

**RI.6220.11.2015**

## **POSTANOWIENIE**

Burmistrz Czarnej Białostockiej działając na podstawie art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), art. 49 i 123 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku, dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie ul. Świerkowej w Czarnej Białostockiej i po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku

### **postanawiam**

**nie stwierdzić potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na budowie ul. Świerkowej w Czarnej Białostockiej, stosownie do wszczętego w dniu 29 października 2015 r. postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań na wniosek Gminy Czarna Białostocka z dnia 27 października 2015 r.**

### **Uzasadnienie**

W dniu 27 października 2015 r. Gmina Czarna Białostocka z siedzibą w Urzędzie Miejskim w Czarnej Białostockiej przy ul. Traugutta 2, 16-020 Czarna Białostocka wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji polegającej na budowie ul. Świerkowej w Czarnej Białostockiej. W dniu 29 października 2015 roku Burmistrz Czarnej Białostockiej podał do publicznej wiadomości informacje związane z wnioskiem (na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko w związku z tym iż, liczba stron powyższego postępowania przekracza 20, stosuje się art. 49 k.p.a.). W dniu 04 listopada 2015 r. Burmistrz Czarnej Białostockiej działając zgodnie z art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) zwrócił się do stosownych organów ochrony środowiska, z prośbą o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiska oraz zakresu ewentualnego raportu oddziaływania na środowisko, dla w/w przedsięwzięcia.

Nieruchomości na których zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Po uwzględnieniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego (opinia Nr 271/NZ/2015 z dnia 19 listopada 2015 r.) oraz postanowienia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku (pismo Nr WOOS-II.4240.438.2015.DK z dnia 25 listopada 2015 r.), działając zgodnie z wytycznymi zawartymi w § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) nie stwierdza się konieczności sporządzenia przedmiotowego raportu oraz przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko,

w tym na obszar Natura 2000. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie, a także przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poziom wibracji i zapylenie, a także poprawi komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu.

W wyniku szczegółowej analizy materiałów scharakteryzowano inwestycję:

**1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:**

**a) Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:**

Przedmiotem opracowania jest budowa ul. Świerkowej na osiedlu Pierekały w Czarnej Białostockiej. Początek opracowania wyznaczony jest od skrzyżowania z ulicą Brzozową, natomiast koniec za działką nr 18. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie białostockim, w gminie Czarna Białostocka. Drogi przebiegają w terenie pagórkowatym. Na całym odcinku w obecnym stanie droga posiada nawierzchnię żwirową.

W ramach budowy drogi przebiegającej w projektowanym pasie drogowym planuje się wykonać w szczególności:

- wykonanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla drogi klasy L w granicach projektowanego pasa drogowego;

- roboty ziemne;
- wykonanie zjazdów na posesje prywatne z betonowej kostki brukowej;
- wykonanie chodników z betonowej kostki brukowej;
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego z bezfazowej betonowej kostki brukowej;
- wykonanie pętli autobusowej z betonu asfaltowego;
- wykonanie odwodnienia w postaci rowów oraz studni chłonnych;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego wg projektu stałej organizacji ruchu.

Parametry techniczne przebudowywanej drogi:

- kategoria ruchu: KR1,
- klasa drogi: L („lokalna”),
- szerokość jezdni: 6,0 m,
- długość przebudowywanego odcinka ok.: 1 505 m.

Zakres robót objętych projektem przedstawia się następująco:

- prace pomiarowe,
- wykonanie wykopów / nasypów pod projektowane jezdnie, zjazdy na posesje, ciągi pieszo - rowerowe, chodniki,
- wykonanie odwodnienia w postaci rowów i studni chłonnych wraz z przykanalikami i wpustami,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni projektowanych elementów drogowych.

Wykaz działek, na których przebiega inwestycja (nr ewid.): 246/2 (część działki), 239/10 (część działki), 239/4 (część działki), 239/7 (część działki), 246/1 (część działki), 36, 64, 53 (część działki), 51/1, 46/1, 36/1, 40 (część działki), 37 (część działki), 33 (część działki), 34/1 (część działki), 34/2 (część działki), 35, 38 (część działki), 4 (część działki), 32 (część działki), 31/1 (część działki), 31/2 (część działki), 30/1 (część działki), 30/2 (część działki), 29, 28 (część działki), 27 (część działki), 25 (część działki), 23 (część działki), 21 (część działki), 19 (część działki), 6 (część działki).

