



Białystok, dnia 25 marca 2016 r.

WOŚ-II.4200.2.2015.UM

DECYZJA **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 § 1 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016.23 j.t.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 j.t.), a także § 2 ust. 1 pkt 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016.71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok z dnia 29 kwietnia 2015 r., znak: WBiD.400.2.2.2014 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 682 i Nr 681 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Markowszczyzna – Roszki Wodźki wraz z obejściem miejscowości Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Łapy, Płonka Kościelna i Roszki Wodźki”

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 682 i Nr 681 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Markowszczyzna – Roszki Wodźki z obejściem miejscowości:

- Roszki – Wodźki w **wariantie II**,
- Łapy (w tym Płonka – Strumianka i Płonka – Kościelna) w **wariantie III.1**,
- Uhowo w **wariantie III**,
- Turośń Dolna w **wariantie II**,
- Markowszczyzna w **wariantie II**.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa podlaskiego, w granicach administracyjnych powiatu białostockiego i wysokomazowieckiego, na terenie gminy Łapy, Turośń Kościelna i gminy Sokół. Trasa przebiega przez następujące miejscowości i wsie: Roszki Wodźki, Płonka, Łapy, Uhowo, Bojary, Turośń Dolna i Markowszczyzna. Przedsięwzięcie przebiegać będzie w większości przez tereny leśne, pola uprawne i łąki.

Zakres przedsięwzięcia oprócz inwestycji liniowej obejmuje budowę obiektów inżynierskich (m.in. obiekty mostowe, przepusty drogowe), korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę chodników jedno i dwustronnych w terenie zabudowanym, budowę ścieżki pieszo - rowerowej, rozbudowę i budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacji deszczowej) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy, przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań

z drogami innej kategorii oraz przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, sieci wodno-kanalizacyjnych i sieci gazowych. **Szczegółowa charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.**

Przedmiotowa inwestycja na znacznym odcinku przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Koliduje również ze specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002 zatwierdzonym przez Komisję Europejską, pokrywającym się terytorialnie w rejonie inwestycji z Narwiańskim Parkiem Narodowym. Pozostałe obszary Natura 2000 zlokalizowane są w oddaleniu od przedmiotowej inwestycji, spośród których najbliższej znajduje się „ptasi” obszar Dolina Górnej Narwi i „siedliskowa” Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, tj. w odległości ok. 4,3 km na południe. W ocenie organu planowane przedsięwzięcie ze względu na odległość oraz usytuowanie nie będzie względem tych obszarów generować negatywnych oddziaływań.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) obszaru dorzecza Wisły: „Awissa” o kodzie PLRW20001726157499, „Narew od Lizy do Biebrzy” o kodzie 20002426199, „Dopływ z Czacek” o kodzie 2000172615729, „Turośnianka” o kodzie 20001726157699, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu - zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Z tego względu w Planie Gospodarowania Wodami ustalono derogacje – wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrożona.

2. Warunki wykorzystania 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:

1. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, w celu zabezpieczenia gruntu przed wyciekami płynów eksploatacyjnych.
2. Prace budowlane prowadzić tak, aby maksymalnie ograniczyć uciążliwości dla terenów sąsiednich i obszaru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym oddziaływanie na zdrowie ludzi.
3. Zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.
4. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać emisję substancji gazowych i pyłowych poprzez wyłączanie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku.
5. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godz. od 6.00 do 22.00 z wyłączeniem prac wymagających ciągłości prowadzenia robót ze względów technologicznych. Prace hałaśliwe w godzinach nocnych prowadzić tylko i wyłącznie po uprzednim uzgodnieniu tego faktu z właścicielami sąsiadujących działek.
6. Miejsca wyznaczone do składowania na placu lub zapleczu budowy substancji podatnych na migrację wodną uszczelnić materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.

7. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, które należy sukcesywnie opróżniać.
8. Miejsce postoju maszyn i środków transportu wyposażać w środki neutralizujące (maty pochłaniające, sorbenty) przed ewentualnymi wyciekami paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych.
9. Prowadzić właściwą gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu w granicach terenu objętego inwestycją.
10. Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów (np. poprzez częste zraszanie zapyłonych powierzchni wodą, głównie w okresach suchych, bezdeszczowych).
11. Wszystkie powstałe w trakcie budowy odpady budowlane i komunalne należy segregować i selektywnie magazynować w wyznaczonym miejscu oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom bądź wykorzystywać na potrzeby własne, zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie gospodarki odpadami.
12. Na etapie eksploatacji dotrzymać dopuszczalne normy poziomu hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów.
13. Wody opadowe z jezdni odprowadzać do rowów przydrożnych oraz do kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed wylotem z kanalizacji deszczowej do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających.
14. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania ścieków opadowych.
15. Zaplecze budowy lokalizować poza terenami zabudowy mieszkaniowej.
16. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym specjalisty (specjalistów) przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, w szczególności w zakresie botaniki, awifauny i herpetofauny, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji, a w przypadku naruszenia zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody, wstrzymanie prac i wystąpienie o stosowne decyzje/zezwoleńia;
17. Usuwanie drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 15 marca do 31 lipca, zaś w terminie 1-15 marca i 1-31 sierpnia wyłącznie po wykluczeniu gniazdowania i dopuszczeniu możliwości wycinki przez ornitologa;
18. Nie zasypywać, nie zawężać i nie przekładać cieków. Zachować ich dotychczasowy przepływ;
19. W przypadku rzeki Narew prace ograniczyć do wykonania podpór w ściankach szczelnych. Nie regulować koryta;
20. Wszelkie prace ingerujące w koryto rzeki Narew oraz innych rzek i cieków wykonać poza okresem 15 marca - 31 lipca;
21. Zniszczenie zbiorników istotnych dla płazów w km 16+100-16+600 w ramach obejścia msc. Markowszczyzna wykonać po uzyskaniu wymaganych prawem zezwoleń, w terminie od 01 października do 28/29 lutego, pod nadzorem herpetologa oraz po stwierdzeniu braku występowania w nich płazów, po uprzednim wygrodzeniu zbiornika i odławianiu osobników go opuszczających;
22. Po odłowieniu zwierząt stopniowo obniżać lustro wody. Zbiorniki zasypywać jednostronnym frontem roboczym umożliwiającym ewentualną ucieczkę zwierząt i po wcześniejszej weryfikacji pod kątem ich obecności;

23. Zaplecze budowy wygradzić, a stwierdzone podczas prac płazy przenosić pod nadzorem herpetologa w utworzone zbiorniki zastępcze lub inne miejsca o odpowiednich warunkach siedliskowych zlokalizowane jak najbliżej miejsc odnalezienia płazów, ale poza terenem budowy;
24. Podczas prowadzenia prac nie dopuścić do powstawania lokalnych zastoisk wody mogących stwarzać potencjalne miejsca rozrodu płazów;
25. Pod nadzorem herpetologa wybudować przed rozpoczęciem budowy drogi zbiornik zastępczy dla płazów sąsiadujący z zasypywanymi zbiornikami w obrębie Markowszczyzna. Zbiornik zlokalizować w kilometrażu 16+100-16+600, odcinek ten szczelnie wygradzić pełnymi płótkami wysokości min. 50 cm od powierzchni ziemi i wkopanymi min. 10 cm w grunt oraz górnej krawędzi o szerokości 5 cm odchylonej na zewnątrz. Płotki wyposażać w wybetonowany pas szerokości ok. 30 cm zabezpieczający płotki przed zarastaniem roślinnością, a końce wygradzenia zakończyć w kształcie litery U;
26. Zbiornik zastępczy powinien mieć powierzchnię ok. 400 m², wyprofilowane dno o nachyleniu nie większym niż 1:5 i liczne rozległe płycizny do 30 cm zajmujące nawet 80 % powierzchni;
27. Wykopy, elementy odwodnienia oraz inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt zabezpieczyć przed ich dostaniem się oraz kontrolować pod nadzorem przyrodniczym codziennie rano przed rozpoczęciem robót oraz pod koniec dnia po zakończeniu prac. Także przed zasypianiem wykopów skontrolować, czy nie zostały tam uwięzione zwierzęta. Odnalezione osobniki przenieść w dogodne siedliska;
28. Zaplecze budowy, miejsca postoju pojazdów i składowania materiałów budowlanych wyznaczyć poza strefą:
 - min. 150 m od rzek Narew, Awissa, Turośnianka,
 - min. 50 m od pozostałych cieków naturalnych, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych,
 - min. 50 m od siedlisk przyrodniczych i cennych gatunków roślin w kilometrażu 0+250-1+000 i 1+100-1+850 po obu stronach drogi,
 - min. 20 m od lasów i skupisk drzew,
 - min. 2 m od obrysu koron drzew, ale nie bliżej niż 10 m od pnia,
 - min. 50 m od granic obszarów objętych ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody.
29. Lokalizację zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowej powinien wskazać nadzór przyrodniczy po uprzedniej weryfikacji terenowej, wykluczając wymienione w powyższym punkcie obszary oraz bufor 50 m względem stwierdzonych miejsc gniazdowania, lęgówisk, schronień zwierząt;
30. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniem, prace w zasięgu korony drzewa i 2 m od jej obrysu prowadzić ręcznie;
31. W zasięgu strefy korzeniowej - zasięg korony i bufor 2 m od jej obrysu, nie zmieniać poziomu gruntu i nie wyznaczać tymczasowych ciągów komunikacyjnych dla pracowników budowy i ruchu pojazdów;
32. Prace ziemne w obrębie korzeni wykonywać w okresie spoczynku zimowego, tj. od listopada do marca;
33. Na czas budowy umieścić drewniane ogrodzenie oraz tablicę informacyjną w km ok. 0+250-1+000 i ok. 1+100-1+850, odgradzając teren prac od pozostałego terenu Narwiańskiego Parku Narodowego i obszaru Natura 2000 Narwiańskie Bagna oraz zabezpieczając przed ruchem pojazdów, pieszymi, zaśmiecaniem itp.

