Warszawa, dnia 1 września 2010 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

RDOŚ-14-WOOŚ-II-TR-6613-303/10

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.), w związku z art. 63 ust. 1 i 4, a także art. 66 i art. 68 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś"), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. 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, ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27.07.2010 r. Burmistrza Błonia, działającego za pośrednictwem pełnomocnika, tj. Pana Dariusza Skarżyńskiego – Naczelnika Wydziału Dróg i Mostów Urzędu Miejskiego w Błoniu,

postanawiam

1) nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na *budowie zachodniej obwodnicy Błonia wraz z budową wiaduktu nad torami PKP oraz mostu przez rzekę Rokitnicę*;
2) ustalić zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś oraz określić elementy wymagające szczegółowej analizy, do których należą:
   - warianty przedsięwzięcia z uwzględnieniem wariantowania technicznego i lokalizacyjnego, zakładającego również możliwość poprowadzenia drogi w nowym śladzie w oddaleniu od terenów zabudowanych miasta;
   - możliwe konflikty społeczne związane z planowanym przedsięwzięciem;
   - możliwe oddziaływania związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń komunikacyjnych powietrza, powstawaniem ścieków opadowo-roztopowych oraz propagacją drgań wywołanych ruchem samochodowym, a także wystąpieniem zagrożeń nadzwyczajnych powstałych w wyniku wypadków drogowych, z uwzględnieniem ich wpływu na życie i zdrowie mieszkańców, a także na stan i funkcjonowanie zabudowy oraz obiektów infrastruktury technicznej i społecznej miasta;
   - powiązania planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami oraz możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który ta inwestycja będzie oddziaływać.

UZASADNIENIE

W dniu 27 lipca 2010 r. wpłynął do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek datowany na ten sam dzień Burmistrza Błonia, działającego za pośrednictwem pełnomocnika, tj. Pana Dariusza Skarżyńskiego – Naczelnika Wydziału Dróg i Mostów Urzędu Miejskiego w Błoniu, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Analiza wniosku wykazała, iż przedsięwzięcie będzie realizowane w części na

terenach zamkniętych, których władającym pozostaje PKP S.A. i tym samym potwierdziła – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz ust. 6 ustawy ooś - właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. 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, ze zm.).

Działając zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zwrócił się pismem z dnia 3 sierpnia 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-TR-6613-303/10, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Powiecie Warszawskim Zachodnim o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku o określenie zakresu raportu o jego oddziaływaniu na środowisko.

Inspektor Sanitarny w opinii, znak: ZNS 712-365/27/10, z dniu 24 sierpnia 2010 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania rzeczonego przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres koniecznego do wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko na zgodny z art. 66 ustawy ooś.

Po przeprowadzeniu własnej – uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nałożył na Inwestora niniejszym postanowieniem obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

1) <u>Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:</u>

a) <u>skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji</u>

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na:

- budowie nowej, dwukierunkowej jezdni o szerokości 7,0 m z obustronnymi chodnikami, niezbędnymi wjazdami oraz wydzieloną ścieżką rowerową – długość trasy wyniesie ok. 2 150 m;
- przebudowie istniejących lub budowie nowych skrzyżowań na ciągu projektowanej obwodnicy z ulicami poprzecznymi:
  - ul. Sochaczewską,
  - przedłużeniem ul. Narutowicza wraz z budową nowego odcinka pomiędzy obwodnicą a ul. Targową,
  - drogą dojazdową do oczyszczalni ścieków i dojazdem do cmentarza,
  - ul. Bieniewicką wraz z przebudową odcinka ul. Bieniewickiej i korektą skrzyżowania ul. Bieniewickiej z ul. Grodziską,
  - ul. Plantową,
  - ul. Niecałą wraz z:
    - przebudową odcinka ul. Niecałej do ul. Grodziskiej,
    - korektą skrzyżowania ul. Niecałej z ul. Grodziską,
    - przebudową odcinka ul. Towarowej od ul. Niecałej do ul. Kolejowej,
    - korektą skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Kolejową,
  - ul. Żukówka wraz z budową nowego odcinka pomiędzy ul. Grodziską a ul. Mokrą;
- przebudowie - powiązanego funkcjonalnie z obwodnicą - odcinka ulicy Mokrej (od ciągu Składowa – Łąki do przedłużenia ul. Żukówka);
- budowie wiaduktu drogowego nad torami kolejowymi PKP linii magistralnej Warszawa – Kunowice;
- budowie mostu przez rzekę Rokitnicę;
- przebudowie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej i Sochaczewskiej oraz ewentualnej budowie sygnalizacji na skrzyżowaniu nowej obwodnicy z ul. Bieniewicką;
- wykonaniu oświetlenia ulicznego;
- budowie kanalizacji deszczowej;