Przeznaczenie terenu po przebudowie nie ulegnie zmianie. W liniach rozgraniczających pasa drogowego znajduje się:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacyjna sanitarna i deszczowa;
- kable telefoniczne i teletechniczne;
- kable elektroenergetyczne.

Parametry fizyczne - zestawienie projektowanych powierzchni:

- projektowana nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego: ok. 9 540 m<sup>2</sup>,

- projektowane nawierzchnie z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm: ok. 2 950 m<sup>2</sup>,
- projektowane nawierzchnie z betonowej kostki brukowej gr. 6 cm: ok. 130 m<sup>2</sup>,
- SUMA projektowanych powierzchni: około 12 620 m<sup>2</sup>.

Obecnie na terenie przeznaczonym pod inwestycję stwierdza się pokrycie szatą roślinną w ilości nie przekraczającej 5% powierzchni - stanowią ją zaniedbane trawniki. W granicach pasa drogowego znajdują się też drzewa różnych gatunków.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz.430), oraz zgodnie z zaleceniami inwestora projektuje się konstrukcje nawierzchni dla natężenia ruchu KR1:

Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S: 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W: 6 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5: 20 cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego: min. 15 cm.

Konstrukcja zjazdów z betonowej kostki brukowej:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej: 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4: 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5: min. 15 cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego: min. 15 cm.

Konstrukcja chodników z betonowej kostki brukowej:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej: 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4: 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5: min. 10 cm.

Konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego z betonowej kostki brukowej:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej: 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4: 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5: min. 15 cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego: min. 15 cm.

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Możliwość korzystania z wymaganych prawem obiektów socjalnych zapewni wykonawca we własnym zakresie.

Wody opadowe zostaną odprowadzone za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do planowanej kanalizacji deszczowej poprzez wpusty deszczowe.

**b) powiązanie z innymi przedsięwzięciami, w szczególności nakładanie się oddziaływań:**

- planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

**c) wykorzystywanie zasobów naturalnych:**

- Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Wystąpi niewielkie zużycie wody do celów technologicznych. Energia i paliwa będą używane podczas prac maszyn i sprzętu budowlanego. Na tym etapie nie można, nawet w sposób przybliżony, określić zużycia paliwa na potrzeby realizacji budowy. Nastąpi również zużycie materiałów potrzebnych do modernizacji, takich jak:

- masa asfaltowa: ok. 1145 m<sup>3</sup>,
- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm: ok. 2 950 m<sup>2</sup>,
- betonowa kostka brukowa gr. 6 cm: ok. 130 m<sup>2</sup>,

- podsypka cementowo-piaskowa 1:4: ok. 155 m<sup>3</sup>,
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie: ok. 2365 m<sup>3</sup>,
- piasek: ok. 1875 m<sup>3</sup>.

**d) emisja i wystąpienie innych uciążliwości:**

Na etapie realizacji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. ciężkiego sprzętu budowlanego. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

**Etap realizacji.**

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane:

- niewłaściwą eksploatacją maszyn do robot nawierzchniowych,
- zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego,
- zanieczyszczeniem otoczenia materiałami nawierzchniowymi.

Przewiduje się również wzrost natężenia hałasu emitowanego do środowiska oraz pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te, spowodowane będą użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego, wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni, wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy oraz powstawaniem gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Ocenia się, iż etap budowy nie spowoduje realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi.

Ochrona gleb: oddziaływanie na gleby podczas realizacji inwestycji będzie związane z prowadzeniem robót ziemnych. Ingerencja w podłoże ograniczy się do pasa drogowego. Podczas budowy nastąpi usunięcie gruntu np. w obrębie nowych konstrukcji nawierzchni oraz zniekształcenie się części podłoża wskutek jej zagęszczania i ugniatania, spowodowanego pracą ciężkiego sprzętu zmechanizowanego. Możliwe jest także zanieczyszczenie gruntu substancjami ropopochodnymi w wyniku wycieków z maszyn drogowych i taboru samochodowego. Należy odpowiednio zabezpieczyć podłoże w miejscu postoju maszyn. Aby zminimalizować wpływ przebudowy na podłoże glebowe należy ograniczyć do minimum pobór powierzchni gruntu, sprzęt używany podczas robót powinien być całkowicie sprawny, nie powinien powodować zanieczyszczenia gleb w otoczeniu przebudowywanej drogi. Po zakończeniu robót planuje się rekultywację terenu.