34. Tymczasowe pełne wygradzenia dla płazów wysokości min. 50 cm nad ziemią i wkopane 10 cm w głąb gruntu zlokalizować po obu stronach drogi w przybliżonym kilometrażu:
- 0+800-1+400 obejścia m. Roszki-Wodźki,
 - na całym odcinku obejścia m. Łapy,
 - 0+000 – 1+000 obejścia m. Turośń Dolna,
 - 1+100-1+300 obejścia m. Markowszczyzna,
 - na odcinkach po 20 m w obie strony od osi przepustów zintegrowanych z ciekami w ciągu istniejących dróg wojewódzkich nr 681 i 682;
35. W okresie migracji płazów, tj. w terminie 15.03-30.04 i 15.08-30.09, należy wzdłuż wygradzeń zastosować systemy pułapek dla płazów w postaci wkopanych w grunt wiaderek o wysokości min. 30 cm na równi z powierzchnią gruntu od strony zewnętrznej wygradzeń, pozwalających na wyłapywanie migrujących osobników i przenoszenie ich pod nadzorem herpetologa poza plac budowy;

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

1. Zaprojektować kanalizację deszczową na następujących odcinkach drogi:

Odcinek DW681

- około km 3+250 – 3+550: wylot ok. 3+500 (w okolicach cieku)

Odcinek DW682

- około km 3+350 – 3+600: wylot ok. 3+400 (w okolicach Narwi)
- około km 3+600 – 5+100: wylot ok. 3+600 (w okolicach Narwi)
- około km 5+100 – 5+800: wylot ok. 5+100 (rów drogowy)
- około km 7+700 – 8+800: wylot ok. 8+750 (w okolicach cieku)
- około km 9+300 – 9+750: wylot ok. 9+300
- około km 11+000 – 11+900: wylot ok. 11+300 (w okolicach Turośnianki)
- około km 12+700 – 13+050: wylot ok. 12+800
- około km 13+450 – 13+750: wylot ok. 13+500 i 13+800
- około km 16+600 – 16+850: wylot ok. 16+600 (rów drogowy)

2. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni drogi (studzienki osadnikowe) w następujących przybliżonych lokalizacjach:

DW681

- km 3+250 – 3+550: wylot ok. 3+400 (w okolicach cieku)

DW682

- km 3+350 – 3+600: wylot ok. 3+400 (w okolicach Narwi),
- km 3+600 – 4+650: wylot ok. 3+600 (w okolicach Narwi),
- km 5+100 – 5+800: wylot ok. 5+100 (rów drogowy),
- km 7+200 – 8+800: wylot ok. 8+750 (w okolicach cieku),
- km 11+000 – 11+900: wylot ok. 11+300 (w okolicach Turośnianki),
- km 16+600 – 16+850: wylot ok. 16+600 (rów drogowy)

W rejonie rz. Narwi, Turośnianki oraz Awissy zastosowane osadniki wyposażać w ręczne zamknięcie na odpływie.

3. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni drogi do istniejących wód powierzchniowych w taki sposób, aby efekt podczyszczania w nich osiągnięty spełniał wymogi prawa.