- wycince kolidujących drzew i urządzeniu nowych pasów zieleni;
- rozbiórce i przebudowie kolidujących parkanów oraz rozbiórce domków i altan na terenie ogródków działkowych, które znajdą się w pasie projektowanej drogi;
- przebudowie kolidującego uzbrojenia.

Teren planowanej inwestycji znajduje się w zachodniej części miasta Błonie, pomiędzy skrzyżowaniem ul. Modlińskiej z ul. Sochaczewską a skrzyżowaniem ul. Grodziskiej z ul. Żukówka. Obejmuje korytarz przeznaczony pod budowę trasy głównej (o szerokości ok. 20–40 m i długości ok. 2 150 m) oraz krótkie odcinki ulic poprzecznych, powiązanych funkcjonalnie z projektowaną obwodnicą.

Całkowita powierzchnia utwardzona nawierzchni drogowych i na obiektach, objęta niniejszym zadaniem, wynosi ok. 68,5 tys. m^2.

b) <u>powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie</u>

Z przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji wynika, że na obszarze realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia znajdują się następujące ulice:

- Modlińska - droga główna, prowadzi nią północny wlot do miasta drogi wojewódzkiej nr 579; jezdnia o nawierzchni bitumicznej bez chodników,
- ul. Sochaczewska - droga główna, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, jej śladem przebiega droga krajowa nr 2; jezdnia o nawierzchni bitumicznej z równoległą drogą serwisową,
- ul. Towarowa - obecnie droga lokalna, gminna, zapewniająca dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej, oczyszczalni ścieków oraz cmentarza, jej przebieg częściowo pokrywa się z korytarzem planowanej obwodnicy – w przyszłości ulicy głównej; nawierzchnia częściowo utwardzona (bitumiczna, brukowa), a częściowo gruntowa,
- ul. Bieniewicka - droga zbiorcza, powiatowa, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, łączy centrum Błonia z wylotem drogi powiatowej do Bieniewic; jezdnia bitumiczna z przyległymi chodnikami,
- ul. Aksamitna – droga dojazdowa, gminna, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, zapewnia dojazd do zabudowy jednorodzinnej; nawierzchnia gruntowa,
- ul. Plantowa– droga dojazdowa, gminna, poprzeczna do obwodnicy, zapewnia dojazd do zabudowy jednorodzinnej; nawierzchnia gruntowa,
- ul. Niecała - droga zbiorcza, gminna, łączy ul. Towarową z ul. Grodziską; jezdnia bitumiczna,
- ul. Kolejowa - droga wojewódzka, zapewnia dojazd od ul. Grodziskiej do dworca PKP; na dalszym odcinku – gminna – wg planu zagospodarowania przestrzennego – droga dojazdowa; nawierzchnia bitumiczna,
- ul. Grodziska - droga główna, prowadzi nią południowy wlot do miasta drogi wojewódzkiej nr 579; jezdnia o nawierzchni bitumicznej, chodnik z kostki betonowej,
- ul. Łąk - droga lokalna, gminna, zapewnia połączenie dróg wojewódzkich 579 i 720 wzdłuż południowej granicy torowiska; nawierzchnia utwardzona (bitumiczna i dalej – z płyt żelbetowych),
- ul. Żukówka - droga zbiorcza, gminna, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, stanowi wylot w kierunku wsi o tej samej nazwie; nawierzchnia utwardzona (bitumiczna),
- ul. Mikołaja – droga dojazdowa, gminna, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, zapewnia dojazd do zabudowy jednorodzinnej; jezdnia z płyt betonowych (trylinki), chodniki z kostki betonowej,
- ul. Przeskok – droga dojazdowa, gminna, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, zapewnia dojazd do zabudowy jednorodzinnej; jezdnia i chodniki z kostki betonowej,
- ul. Fabryczna – droga lokalna, powiatowa, poprzeczna do przyszłej obwodnicy, zapewnia dojazd do zabudowy jednorodzinnej oraz stanowi wylot w kierunku Faszyc Małych; jezdnia bitumiczna, chodniki z kostki betonowej,
- ul. Mokra - droga lokalna, gminna, równoległa do przyszłej obwodnicy, zapewnia obsługę przyległej zabudowy jednorodzinnej; jezdnia bitumiczna bez wydzielonych chodników.

