie zerowym, ponieważ nowa ulica będzie zaopatrzona w elementy ochronne (pasy zadrzewień szpalerowych i kępowych i szeroki pas uliczny z roślinnością zimozieloną niską), a istniejący zespół ulic w wariancie zerowym nie posiada takich urządzeń. Przewiduje się, że po zastosowaniu elementów ochronnych, poziom zanieczyszczeń powietrza nie będzie przekraczał w żadnym miejscu poza pasem drogowym poziomów dopuszczalnych – nawet po uwzględnieniu aktualnych poziomów tła zanieczyszczeń.

Proponowany przez Wnioskodawcę wariant jest dostatecznie odsunięty od zabudowy mieszkaniowej i emisja spalin z jezdni nie wpłynie na zdrowie ludzi. Eksploatacja nowej ulicy zmniejszy emisję spalin na istniejących odcinkach ulic: Piastowskiej, Ciołkowskiego i Baranowickiej. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko prognozowaną wielkość emisji z odcinka ulicy określono dla siedmiu znaczących zanieczyszczeń: pyłu, tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych, benzenu. W określaniu emisji pominięto ołów i jego związki, gdyż jego zawartość w paliwach nowej generacji jest pomijalnie mała. Jak dowodzą badania substancją wyznaczającą zasięg oddziaływania inwestycji liniowych na środowisko jest dwutlenek azotu. Przekroczenia jego stężeń obserwowane są najdalej od źródła. Dlatego obliczenia i określenie zasięgu oddziaływania ograniczono jedynie do rozprzestrzeniania się tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu  $\text{NO}_2$ .

Obliczeniom zasięgu oddziaływania poddano cztery charakterystyczne odcinki przedsięwzięcia: skrzyżowanie ulicy Gen. Wł. Andersa z ul. Wasilkowską i 27-Lipca, skrzyżowanie przedłużenia ulicy Gen. Wł. Andersa z projektowanym przedłużeniem ul. Piastowskiej do ul. Wysockiego, przebieg ulicy w dzielnicy Pieczurki ze zlokalizowaną tam zabudową mieszkaniową jednorodzinną, końcowy odcinek przedsięwzięcia skrzyżowanie z ul. Ciołkowskiego i połączenie z ul. Baranowicką i Sz. Baranowicką.

W stosunku do wszystkich odcinków i całej trasy nie wystąpią ponadnormatywne oddziaływania z tytułu emisji spalin komunikacyjnych na mieszkańców których miejsca zamieszkania znajdują się w pobliżu projektowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polegające na budowie przedłużenia ulicy Gen. Wł. Andersa aczkolwiek realizowane jest w większości po nowych nie zainwestowanych terenach przebiega jednak obok istniejącej już zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie akustycznej. W przewadze są to budynki jednorodzinne, przedsięwzięcie realizowane będzie również w sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej osiedla między ul. Fabryczną a Wasilkowską.

Wykonana w raporcie o oddziaływaniu na środowisko symulacja komputerowa wykazała, że w fazie eksploatacji, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w miejscu zlokalizowanej zabudowy wielorodzinnej przy ul. Wasilkowskiej i jednorodzinnej ul. Gen. Wł. Andersa, 27-Lipca, Pieczurki, Dom Pomocy Społecznej, Kolonia Zaścianki. Z drugiej strony planowane w rejonie przedsięwzięcia zmiany układu komunikacyjnego do których należy przede wszystkim budowa północnej i południowej obwodnicy Białegostoku realizowana przez GDDKiA Oddział Białystok, spowodują powstanie innych tras przejazdu w ramach ruchu tranzytowego i miejskiego, przez co zmianie ulegnie natężenie ruchu na projektowanym odcinku przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa, które generować będzie inne wartości hałasu emitowanego do środowiska. Po zrealizowaniu północnej i południowej obwodnicy Białegostoku oraz Trasy Generalskiej i wykonanej już Trasy Kopernikowskiej nastąpi generalna zmiana natężenia i struktury ruchu na ul. Gen. Wł. Andersa.

Po realizacji przedsięwzięcia i zbudowaniu całego otaczającego układu drogowego tj. przebudowie ul. Gen. Wł. Andersa w ciągu Trasy Generalskiej, obwodnic Białegostoku, natężenie ruchu pojazdów przyjmie jedynie formę ruchu lokalnego i wyprowadzającego z miasta niewielką liczbę pojazdów ciężkich dla których Białystok jest miejscem docelowym (dowóz towarów i odbiór wyrobów).



Przedsięwzięcie przewiduje dokanie wyburzeń niektórych budynków mieszkalnych i gospodarczych które w miejscu swojej lokalizacji (bardzo blisko projektowanej ulicy) będą narażone na negatywne oddziaływanie hałasu.