4. Zaprojektować obwodnicę msc. Łapy w postaci 3 estakad możliwie najbardziej płaskich, stanowiących jak najmniejszą powierzchniowo przeszkodę dla ptactwa. Estakadę nr 1 umieścić w km 0+190-0+894, estakadę nr 2 w km 1+182-1+706, estakadę nr 3 w km 1+954-2+418;
5. Zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
 - w km ok. 0+880 na rzece Awissa, o wymiarach min. 3,5 m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 2x8m,
 - w km ok. 1+091 przejście zintegrowane z rowem i przejazdem gospodarczym, o wymiarach min. 2 m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 6 m licząc łącznie z jezdnią,
 - w km ok. 4+670 na cieku, o wymiarach min. 1,8 m wysokości i obustronnych suchych półkach o minimalnej szerokości 50 cm,
 - w km 5+570 na rzece Awissa, o wymiarach min. 3,5 m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 2x6m,
 - w km 6+030, przejście suche o średnicy min. 1,5 m,
 - w km 7+100 na rowie melioracyjnym, o wymiarach min. 1,8 m wysokości i obustronnych suchych półkach o minimalnej szerokości 50 cm,
 - w km ok. 3+500 na rzece Narew o wymiarach min. 2 m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 8m i 5 m,
 - w km ok. 8+754 na cieku, o wymiarach min. 1,5 m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 2x2m,
 - w km 11+286 na rzece Turośniance, o wymiarach min. 2 m wysokości i obustronnych suchych półkach o minimalnej szerokości od 3,5m do 5,3 m,
 - w km 11+560, przejście suche o średnicy min. 1,5 m,
 - w km 12+506 na rowie melioracyjnym, o wymiarach min. 2 m wysokości i obustronnych suchych półkach o minimalnej szerokości od 2,5m do 7,5 m,
 - w km 13+780 na rowie melioracyjnym, o wymiarach min. 1,8 m wysokości i obustronnych suchych półkach o minimalnej szerokości 50 cm,
 - w km ok. 15+584 przejście zintegrowane z ciekim i przejazdem gospodarczym, o wymiarach min. 3,5m wysokości i minimalnej szerokości suchej przestrzeni dla zwierząt równej 6,7 m licząc łącznie z jezdnią,
 - w km 16+250, przejście suche o średnicy min. 1,5 m,
 - w km 16+350, przejście suche o średnicy min. 1,5 m,
 - w km 0+190-0+894, 1+182-1+706 i 1+954-2+418 - 3 estakady, o minimalnej wysokości przestrzeni dostępnej dla zwierząt równej 5 m;
6. Zaprojektować i umieścić szczeliny doświetlające w pasie rozdziału pomiędzy jezdniami:
 - w obiekcie na rzece Narew, w km ok. 3+500 w msc. Uhowo – 50 cm,
 - w obiekcie na cieku, w km ok. 8+754 w msc. Bojary – 180 cm,
 - w obiekcie na rzece Turośnianka, w km ok. 11+286 w msc. Turośń Dolna – 180 cm,
 - w obiekcie na cieku, w km ok. 12+506 w msc. Turośń Dolna – 180 cm,
 - w obiekcie na rowie, w km ok. 15+584 w msc. Markowszczyzna – 90 cm;
7. Przejścia dla zwierząt średnich, tj. w km ok. 0+880 i ok. 5+570 w miejscach przecięcia z rzeką Awissa, na długości min. 150 m od osi przejść, wyposażyć w wygradzenia wysokości 2,2 m z siatek stalowych o zmniejszającej się wielkości oczek od górnej krawędzi w kierunku poziomego gruntu, wkopanych w grunt na głębokość min. 30 cm;
8. Wszystkie przejścia dla zwierząt wyposażyć w system pełnych (np. z prefabrykatów betonowych, polimerobetonowych, polimerowych lub stalowych) wygradzeń naprowadzających na dystansie min. 100 m od osi przejść w obie strony, o wysokości min. 50 cm od powierzchni ziemi i wkopaniu min. 10 cm w grunt oraz górnej

krawędzi o szerokości 5 cm odchylonej na zewnątrz. Płotki szczelnie połączyć z wlotami do przepustów, wyposażyć w wybetonowany pas szerokości ok. 30 cm zabezpieczający płotki przed zarastaniem roślinnością, a końce wygradzenia zakończyć w kształcie litery U.

W przypadku przepustów w km ok. 16+250 i 16+350, wygradzenie wykonać na całym odcinku w kilometrażu ok. 16+100-16+600.

