

Juchnowiec Kościelny, dnia 04 października 2024 r.

POR.6220.14.2024

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* /Dz. U. z 2024 r. poz. 572 t.j./ w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* /Dz. U. z 2024 r., poz. 1112t.j./, oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* /Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm./, po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Białymstoku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowie drogi powiatowej Nr 1483B na odcinku Juchnowiec Kościelny - Szerenosy (gm. Juchnowiec Kościelny) wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury”.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 15 lipca 2024 r., Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku, wystąpił do Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej Nr 1483B na odcinku Juchnowiec Kościelny - Szerenosy (gm. Juchnowiec Kościelny) wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury techniczną. W/w decyzja jest niezbędna Wnioskodawcy do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gm. Juchnowiec Kościelny.

Na podstawie art. 61 § 1 i 4 ustawy – *Kodeks postępowania administracyjnego* (zwanej dalej *Kpa*), w dniu 3 lipca 2024 r. Wójt Gminy wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na tym etapie postępowania za strony uznano wszystkich właścicieli nieruchomości znajdujących się w odległości 100 m od granic terenu objętego wnioskiem. W związku z tym, iż uwzględniono ponad 10 stron, o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości składania uwag i wniosków, jak i kolejnych etapach postępowania, strony powiadamiano obwieszczeniem, zgodnie z art. 49 *Kpa*, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji*

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej ustawą ooś).

Stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 oraz ust. 2 ustawy ooś, dnia 2 sierpnia 2024 r., tut. organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii, czy istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Postanowieniem znak WOOŚ.4220.246.2024.JK z dnia 07 sierpnia 2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku uznał, iż dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Organ wskazał, iż *po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie oraz biorąc pod powyższe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (...) jest uzasadnione.*

Dnia 12 sierpnia 2024 r., pismem znak: BI.ZZŚ.4901.191.2024.EB, Dyrektor Zarządu Zlewni w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazując organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, iż nie stwierdził potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Dnia 16 sierpnia 2024 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem znak: NZ.7040.100.2024 wyraził opinię nr 167/NZ/2024, zaznaczając, iż dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 49 i art. 10 Kpa, dnia 20 sierpnia 2024 r. Wójt Gminy poinformował strony o zebranych materiale dowodowym umożliwiającym wydanie decyzji oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz sposobności wniesienia uwag i wniosków. W ustawowo przewidzianym czasie, żadna ze stron nie wypowiedziała się w przedmiotowej sprawie.

Tut. organ w trakcie prowadzonego postępowania dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów, w wyniku czego stwierdził co następuje.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi powiatowej w zakresie budowy jezdni, chodników, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, poboczy, skrzyżowań zjazdów wraz z budową systemu odwodnienia (kanalizacja deszczowa z wylotem do istniejących rowów) oraz przebudowy kolidującej infrastruktury technicznej, przebiega przez tereny zabudowane i niezabudowane.

Przedsięwzięcie zostało podzielone na 2 odcinki drogowe. Odcinek nr 1 ma początek wsi Szerenosy na wysokości działki nr 117/1, zaś koniec na granicy działki drogowej nr 45 oraz działki kolejowej nr 54/5. Odcinek nr 2 ma początek na granicy działki kolejowej nr 54/5 i działki drogowej nr 64, zaś koniec na wysokości działki nr 510 we wsi Juchnowiec Górny.

Droga powiatowa Nr 1498B na przedmiotowym odcinku jest drogą łączącą wieś Juchnowiec Górny i wieś Szerenosy. Ruch pojazdów kołowych związany jest z ruchem do okolicznych przedsiębiorstw, prywatnych nieruchomości, gospodarstw rolnych oraz przemieszczaniem się między wsią Juchnowiec Kościelny i wsią Szerenosy. Pomiędzy miejscowościami Juchnowiec Dolny a Szerenosy droga krzyżuje się torami kolejowymi

połączenia kolejowego relacji Białystok – Bielsk Podlaski. Istniejący przejazd kolejowy posiada roгатki oraz sygnalizację świetlną. Ruch pieszych związany jest z ruchem lokalnym oraz punktami docelowymi tj. przystankami autobusowymi. Aktualnie ruch rowerowy odbywa się po istniejącej jezdni drogi powiatowej tworząc niebezpieczne sytuacje dla użytkowników ruchu.

Rozbudowa drogi przebiegać będzie w istniejącym pasie drogowym, gruntach pozyskanych przez Inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję niezbędnych do jej wykonania.