Brak jest jednak dalszych informacji na temat możliwego kumulowania się oddziaływań powstających zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia z oddziaływaniami

generowanymi przez ww. ulice, jak również inne przedsięwzięcia infrastrukturalne, w szczególności linię kolejową nr 3 [E-20] relacji Warszawa-Kunowice i drogę krajową nr 2.

c) wykorzystywania zasobów naturalnych

Z przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji wynika, że w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wykorzystania zasobów naturalnych. Brak jest informacji na temat ich wykorzystania w fazie realizacji.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Z przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji wynika, że projektowane przedsięwzięcie drogowe może mieć negatywny wpływ na środowisko gruntowo-wodne, gleby, klimat akustyczny oraz stan powietrza atmosferycznego.

W rejonie planowanej obwodnicy występują wody podziemne w utworach różnych okresów. Ze względu na brak izolacji utworami nieprzepuszczalnymi zagrożone będą wody pierwszego poziomu wodonośnego piętra czwartorzędowego. Według informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia ujęcie ścieków opadowych z drogi do szczelnego systemu kanalizacji oraz zastosowanie urządzeń podczyszczających ścieki skutecznie ochroni środowisko wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniami spływającymi z drogi. Jednakże w przypadku kolizji drogowej z udziałem pojazdów transportujących materiały niebezpieczne prawdopodobny jest niewielki dopływ zanieczyszczeń do pierwszego poziomu wodonośnego.

Gleby w sąsiedztwie drogi ulegną zanieczyszczeniu w wyniku depozycji związków chemicznych, przy czym w odniesieniu do większości metali ciężkich wielkość tej depozycji będzie zależała głównie od natężeń ruchu drogowego. Według informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w okresie perspektywicznym do 2025 r. nie powinny wystąpić przekroczenia wartości dopuszczalnych zarówno w obrębie pasa drogowego, jak i poza nim w warunkach normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych mogą pojawić się lokalnie zanieczyszczenia ziemi i gleb o wartości i zasięgu wynikającym z okoliczności wypadku drogowego z udziałem samochodu-cysterny oraz ze skuteczności akcji ratowniczej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie źródłem hałasu, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w trakcie użytkowania trasy najwyższe poziomy hałasu w godzinach dziennych wystąpią w pobliżu drogi (ok. 2 m od drogi). Strefy o poziomie 60 dB(A) wystąpią do odległości od 20 do 50 m od krawędzi drogi. Strefa 60 dB(A) o największej szerokości wystąpi w rejonie skrzyżowań dróg, przede wszystkim przy skrzyżowaniu planowanej trasy z ul. Sochaczewską i ul. Bieniewicką. Obszar 60 dB(A) o szerokości około 60 m wystąpi również przy wiadukcie (estakadzie) w rejonie ulic Składowej i Mikołaja z Błonia.