Ochrona obiektów przed hałasem i wibracjami: w trakcie przebudowy nastąpi wzmożona emisja pyłów i zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery. Głównymi źródłami pylenia będzie transport materiałów sypkich, a głównymi źródłami zanieczyszczeń będą spaliny pochodzące z transportu. Podobnie jak w przypadku hałasu, uciążliwości te będą czasowe i znikną wraz z zakończeniem budowy. Aby zapobiec zbytniemu pyleniu, substancje sypkie będą przechowywane w hermetycznych pojemnikach, do tego przeznaczonych. Zaleca się szybkie i sprawne korzystanie z maszyn budowlanych, gdyż ograniczy to emisję spalin. Dodatkowo samochody transportujące materiały sypkie będą posiadać zabezpieczenie w postaci plandeki, aby zapobiec nadmiernemu pyleniu.

Ochrona wód: aby zapobiec przeniknięciu zanieczyszczeń do wód gruntowych, zaplecze budowy zostanie wyposażone w urządzenia sanitarne dla pracowników (toalety przewożone) typu TOI-TOI. W miejscach składowania paliwa dla maszyn budowlanych, należy dokonać uszczelnienia

podłoża na wypadek wycieku. Szybsze tempo prac, zminimalizuje niektóre oddziaływania związane z modernizacją.

Ochrona przed odpadami: w trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady z remontu i przebudowy dróg o kodzie 17 01 81. Odpady zostaną unieszkodliwione przez wykonawcę.

Ochrona roślinności i zwierząt: w związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew. Drzewa pozostające w obrębie prowadzonych prac budowlanych należy w odpowiedni sposób zabezpieczyć tak, aby chronić je przed uszkodzeniem. Najkorzystniejszy czas do prowadzenia wszelkich prac budowlanych wokół drzew, to okres od października do kwietnia. W tym czasie drzewa są w okresie zimowego spoczynku. W przypadku gdy prace prowadzone są od kwietnia do października, zaleca się zabezpieczenie korzeni przed wyschnięciem. Aby temu zapobiec należy zwilżać korzenie używając materiałów takich jak: wilgotny torf, tkanina jutowa lub maty słomiane; którymi okłada się ścianę wykopu i od czasu do czasu polewa wodą. Zimą również występuje prawdopodobieństwo zniszczenia korzeni poprzez ekspozycje na działanie niskich temperatur. Aby temu zapobiec należy zastosować grubą słomianą matę. Wszystkie prace wykonywane w strefie wzrostu korzeni powinny być prowadzone z zachowaniem szczególnej ostrożności i bez użycia ciężkiego sprzętu. Strefę wzrostu korzeni określa powierzchnia wyznaczona przez promień rzutu korony drzewa powiększony o 1 m. W przypadku gdy prace będą musiały być przeprowadzone w bliskiej odległości od pnia, zaleca się zachowanie minimalnej granicy wykonywania prac ziemnych. Odległość tą szacuje się jako dwukrotny obwód pnia, licząc od osi pnia drzewa na wys. 130 cm nad ziemią. W przypadku drzew o obwodzie poniżej 50 cm odległość ta powinna mieć co najmniej 1 m. Sprzęt budowlany może również okaleczyć pnie oraz korony drzew i krzewów. Odpowiednim zabezpieczeniem w tej sytuacji jest stosowanie obudowy oraz ekranów z desek. Należy zabezpieczyć plac budowy w taki sposób aby zwierzęta z okolicy nie wchodziły na teren objęty pracami i aby zminimalizować możliwość ich uwięzienia. Takie rozwiązanie jest niezbędne aby zapewnić bezpieczeństwo zwierzętom oraz pracownikom.

#### **Etap eksploatacji.**

Ochrona gleb: sugeruje się racjonalną, oszczędną gospodarkę środkami do zwalczania śliskości zimowej, które stosowane w nadmiarze (sól) szkodzą środowisku glebowemu. Dużym zagrożeniem dla przydrożnych gruntów, są wycieki ropy oleju lub benzyny. Zaleca się szybkie i sprawne usuwanie wycieków stosując odpowiednie sorbenty.

Ochrona obiektów przed hałasem i wibracjami: ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Można się spodziewać, że w przyległej zabudowie nie zwiększy się poziom hałasu w stosunku do stanu istniejącego, stąd nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. Na etapie eksploatacji emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu, gdyż nowa nawierzchnia poprawi płynność ruchu.