W przypadku przejść dla średnich zwierząt, na odcinkach gdzie wykonana będzie siatka wys. 2,2 m, w celu ochrony przed wtargnięciem płazów na drogę i naprowadzenia do przejść dopuszcza się zamiast pełnych wygradzeń zamontowanie do ogrodzenia z siatki dodatkowej siatki dogęszczającej o wysokości min. 50 cm i wielkości oczek poniżej 0,5 cm;

9. Zaprojektować w rejonie przejść dla zwierząt nasadzenia osłonowo-naprowadzające z gatunków rodzimych oraz umieścić karpy korzeniowe i kamienie;
10. Do przydrożnych nasadzeń nie wykorzystywać roślin, których owoce stanowią pożywienie dla ptaków, jak np. jarzab, głóg, berberys;
11. Dno przepustów suchych oraz suche półki wyłożyć gruntem organicznym grubości minimum 5 cm;
12. W przypadku przejść zintegrowanych z ciekami, suche półki/pasy suchego brzegu lokalizować powyżej zasięgu wody średniej i płynnie połączyć z terenem wokół przejścia;
13. Ewentualne umocnienia cieków w rejonie obiektów wykonać z materiałów naturalnych (np. narzut kamienny na dnie cieku, płotki faszynowe, darniowanie skarp);
14. W świetle przejść dla zwierząt nie projektować elementów odwodnienia drogi i innych obcych elementów;
15. Podpory planowanego mostu na rz. Narew umieścić zgodnie z rozstawem podpór mostu istniejącego. Most wykonać możliwie najbardziej płaski, pozbawiony elementów wyniesionych zagrażającym ptakom, jak np. wanty;
16. W kilometrażu ok. 5+500-6+400 (bez przerwy na moście nad Awissą) oraz na odcinku obejścia m. Łapy (od km 0+000) do połączenia z istniejącą drogą wojewódzką nr 682 umieścić nieprzezroczyste ekrany akustyczne wysokości min. 2 m. Ekrany nie obsadzać roślinnością;

II. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016r., poz.138).

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

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w najbliższej odległości ok. 70 km od granicy z Białorusią, nie zachodzi więc zagrożenie wystąpienia oddziaływań transgranicznych powodowanych przez planowaną do realizacji drogę.

IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez monitoring w następującym zakresie:

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Wykonać monitoring porealizacyjny przejść dla zwierząt, uwzględniający wszystkie przejścia, w postaci identyfikacji śladów i tropów (w tym liczenie tropów z wykorzystaniem pojemników z tuszem lub rynien z piaskiem). Wstępnie monitoring wykonywać przez min. 2 miesiące w przeciągu pierwszych 6 miesięcy od oddania obiektów do eksploatacji, a rok po oddaniu drogi do użytkowania rozpocząć minimum 3-letni monitoring z nasilonymi kontrolami w okresie wiosennym i jesiennym. W przypadku występowania pokrywy śnieżnej - przeprowadzić dodatkową sesję zimową.
3. Monitoring przejść dla zwierząt powinien uwzględniać również kontrolę techniczną, drożności i utrzymania wszystkich przejść dla zwierząt, kontrolę szczelności płotków oraz pielęgnację roślinności;
4. Sprawozdania z monitoringu należy corocznie przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku;
5. Dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym.

V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Organ, na tym etapie postępowania nie stwierdził konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w świetle art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.).

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, która powinna objąć:

1. Wykonanie weryfikujących pomiarów hałasu dla wszystkich 39 punktów pomiarowych przyjętych do obliczeń w analizie akustycznej.
2. Porównanie uzyskanych wyników pomiarowych przedstawionych w analizie porealizacyjnej w stosunku do wartości obliczonych w raporcie i w stosunku do wartości dopuszczalnych.
3. Jeżeli badania hałasu wykażą przekroczenia wartości dopuszczalnych, należy przedstawić propozycje zabezpieczeń akustycznych i podać szczegółowe informacje dot. typu urządzeń, ich parametrów i lokalizacji.

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

VII. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

VIII. Załącznik nr 1 pn.: Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

IX. Załącznik nr 2 pn.: Wykaz działek koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych.

- X. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016.23 j.t.).**

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 29 kwietnia 2015 r. (data wpływu: 4 maja 2015 r.) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 682 i Nr 681 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Łapy, Płonka Kościelna i Roszki Wodźki”, załączając raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz kopie map ewidencyjnych. Jednocześnie Inwestor zwrócił się z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa, ze względu na ważny interes społeczny.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do I grupy przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016. 71 j.t.), dla których sporządzenie raportu jest wymagane obligatoryjnie i zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a 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.2016.353 j.t.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 18 maja 2015 r., powiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia informując o tym fakcie strony postępowania obwieszczeniem z dnia 18 maja 2015 r., znak: WOOŚ-II.4200.2.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 20 maja 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 18 maja 2015 r. do 3 czerwca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sokoły w dniach od 20 maja 2015 r. do 3 czerwca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Turośń Kościelna oraz Urzędu Miejskiego w Łapach w dniach od 21 maja 2015 r. do 5 czerwca 2015 r.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego pismem z dnia 26 maja 2015 r. Towarzystwo Przyjaciół Turośni Dolnej wniosło, powołując się na swoje cele statutowe, o dopuszczenie jej na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu. Tut. organ uznał ww. stowarzyszenie za stronę postępowania na podstawie art. 31 § 1 KPA.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wielokrotnie pismami z dnia: 24 czerwca 2015 r., 12 sierpnia 2015 r., 30 października 2015 r. oraz 8 lutego 2016 r. na podstawie art. 50 § 1 i art. 54 §1 pkt 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016. 23 j.t.) wzywał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wyznaczając ostateczny termin załatwienia sprawy do 25 marca 2016 r.