Roboty ziemne wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona i w czasie prac jak też codziennie, na okres od zmierzchu do świtu. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyładowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót. W miejscach kolizji i zbliżeń do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Roboty prowadzone będą pod ruchem czyli przy zajęciu połowy jezdni przy zastosowaniu oznakowania i zabezpieczenia prowadzonych robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy – wg odrębnego opracowania. Realizacja inwestycji planowana jest jako wykonawstwo odcinkowe wynikające z ustalonych działek roboczych. Na tych odcinkach ruch odbywać się będzie wahadłowo i regulowany będzie ustalonymi znakami i sygnałami umożliwiającymi dostęp do posesji mieszkańcom pobliskiej zabudowy.

Analiza wykazała, że wariant W2 będzie najkorzystniejszy pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, ekonomicznym i społecznym. W znacznym stopniu poprawi obsługę komunikacyjną terenów przyległych i upłynni ruch kołowy, pieszy i rowerowy. Wykonanie kanalizacji deszczowej wpłynie na poprawę stanu środowiska, w tym gleby i wód gruntowych oraz znacząco zmniejszy postęp degradacji nowej nawierzchni.

Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- poprawy powiązań komunikacyjnych,
- poprawy warunków życia mieszkańców przyległych terenów,
- zwiększenia komfortu jazdy dla uczestników ruchu,
- poprawę obsługi terenów przyległych,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów oraz pozostałych uczestników ruchu.

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: woda i kruszywa. Podczas prac drogowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg. Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

W fazie budowy nastąpi wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, beton asfaltowy oraz inne niezbędne do wykonania inwestycji. Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę do realizacji inwestycji wynosi: 1750 m³.

Wykorzystywany sprzęt budowlany napędzany będzie olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju sprzętu. Sprzęt ten powodować może negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i występować będzie tylko w czasie trwania budowy. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Emitowane będą zarówno substancje gazowe i pyłowe. Podstawową uciążliwością fazy budowy będzie jednak emisja pyłu jaki będzie powstawał w wyniku czynności mechanicznych na różnych etapach budowy. Emisja pyłu będzie występowała w ciągu całego etapu budowy, różne będzie natomiast jej nasilenie, uzależnione od prowadzonych w danej chwili czynności. W celu zmniejszenia uciążliwości emisji pyłów przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie.

Emisja substancji gazowych, w tym odorotwórczych (np. podczas układania mas bitumicznych) będzie miała charakter czasowy, krótkotrwały w końcowym etapie budowy i zaniknie po zakończeniu prac nie powodując znaczących negatywnych skutków w środowisku. W fazie eksploatacji ruch rowerowy i pieszy nie wprowadzi do atmosfery substancji gazowych, które zawarte są głównie w spalinach. Pojazdy spalinowe mogą spowodować zmiany jakości powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie otoczenia drogi

Należy zainstalować na placu budowy przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne (ścieki bytowe) z przeznaczeniem do wywożenia. Roboty budowlane należy wykonywać sprawnym sprzętem i środkami transportu celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważne jest dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (sprawne układy wydechowe i elementy amortyzujące drgania). Wycinkę drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 31 sierpnia. Drzewa pozostające zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem.

Ochrona gleb na etapie eksploatacji przedsięwzięcia polegać będzie na systematycznej kontroli stabilności skarp i nasypów przez Zarządzającego drogą, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w ich konstrukcji - na prowadzeniu prac polegających na ich odtworzeniu i utrzymaniu w prawidłowym stanie.

Na etapie prowadzenia robót budowlanych zostaną zabezpieczone istniejące drzewa (które nie zostaną wytypowane do usunięcia, a znajdują się stosunkowo blisko frontu prac budowlanych). Ich pnie będą obudowywane deskami z tarcicy, owijkami z juty bądź innego odpornego materiału naturalnego do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa. Nie będą wykorzystywane do osłony tworzywa sztuczne. Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy różnych gatunków, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowaną inwestycją. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Przewiduje się wycięcie ok. 85 szt. drzew w zasięgu oddziaływania inwestycji.

Wszystkie przewidziane rozwiązania projektowe i zalecane technologie budowy oraz sprzęt drogowy mają na celu ochronę wód, gleby i atmosfery przed wprowadzeniem ponadnormatywnej ilości substancji szkodliwych. Zastosowane w projekcie budowy rozwiązania mają na celu spełnienie określonych w przepisach dopuszczalnych poziomów wprowadzanych do środowiska substancji i energii. **Realizacja planowanego przedsięwzięcia**

nie wpłynie na pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciąg drogowy wykorzystywany przez pojazdy mechaniczne już istnieje. Wybudowana zostanie nowa konstrukcja nawierzchni dostosowana do obowiązujących parametrów uwzględniających bezpieczeństwo i komfort użytkowników. Budowa nowej konstrukcji nawierzchni wpłynie na polepszenie warunków jak i płynności ruchu pojazdów, a niniejszym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery oraz pośrednio zmniejszy emisję hałasu do otoczenia.