Ochrona powietrza: podstawowymi zanieczyszczeniami, które będą powstawały wzdłuż drogi są: tlenki azotu (NO<sub>x</sub>), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (Sox), z przewagą dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania oleju napędowego. Na poziom emisji ww. zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety oraz stan techniczny drogi. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne. Modernizacja spowoduje upłynnienie ruchu a co za tym idzie zmniejszenia ilości spalin emitowanych do powietrza.

Ochrona przed odpadami: w trakcie eksploatacji i funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów.

- typowe odpady komunalne (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale) powstające w wyniku użytkowania drogi, w szczególności wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów,
- pyły ze ścierania ogumienia i mechanizmów pojazdów,
- pozostawione (zgubione) części samochodowe,
- rozsypywane materiały i przedmioty przewożone pojazdami,
- błoto nanoszone przez pojazdy,
- piasek (często zasolony) stosowany zimą dla polepszenia warunków ruchu,
- zabite zwierzęta.

W związku z realizacją projektu nie przewiduje się znacznego wzrostu ww. zanieczyszczeń.

**2. Usytuowanie przedsięwzięcia - ze zwróceniem uwagi na możliwość zagrożenia środowiska - zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe – uwzględniające:**

**a) Obszary wodno-błotne:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji,

**b) Obszary wybrzeży:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji,

**c) Obszary górskie lub leśne:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji,

**d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:**

- przy granicy i w otulinie Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. Witolda Sławińskiego. Stwierdza się brak negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji ze względu na jej charakter i położenie w istniejących ciągach drogowych.

**e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627), oraz planowane obszary sieci NATURA 2000:**

- Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Knyszyńska” (kod: PLH200006) zatwierdzonego przez Komisję Europejską oraz w bezpośrednim sąsiedztwie (400 m) od obszaru specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Knyszyńska” (kod: PLB200003) o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133). W związku z charakterem przedsięwzięcia, lokalizację i zakres planowanych prac przedmiotowa inwestycja nie będzie w znaczący sposób pogarszać stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt a także negatywnie wpływać na gatunki dla których wyznaczono obszar Natura 2000 oraz ich integralność i spójność.

**f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji,

**g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:**

- brak takich obszarów w bliskim sąsiedztwie inwestycji,

**h) gęstość zaludnienia:**

- w obszarze planowanej inwestycji znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz usługowo-produkcyjna.

**i) obszary przylegające do jezior:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji,

**j) obszary ochrony uzdrowiskowej:**

- brak obszarów w pobliżu terenu inwestycji.

**3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2 wynikające z:**

**a) Zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:**

- Realizacja planowanej inwestycji wpłynie na poprawę warunków komunikacyjnych, a także przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poziom wibracji i zapylenie, jak również poprawi komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu. Odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska poza granicami terenu do którego inwestor posiada tytuł prawny. Jak jednoznacznie wynika z przedłożonego materiału dowodowego przedsięwzięcie na etapie jego eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. Nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu. Wody opadowe z nawierzchni drogi będą odprowadzane kanalizacją deszczową.

**b) Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:**

- brak transgranicznego oddziaływania ze względu na charakter inwestycji.

**c) Wielkość i złożoność oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:**

- bezpośrednie oddziaływania będą miały zasięg lokalny i ograniczą się do terenu i okresu budowy i przebudowy dróg.

**d) Prawdopodobieństwa oddziaływania:**

- głównymi oddziaływaniami, związanymi z fazą budowy będą uciążliwości związane z hałasem pochodzącym z maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym.

**e) Czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania:**

- główne oddziaływania, związane z fazą budowy, będą miały charakter odwracalny oraz będą występowały w relatywnie krótkim czasie. Nie przewiduje się wprowadzania zanieczyszczeń i energii do środowiska w trakcie realizacji inwestycji.

***W związku z tym orzeczono jak w sentencji***

#### **Pouczenie**

Postanowienie jest ostateczne i nie przysługuje na nie zażalenie.

#### Otrzymują:

1) **RDOŚ w Białymstoku**  
ul. Dojlidy Fabryczne 23  
15-544 Białystok

2) **Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny**  
ul. Warszawska 57A  
15-062 Białystok

3) **Gmina Czarna Białostocka.**

4) **strony zgodnie z art. 49 k.p.a.**

5) **a/a.**

Z up. BURMISTRZA

  
mgr Wiesław Ryszard Majewski  
Z-CA BURMISTRZA