Proponuje się w związku z zmianą klimatu akustycznego działania łagodzące uciążliwość hałasową jaka powstanie po zrealizowaniu przedsięwzięcia na terenach dotychczas nie funkcjonujących przy ulicy.

Dla ochrony zabudowy mieszkaniowej niskiej, należy przewidzieć działania łagodzące:

- sukcesywną zmianę przeznaczenia na cele niemieszkalne (usługowe, handlowe) budynków jednorodzinnych zlokalizowanych po stronie północnej ul. Gen. Wł. Andersa, 27 Lipca, zlokalizowanych najbliższej jezdni ulicy,
- podniesienie izolacyjności akustycznej budynków: elewacje, saiding,
- zaprojektowanie dodatkowych wiatrołapów na wejściach do budynków.

Obecnie brak jest ekonomicznie uzasadnionych metod ochrony przed hałasem mierzonym lub obliczanym w odległości 1m od ściany budynku, w świetle okna każdego piętra budynków. Można zastosować działania łagodzące, polegające na zapewnieniu dotrzymania obowiązującego minimalnego poziomu hałasu w pomieszczeniu przy zamkniętych oknach wynoszącego  $L_{eq} = 30$  dB [61, 62] przez izolację ścian i okien.

Dla terenów pozostałych w ciągu projektowanej drogi wystarczającym będzie pochłanianie dźwięku przez pokrycie powierzchni pomiędzy ulicą, a zabudową, roślinnością niską średniowysoką i wysoką, nasadzenia zieleni niskiej i średniowysokiej w klinie pomiędzy przedsięwzięciem a ulicą Sosnową w Zaściankach. W miejscu zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż projektowanego przedłużenia ulicy Gen. Wł. Andersa według wariantu I wnioskodawcy nie stwierdza się możliwość występowania przekroczeń hałasu w miejscach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla budynków zabudowy wielorodzinnej przy ul. Wasilkowskiej 47 i 47A.. Hałas od jezdni projektowanej ulicy nie będzie wykazywał przekroczeń zarówno w poziomie terenu jak i na poziomach wyższych niż pierwsza kondygnacja.

Realizacja infrastruktury drogowej, a następnie eksploatacja ulicy wiąże się z wytwarzaniem znacznych ilości odpadów – zwłaszcza na etapie budowy. Bez względu na wybór technologii budowy oraz wybrany wariant realizacyjny rodzaj powstających odpadów pozostanie niezmienny, zmienne będą tylko ilości wytworzonych odpadów.

Oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami budowlanymi, które będą miały charakter typowych robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Głównymi uciążliwościami będą: emisja hałasu oraz emisja gazów i pyłów do powietrza pochodząca od środków transportu oraz wykorzystywanych sprzętów i urządzeń budowlanych. Eksploatacja pojazdów samochodowych oraz maszyn budowlanych będzie generowała zanieczyszczenia, takie jak tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne, pochodzące ze spalania paliw w silnikach oraz będzie źródłem pylenia podczas prac budowlanych.

Oddziaływania te będą miały jednak charakter okresowy, odwracalny i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Na podstawie dokumentacji przedłożonej przez Inwestora, na obecnym etapie nie można jednoznacznie określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in. parametrów, rodzaju i lokalizacji nasadzeń zieleni izolacyjnej, lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt. Informacje dostępne w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie są wystarczająco szczegółowe, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Z tego też powodu nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem oraz ochrony wód odbiorników.

Na etapie wykonywania projektu budowlanego, po przeprowadzonej niwelacji terenu przeznaczanego pod planowaną drogę może okazać się, iż zaistnieje konieczność zastosowania urządzeń ochrony akustycznych, w związku z czym w analizie porealizacyjnej nałożono obowiązek wykonania pomiarów poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych ze specjalnym uwzględnieniem obszarów zabudowy mieszkaniowej narażonej na jego ponadnormatywne oddziaływanie po realizacji przedsięwzięcia.

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 związku z tym, że z postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko nie wynika potrzeba utworzenia obszaru

ograniczonego użytkowania w niniejszej decyzji nie nałożono takiego warunku. Jednakże konieczność taka może wynikać z analizy porealizacyjnej.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

*Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. stanowi załącznik do decyzji.*

Na podstawie art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. informację o wydaniu niniejszej decyzji podaje się do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku, w Internecie pod adresem [www.bip.bialystok.pl](http://www.bip.bialystok.pl), na terenie inwestycji oraz:

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku ul. Mickiewicza 3 za pośrednictwem Prezydenta Miasta Białegostoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

  
mgr inż. Anna Jeżewska  
Kierownik Referatu

**Otrzymują:**

- ① Zastępca Prezydenta Miasta Białegostoku – Zarząd Dróg i Inwestycji Miejskich w/m  
ul. Składowa 11, 15-399 Białystok
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok
3. Burmistrz Supraśla  
ul. Piłsudskiego 58, 16-030 Supraśl
4. Polski Związek Działkowców - Okręgowy Zarząd Podlaski,  
ul. Ciołkowskiego 2/5, 15-245 Białystok
5. Nadleśniczy Nadleśnictwa Dojlidy,  
Al. Tysiąclecia P.P. 75/1, 15-111 Białystok
6. pozostałe strony postępowania powiadamia się zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20.
7. a/a

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia z dnia 06.10.2010r. do sprawy znak: OSGK.V.7624-101/10.