Po zakończeniu prac budowlanych przeprowadzona zostanie rekultywacja zdegradowanych terenów – stabilizacja skarp roślinnością niską i wysoką. Zaprojektowane zieleńce wpłyną korzystnie na najbliższe otoczenie. Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny.

Materiały uzyskane z rozbiórki istniejących nawierzchni, w miarę możliwości zostaną ponownie wbudowane. Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół dróg w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii. Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należyтым stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- czas budowy należy skrócić do minimum,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Takie rozwiązanie stanowić będzie barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów.

Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp. Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykonane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE, oraz będą posiadały oznakowanie CE bądź polski znak budowlany B.

Realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczających się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust 1 ustawy o oś wskazała, iż przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały

przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. W wyniku eksploatacji przedsięwzięcia nie istnieje ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania). Zasięg oddziaływania inwestycji na etapie eksploatacji zamknie się w granicach pasa drogowego, dlatego też nie przewiduje się zastosowania urządzeń zabezpieczających.

Teren inwestycji leży poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych GZWP. Planowana inwestycja znajduje się, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy 2 dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo Wodne* (Dz. U. z 2024 poz. 1087 ze zm.), a także poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz.U. z 2023 poz. 1336 t.j.).

Pod względem hydrograficznym planowane w obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Narwi, w zlewni jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP RW) „Turosnianka” o kodzie: RW20001026157699, której status określono jako naturalna część wód, stan wód określono jako zły z oceny stanu wynika, że jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W obrębie danej JCWP dominuje presja troficzna (nawożenie, depozycja, odpływ miejski oraz źródła przemysłowe, bytowe i komunalne), presja hydromorfologiczna [budowle pietrzące - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) - rzeki główne], a także presja chemiczna (źródła rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych, transport, turystyka, odpływ miejski oraz rolnictwo, leśnictwo i nieznane - substancje zakazane). Celem środowiskowym na lata 2022-2027, określonym dla ww. jednolitej części wód, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) jest głównie osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego poprzez zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny, o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, a także zapewnienie stanu chemicznego poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w), związki tributyllocyny(w)].

Ponadto przedsięwzięcie znajduje się w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie: PLGW200052, której stan oceniony został jako dobry, a z oceny stanu wynika, że jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód.

Uwzględniając powyższe, tut. organ stwierdził, że eksploatacja ww. przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na środowisko. Ponadto, nie przyczyni się ono do zmiany zagospodarowania terenu, co nie wpłynie na zmianę parametrów środowiska podczas jego eksploatacji. Tym samym, nie dojdzie do wzrostu emisji do powietrza, czy też hałasu. Z uwagi na charakter, skalę i lokalizację inwestycji prawdopodobieństwo wystąpienia ewentualnego negatywnego wpływu na środowisko jest minimalne. Będzie ono miało charakter znikomy, lokalny (zamykający się w granicach, do których Wnioskodawca ma tytuł prawny). Co więcej, ww. przedsięwzięcie nie wpłynie również na środowisko wodne i gruntowe. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi

na lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi, przedsięwzięcie nie będzie szczególnie narażone na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. Poza tym, inwestycja nie będzie obejmowała obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe.

Planowane przedsięwzięcie jest położone poza terenem objętym ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*. Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000 w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono te obszary. Inwestycja jest położona w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Narwi Północy KPn-23 A, jednak nie powoduje naruszenia ciągłości tego korytarza z uwagi na fakt iż dotyczy ona rozbudowy istniejącej drogi.

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym, w związku z tym nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów czy dodatkowych zabezpieczeń.

Wobec powyższego, w ocenie organu, usytuowanie przedsięwzięcia przy uwzględnieniu: możliwego zagrożenia dla środowiska, istniejącego użytkowania terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, a także walorów przyrodniczych i krajobrazowych, nie spowoduje zmian w środowisku, a tym samym nie wpłynie na pogorszenie jego jakości.

Inwestycja zlokalizowana jest w znacznej odległości od granic państwa. Realizowana będzie ona w całości na terytorium Polski, na obszarze gminy: Juchnowiec Kościelny. Mając na uwadze jej lokalizację, charakter wpływu na środowisko oraz zasięg potencjalnych oddziaływań, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych powodowanych przez projektowane przedsięwzięcie, na etapach realizacji, eksploatacji, jak i ewentualnej likwidacji.

Zaplanowane zamierzenie inwestycyjne nie przyczyni się do powstania obszaru ograniczonego, gdyż zastosowane rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne nie wpłyną na zmianę standardów środowiska.

Podsumowując, inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na istniejący stan środowiska, gdyż bezpośrednie oddziaływania będą nieznaczne, o zasięgu lokalnym i ograniczające się do terenu, do którego właściciel ma tytuł prawny. Dzięki temu nie dojdzie do kumulowania się oddziaływań.