Wskazane przez organ braki dotyczyły m. in.: metodyki i wyników przeprowadzonej inwentaryzacji poszczególnych gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, przedstawienia lokalizacji przejść dla zwierząt, parametrów przejść dla zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów mostowych (kolejowych i drogowego) przez rzekę

Narew, opisu analizowanych wariantów wraz z pełną analizą wariantu przewidzianego do realizacji, wpływu planowanej inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu w stosunku do terenów objętych ochroną akustyczną, w zakresie emisji do powietrza oraz załączników graficznych do raportu przedstawiających oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Inwestor pismem z dnia 18 lutego 2016 r. znak: WBiD.400.2.2.2014 ostatecznie uzupełnił raport oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 19 lutego 2016 r. wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi oraz przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia.

Powyższy fakt tut. organ podał do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 19 lutego 2016 r., znak: WOOŚ-II.4200.2.2015.UM zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 j.t.). Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 20 lutego 2016 r. oraz wywieszone na 21 dni na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. urzędu w dniach od 19 lutego 2016 r. do 14 marca 2016 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Turośń Kościelna od dnia 26 lutego 2016 r. do 18 marca 2016 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łapach w dniach od 26 lutego 2016 r. do 18 marca 2016 r., oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sokoły od dnia 25 lutego 2016 r. do 17 marca 2016 r.

Pismem z dnia 10 marca 2016 r. Inwestor sprostował omyłkę pisarską w numeracji dróg wojewódzkich zaistniałą w ww. uzupełnieniu. Z uwagi na fakt, iż właściwa numeracja dróg wojewódzkich widniała w dokumentach (wniosku, raporcie i jego uzupełnieniach) tut. organ nie znalazł podstaw do przeprowadzenia ponownie procedury udziału społeczeństwa.

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

- Stowarzyszenia „LEGE ARTIS PRO NATURA” pismem z dnia 29 lutego 2016 r. dot. uzupełnienia przedłożonego raportu o wyjaśnienie, na jakiej podstawie oszacowano liczbę pojazdów w prognozowanych latach 2022 i 2032 i czy w wyniku realizacji przedsięwzięcia wzrośnie prędkość ruchu pojazdów i czy przyczynić się to może do okaleczenia lub śmiertelności zwierząt. Ponadto stowarzyszenie kwestionuje konieczności wykonania planowanej drogi jako dwujezdniowej, z uwagi na większą ingerencję w środowisko naturalne.
- Pana Ryszarda Modzelewskiego - Dyrektora Narwiańskiego Parku Narodowego, który pismem z dnia 10 marca 2016 r. znak: NPN-ZEN-442/98/2/16 poinformował tut. organ, iż wykonawca raportu od 10.06.2015 r. nie ustosunkował się do uwag dotyczących oddziaływania na obszar Narwiańskiego Parku Narodowego oraz, że w dniu 2 marca 2016 r. wykonawca raportu wystąpił do NPN z wnioskiem o wyrażenie zgody na przeprowadzenie badań inwentaryzacyjnych.
- Pana Piotra Perkowskiego, który pismem z dnia 10 marca 2016 r. wniósł swój sprzeciw dotyczący realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, uzasadniając, iż inwestycja przebiegać będzie przez bardzo cenne przyrodniczo tereny Natura 2000, a jego zdaniem inwestycja w części dot. obejścia m. Łapy nie jest konieczna.
- Towarzystwa Przyjaciół Turośni Dolnej, które w piśmie z dnia 11 marca 2016 r. kwestionuje wykonaną w raporcie inwentaryzację przyrodniczą. Ponadto stwierdza, iż w raporcie brak jest przejść dla zwierząt zapewniających drożność korytarzy ekologicznych, brak jest analizy oddziaływań skumulowanych z inwestycjami

liniowymi istniejącymi i planowanymi (linią kolejową na trasie Baciuty – Uhowo – Łapy, trasą planowanej drogi S19 na odc. Choroszcz – Płoski), jak również niepoprawnie zostały przyjęte założenia do analizy akustycznej.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 16 marca 2016 r. (data wpływu 17 marca 2016 r.), nr 78/NZ/2016, znak: NZ.9027.2.2016 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie określając następujące warunki jego realizacji:

1. *na terenie budowy należy używać urządzeń i maszyn budowlanych w należyłym stanie technicznym, aby zminimalizować ryzyko wycieku substancji niebezpiecznych takich, jak oleje czy benzyna;*
2. *zabezpieczyć miejsca wyznaczone do składowania substancji, podatnych na migrację wodną, materiałami izolacyjnymi (do czasu zakończenia budowy);*
3. *prowadzić prace budowlane tak, aby maksymalnie ograniczyć uciążliwości dla terenów sąsiednich i obszaru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym oddziaływanie na zdrowie ludzi;*
4. *prowadzić hałaśliwe prace w godzinach nocnych tylko i wyłącznie po uprzednim uzgodnieniu tego faktu z właścicielami sąsiadujących działek.*

Wskazane przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku warunki organ doprecyzował i zawarł w punktach: I 2.1., 2.2, 2.5, 2.6., 2.15 sentencji niniejszej decyzji.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku pismem z dnia 18 marca 2016 r. znak: WBiD.400.2.2.2014 zwrócił się z wnioskiem o odstępstwo wynikające z art. 10 § 2 KPA, uzasadniając, iż planowana inwestycja ma charakter kluczowy dla poprawy bezpieczeństwa ruchu, polepszenia komfortu mieszkańców oraz usprawnienia komunikacji, co niezbędne jest dla prawidłowego rozwoju gospodarczego regionu. Ponadto, jak uzasadnia inwestor, przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w ramach programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Warunkiem przystąpienia do przedmiotowego programu jest m.in. uzyskanie decyzji środowiskowej, jak również złożenie wniosku o dofinansowanie przed upływem terminu przystąpienia do programu tj. koniec marca 2016 r.

Tut. organ analizując materiał dowodowy w niniejszej sprawie oraz biorąc pod uwagę stan faktyczny, uznał za zasadne, iż istnieją przesłanki do odstępstwa od art. 10 § 1, bowiem zaistniała okoliczność niezwłocznego załatwienia sprawy z uwagi na przesłankę wynikającą z art. 10 § 2 kpa tj. grożącą niepowetowaną szkodą materialną, jaką stanowi utrata środków finansowych UE przez inwestora, w przypadku nieuzyskania przez niego decyzji środowiskowej w terminie do końca marca 2016 r. Posiadany przez organ na tym etapie postępowania materiał dowodowy, w tym zgromadzone uwagi i wnioski wniesione w trakcie udziału społeczeństwa, pozwolił na ocenę i wybór najlepszego wariantu przedsięwzięcia, ustalenie ewentualnych zagrożeń dla środowiska, związanych z jego realizacją oraz określeniu warunków ich minimalizacji. Przyczyny odstąpienia od zasady określonej w art. 10 § 1 KPA zgodnie z art. 10 § 3 KPA tut. organ utrwalił w aktach sprawy w postaci stosownej adnotacji.

Podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły: raport o oddziaływaniu na środowisko, uzupełnienia Inwestora na wezwania tut. organu w sprawie uzupełnienia braków merytorycznych stwierdzonych w raporcie, przedłożone pismami z dnia: 22.07.2015 r., 14.09.2015 r., 07.10.2015 r., 13.01.2016 r., 08.02.2016 r. oraz 18.02.2016 r., opinia sanitarna Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, oraz mapy z przedstawioną lokalizacją przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty lokalizacyjne przedsięwzięcia: wariant 0 („zerowy”) – tzw. bezinwestycyjny polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji, warianty inwestycyjne polegające na rozbudowie i przebudowie dróg wojewódzkich Nr 682 i 681 oraz realizacji obejść miejscowości: Roszki – Wodźki, Łapy, Uhowo, Turośń Dolna i Markowszczyzna. Z uwagi na fakt, iż analizowana inwestycja polega na rozbudowie DW 681 i 682, co oznacza jej przebieg częściowo po istniejącym śladzie, analizie poddano warianty lokalizacyjne poszczególnych odcinków ww. dróg po tzw. „nowym śladzie”, w tym obejścia ww. miejscowości.