Na hałas komunikacyjny o poziomie powyżej 60 dB(A) narażeni będą mieszkańcy budynków usytuowanych w odległości do kilkudziesięciu metrów od drogi. Szczególnie wysokie poziomy hałasu ok. 72 dB(A) wystąpią w pobliżu budynków mieszkalnych w rejonie skrzyżowania planowanej trasy z ul. Sochaczewską. Bliskie poziomem uciążliwości wystąpią przy domach stojących najbliżej przebudowywanego odcinka ulicy Towarowej w sąsiedztwie skrzyżowania z ul. Bieniewicką. W kierunku SE od tego skrzyżowania trzy posesje znajdą się w zasięgu hałasu przekraczającego przy najbliższej elewacji 70 dB(A). Hałas o poziomie ok. 70 dB(A) może wystąpić również w pobliżu budynków przy ul. Grodziskiej (odcinek południowy drogi do estakady), przede wszystkim po stronie zachodniej, ale też po wschodniej stronie (szkoła i działki budowlane). W przypadku tej ulicy zarówno pierwsza, jak i druga linia zabudowy mieszkalnej znajdzie się w strefie negatywnego oddziaływania trasy. Wynika z tego, że dla kilkunastu posesji wystąpi przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennej nawet o 12 dB(A).

Z dalszych informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że dla pory nocnej najwyższe poziomy hałasu wystąpią w pobliżu drogi (ok. 2 m od drogi). Są to wartości nieznacznie niższe niż w porze dziennej, co oznacza wyraźnie głębsze przekroczenie przyjętej normy. Strefy o poziomie 50 dB(A) wystąpią do odległości 150 m od krawędzi drogi. Strefa 50 dB(A) o największej szerokości wystąpi w rejonie skrzyżowań dróg, przed wszystkim przy skrzyżowaniu planowanej trasy z ul. Sochaczewską i ul. Bieniewicką, a więc podobnie jak w przypadku pory dziennej. Nocą jest zdecydowanie szersza, co oznacza, że właśnie pora nocna decyduje o uciążliwości akustycznej trasy. Obszar 50 dB(A) o szerokości ponad 200 m wystąpi również przy wiadukcie (estakadzie) w rejonie ulic Składowej i Mikołaja z Błonia. Ten znaczący

zasięg może mieć znaczenie dla planów zabudowy niektórych rejonów sąsiadujących z przyszłym wiaduktem.

W godzinach nocnych zagrożone będą nadmiernym hałasem te same budynki, przy których występują najwyższe poziomy w godzinach dziennych, ale zagrożenie będzie silniejsze. Pierwsza i druga linia zabudowy mieszkalnej znajdzie się w strefie negatywnego oddziaływania trasy. W porze nocnej przekroczenie norm akustycznych może sięgać nawet 16 dB(A), a powszechnie przekroczy ono 12 dB(A).

Poza wymienionymi wyżej uciążliwościami na terenie realizowanego przedsięwzięcia powstawać będą również odpady - inne niż niebezpieczne i niebezpieczne. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia ze względu na niewielkie ilości odpadów przewidzianych do wytworzenia zakłada się ich segregację i przekazywania do powtórnego wykorzystania. Wszystkie odpady powstające na terenie obiektu będą odbierane przez służby miejskie lub inne specjalistyczne firmy i przekazywane na składowisko odpadów lub do utylizacji. Odpady niebezpieczne odbierane, transportowane i utylizowane będą przez uprawnione do tego firmy.

Dodatkowo w wyniku projektowanych drogowych robót ziemnych nastąpią zmiany w ukształtowaniu powierzchni ziemi wewnątrz planowanego pasa drogowego, a ponadto zostanie w sposób trwały usunięta wierzchnia warstwa gleby (ziemia urodzajna, humus) z obszaru przewidzianego na budowę jezdni, mostu i wiaduktu.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zmianę rzeźby w umiarkowanym zakresie, ze względu na ogólnie małe nachylenie terenu (0 - 2 %). Ze względu na grunty zalegające w podłożu budowlanym realizację obiektów liniowych poprzedzać będą niewielkie rozbiórki i zabiegi mikroniwelacyjne. Rzeźba terenu może ulec zmianie głównie wskutek:

- wykonania nasypów (w mniejszym stopniu wykopów) w rejonie lokalizacji,
- dróg dojazdowych do posesji,
- wykonania wykopów i niwelacji końcowej.