### **Charakterystyka przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje: budowę odcinka ulicy dwujezdniowej o nawierzchni bitumicznej o klasie drogi głównej GP, czterech pasach ruchu z pełną infrastrukturą podziemną i naziemną, z drogami zbiorczymi, odcinkami ulic bocznych, chodnikami po obu stronach i ścieżką rowerową. Całkowita długość przedsięwzięcia obejmuje odcinek ok. 5,084 km., o powierzchni ok. 348.300m<sup>2</sup>.

W ramach budowy odcinka ulicy przewiduje się:

- **budowę nawierzchni jezdni głównych ulicy:**
  - 2 jezdnie po 2 pasy ruchu o szerokości od 4,00 m do 3,50 m oraz pasy włączania i wyłączania o szer. 3,00 m; osiem projektowanych łącznic (na dwóch węzłach drogowych) po dwa pasy ruchu na każdej (szerokość jednego pasa ruchu 3,50 m);
- **budowę dróg serwisowych:**
  - budowa dwóch dróg serwisowych w zakresie węzła drogowego przy ul. Piastowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 2,50 m), zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50 m;
  - budowa trzech dróg serwisowych odchodzących od ul. Dolistowskiej; drogi dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu (2 x 3,0 m) zakończone placami manewrowo - postojowymi o wym. 12,50 x 12,50 m;
  - budowa ciągu pieszo - jezdni od ulicy Kałowej do wjazdu na teren salonu „Peugeot”; jezdni o ruchu jednokierunkowym o szer. 3,50 do 4,50 m; nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej;
- **budowę zatok autobusowych dla komunikacji zbiorowej, zatok dla Policji i zatok dla Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego;**
- **budowę chodników;**
- **budowę ścieżki rowerowej;**
- **budowę obiektów inżynierskich:**
  1. węzeł drogowy na skrzyżowaniu z ulicą Wasilkowską z tunelem i dwiema jezdniami po 8,00 m szerokości każda; wyspa centralna usytuowana nad tunelem (w poziomie istniejącego terenu),
  2. węzeł drogowy na skrzyżowaniu z projektowanym przedłużeniem ulicy Piastowskiej z dwiema estakadami i wyspę centralną usytuowaną na dole (w poziomie istniejącego terenu) pod projektowanymi estakadami. Szerokość jezdni na estakadach 8,00 m, szerokość łącznic 10,50 m każda,
  3. schodów terenowych i ramp dla osób niepełnosprawnych przy estakadach,
  4. przepust na rzece Dolistówce z rur kompozytowych, pikietaż roboczy przepustu km 2+792,43 w odniesieniu do osi lewej jezdni i 2+292,17 w odniesieniu do osi prawej o średnicy 2x200 cm, przystosowany do pełnienia roli przejścia dla drobnych zwierząt, zaopatrzony w suche półki oraz płotki naprowadzające,
  5. przepust z rur kompozytowych Ø 150 cm na rowie melioracyjnym w km 3+045,46,
  6. przepust dla zwierząt z rur kompozytowych Ø 100 cm w km 3+798,56, wyposażony w płotki naprowadzające,
  7. kładka dla pieszych jako przejście górą nad jezdnią w km 0 + 164,92,
  8. podziemne przejście dla pieszych w km 0+832,61;
- **budowę infrastruktury technicznej:**
  - kanał deszczowy, kanał sanitarny, gaz, wodociąg, magistrala wodociągowa, sieć ciepłna, oświetlenie ulicy, kanalizacja telefoniczna, kanalizacja teletechniczna miejska, kanalizacja teletechniczna, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii MPEC, rurociąg kablowy dla potrzeb telemetrii Wodociągów Białostockich, kabel doziemny telefoniczny,
    - wykonanie urządzeń podczyszczających ścieki opadowo-roztopowe o wysokiej sprawności eliminacji zawiesin i węglowodorów ropopochodnych przed wprowadzeniem ich do odbiorników,
    - wykonanie zieleńców i nasadzeń drzew i krzewów;
- **rozbiórkę budynków:**
  - budynki mieszkalne, budynki handlowe, garaże, budynki gospodarcze, ciepłarnie i inne.

Sporządziła: Edyta Lukaszewicz.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

  
mgr inż. Anna Jeżewska  
Kierownik Referatu