Z uwagi na charakter, skalę i lokalizację inwestycji prawdopodobieństwo wystąpienia ewentualnego negatywnego wpływu na środowisko jest minimalne i będzie ono miało charakter znikomy. Tym samym, przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na mieszkańców gminy, ani też nie spowoduje obniżenia wartości terenów przyległych.

Reasumując, tut. organ stwierdził, iż planowana inwestycja nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko i nie spowoduje trwałego zwiększenia ilości lokalnych zanieczyszczeń w stosunku do poziomu obecnego.

Mając na uwadze opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, przebieg przedmiotowego postępowania, uwzględniając charakter planowanej inwestycji i łączne jej uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś,

stwierdzono, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś stanowi załącznik do decyzji.

Na podstawie art. 85 ust. 3 *ustawy ooś* informację o wydaniu niniejszej decyzji podaje się do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny pod adresem: <https://bip.juchnowiec.gmina.pl>, a także na tablicach ogłoszeń w miejscowościach Juchnowiec Górny, Juchnowiec Dolny oraz Szerenosy.

Z up. WÓJTA
mgr inż. Magdalena Filkiewicz
Kierownik
Referatu Planowania Przestrzennego
Ochrony Środowiska i Rolnictwa

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku, ul. Mickiewicza 3, za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt 1-13 *ustawy ooś*.

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. *o opłacie skarbowej* /Dz.U. z 2023 r. poz. 2111 tj./ opłaty skarbowej w wysokości 205,00 zł nie pobrano.

Charakterystyka przedsięwzięcia
Załącznik do decyzji Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny
znak POR.6220.14.2024 z dnia 04 października 2024 r.

Niniejsze przedsięwzięcie pn. **Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1483B na odcinku Juchnowiec Kościelny – Szerenosy (gm. Juchnowiec Kościelny) wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury** będzie polegało na rozbudowie drogi powiatowej w zakresie budowy jezdni, chodników, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, poboczy, skrzyżowań i zjazdów wraz z budową systemu odwodnienia (kanalizacja deszczowa z wylotem do istniejących rowów) oraz przebudowy kolidującej infrastruktury technicznej, przebiega przez tereny zabudowane i niezabudowane.

Projektowane przedsięwzięcie zostało podzielone na 2 odcinki drogowe. Odcinek nr 1 ma początek wsi Szerenosy na wysokości działki nr 117/1, zaś koniec na granicy działki drogowej nr 45 oraz działki kolejowej nr 54/5. Odcinek nr 2 ma początek na granicy działki kolejowej nr 54/5 i działki drogowej nr 64, zaś koniec na wysokości działki nr 510 we wsi Juchnowiec Górny. Rozbudowa drogi przebiegać będzie w istniejącym pasie drogowym, gruntach pozyskanych przez Inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję niezbędnych do jej wykonania. Przewiduje się korektę ulicy w profilu podłużnym celem zapewnienia normatywnych spadków podłużnych jak również promieni łuków pionowych wypukłych i wklęsłych. Ukształtowanie wysokościowe jezdni uwzględnia konieczność dostosowania się do wlotów dróg bocznych, zjazdów i terenu przyległego.

Przewiduje się wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni przystosowanej do przenoszenia obciążenia ruchem kat. KR3. Jezdnia wykonana będzie z nawierzchni bitumicznej. Ciągi piesze, rowerowe oraz zjazdy wykonane będą o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, zaś zatoki autobusowe zostaną wykonane o nawierzchni z kostki kamiennej. Rozwiązania technologiczne będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w szerokości pasa drogowego. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych.

Należy przyjąć, iż samo przedsięwzięcie, mimo iż należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością, a wręcz warunki te polepszy (zmniejszy hałas, nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.). Nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu kierowców, pieszych i innych użytkowników drogi.

Jak wynika z posiadanego materiału dowodowego, wszystkie ewentualnie występujące oddziaływania będą nieznaczne i krótkotrwałe. Zamkną się w granicach działki, do której Wnioskodawca ma tytuł prawny.

Rozbudowa drogi powiatowej nie wpłynie na zmianę zagospodarowania terenu z uwagi na istniejący już ślad drogi. Jej realizacja przyczyni się do poprawy środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi.

Podsumowując, inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na istniejący stan środowiska. Tym samym, przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na mieszkańców gminy, ani też nie spowoduje obniżenia wartości terenów przyległych. Można uznać, że przebudowa drogi przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska tj. zmniejszy poziom hałasu, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego.

Z. NP. WOJTA
mgr inż. *Magdalena Filkiewicz*
Kierownik
Referatu Planowania Przestrzennego
Ochrony Środowiska i Rolnictwa