W trakcie prac ziemnych nastąpi w minimalnym stopniu zdjęcie pokrywy glebowej (o miąższości około 0,3 m), która zostanie wykorzystana lokalnie - na potrzeby zieleni izolacyjnej i zazieleniania skarp na nasypie.

Przekształcenie warunków środowiskowych będzie miało także miejsce w przypadku nawiezienia materiału organicznego (np. torfu) i wprowadzenia roślinności (drzew, krzewów, trawników). Największy zakres będą miały zmiany typu trwałej dewastacji gleb (nawierzchnie sztuczne) lub degradacji wskutek przemieszczania materiału skalnego, tworzenia nasypów mineralnych, wzrostu zwięzłości podłoża itp.

e) <u>ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii</u>

Eksploatacja drogi wiąże się z możliwością wystąpienia kolizji drogowych z udziałem pojazdów transportujących materiały niebezpieczne i incydentalnego przeniknięcia szkodliwych substancji do środowiska.

2) <u>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 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:</u>

a) <u>obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych</u>

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w części w obrębie doliny rzeki Rokitnicy, a więc miejscu występowania – poza powierzchniowymi – płytko zalegających wód podziemnych. W przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji brak jest informacji o występowaniu w rejonie planowanego przedsięwzięcia obszarów wodno-błotnych oraz innych im podobnych.

b) <u>obszary wybrzeży</u>

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) <u>obszary górskie lub leśne</u>

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi i leśnymi.

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

Na podstawie przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji nie można ustalić ewentualnego występowania w rejonie inwestycji stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

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

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarów objętych ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.). Najbliższy obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 ustanowiony z Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej - Puszcza Kampinoska PLC 140017 – oddalony jest o ok. 9,0 km.

Ze względu na swój charakter i skalę przewidywanego oddziaływania, a także odległość względem najbliższego obszaru Natura 2000 przedmiotowa inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym w sposób znacząco negatywy oddziaływać na przedmiot ochrony niniejszego obszaru, jak również jego integralność a także spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone

Na podstawie przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji nie można ustalić ewentualnego występowania w rejonie inwestycji obszarów, na których standardy jakości zostały przekroczone.

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

Na podstawie przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji nie można ustalić ewentualnego występowania w rejonie inwestycji obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia

Miasto Błonie – licząc około 9,12 km^2 powierzchni i posiadając blisko 12,4 tys. mieszkańców – wyróżnia się gęstością zaludnienia na poziomie około 1360 osób/km^2.

i) obszary przylegające do jezior

W rejonie inwestycji nie występują jeziora o naturalnej genezie, jest natomiast kilkanaście stałych zbiorników wód stojących o założeniu antropogenicznym, wykorzystywanych przez mieszkańców miasta w celach rekreacyjnych.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

W rejonie inwestycji nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

Na podstawie przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji nie można w pełni ustalić zasięgu przestrzennego generowanego przez przedsięwzięcie oddziaływania na środowisko.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Planowana inwestycja położona jest w środkowej części Polski. Nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej

Na podstawie przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji nie można stwierdzić, że w rejonie inwestycji nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Informacje zawarte we wniosku potwierdzają pewność wystąpienia oddziaływań zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą przemijające i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształcaniem rzeźby terenu i gleb. W fazie eksploatacji oddziaływania związane z największymi uciążliwościami – zanieczyszczeniem powietrza oraz hałasem – będą miały charakter stały, nawiązując swoim natężeniem do wielkości ruchu pojazdów na drodze.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli określić czas trwania, częstotliwość i odwracalność tych oddziaływań.

Po analizie przedłożonych dokumentów i biorąc pod uwagę powyższe oraz opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Powiecie Warszawskim Zachodnim postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie przysługuje zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za moim pośrednictwem, w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Kłowska

Otrzymują:

1. Pan Dariusz Skarżyński
   Pełnomocnik Burmistrza Błonia
   ul. Rynek 6
   05-870 Błonie
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
   w Powiecie Warszawskim Zachodnim
   ul. Poznańska 129/133
   05-850 Ożarów Mazowiecki