Droga Wojewódzka NR 681 (DW-681) to droga o łącznej długości ok. 59 km łącząca DW-678 w Roszkach-Wodźkach z DW-690 w Ciechanowcu i przecinająca DK-66 w Brańsku. Trasa ta w połączeniu z DW-694, DW-682 i z małym odcinkiem DW-690 umożliwia skrócenie trasy z Białegostoku do Warszawy. Jednakże z powodu słabego stanu drogi kierowcy wolą korzystać z drogi krajowej NR 8. W ramach planowanego przedsięwzięcia, droga wojewódzka NR 681 rozbudowywana będzie tylko na niewielkim fragmencie.

Droga Wojewódzka NR 682 natomiast to droga o łącznej długości 16 km łącząca drogę NR 681 w Łapach z drogą 678 w Markowszczyźnie. Jest częścią drogi Łapy — Białystok. W ramach analizowanego zadania droga ta rozbudowywana będzie na całym analizowanym odcinku.

Obecnie drogi wojewódzkie w zdecydowanej większości mają szerokość nawierzchni asfaltowej wynoszącą ok. 6 m. Nawierzchnia zostanie poszerzona do szerokości 7 m na odcinku rozbudowy od początku inwestycji do planowanego ronda na końcu obwodnicy m. Łapy, tworząc odcinek jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu. Z kolei dalszy fragment inwestycji przewidziano jako odcinek dwujezdniowy dwupasowy o jezdniach szerokości 7 m oraz obustronnych opaskach i pasie rozdziału. Za wyjątkiem budowy odcinków obwodnicowych przewiduje się wykorzystanie pod rozbudowę istniejącego pasa drogowego z lokalnymi korektami np. w rejonie łuków poziomych, skrzyżowań. Pozostałe fragmenty – obejścia miejscowości – poprowadzone zostaną po nowym szlaku. Trasa ta przebiega głównie przez tereny użytkowane jako łąki i pastwiska, rzadziej pola uprawne. Między m. Płonka-Strumianka a m. Łapy obwodnica przecina pas zadrzewień z olszą, wkracza w dolinę rzeczną i koryto Narwi. Dalej do końca trasy biegnie wśród pól, łąk i pastwisk, miejscami przecinając lasy z dominacją sosny. Z uwagi na rozbudowę istniejącej drogi oraz odcinkowe poprowadzenie trasy po nowym śladzie, projektowana inwestycja powoduje konieczność wycinki kolidujących zadrzewień (zarówno drzew jak i krzewów). W celu złagodzenia negatywnego oddziaływania usuwania drzewostanu na lokalną awifaunę, wycinka wykonana zostanie poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 15 marca do 31 lipca, zaś w terminie 1-15 marca i 1-31 sierpnia wyłącznie po wykluczeniu gniazdowania i stwierdzeniu takiej możliwości przez ornitologa. Powyższe działanie znacznie złagodzi ujemny wpływ prac.

Rozbudowa i przebudowa droga NR 681 w wariantie przewidzianym do realizacji rozpoczyna się w miejscowości Roszki Wodźki, natomiast swój koniec ma w miejscowości Łapy (ok. km 6+700 istn. DW-681). Na w/w odcinku przewidziano cztery warianty obwodnicy m. Roszki Wodźki oraz trzy warianty obwodnicy m. Łapy. Łączna długość odcinka DW-681 na którym planowana jest budowa obwodnicy i rozbudowa istniejącej drogi wynosi do 8 km w zależności od wariantu.

Obwodnica m. Roszki Wodźki zakłada:

- wariant I – o długości ok. 1,2km, przebiega północno-wschodnią stroną miejscowości,

- wariant II – o długości ok. 1,9km, przebiega wzdłuż rzeki Awissy po jej zachodniej stronie, obwodnica swój początek ma w km ok. 31+800 istniejącej drogi DW678 skrzyżowaniem typu rondo, a następnie omija miejscowość jej południowo-zachodnią stroną,
- wariant III – o długości ok. 1,5km, obwodnica ma swój początek na przesuniętym skrzyżowaniu z DW678 typu rondo, następnie przecina miejscowość w kierunku zachodnim i włącza się w istn. km 1+450 przebudowywanej drogi,
- wariant IV – o długości ok. 1,5km, przebiega południowo-zachodnią częścią miejscowości wzdłuż rzeki Awissy po jej wschodniej stronie, obwodnica swój początek ma w km ok.31+600 istniejącej drogi DW678 skrzyżowaniem typu rondo.

W ramach realizacji **obwodnicy m. Łapy** w ciągu DW681 planuje się w wariantcie I obejście m. Płonka-Strumianka i Płonka – Kościelna o długości ok. 4,5 km, oraz łącznik do istniejącej DW-681 o długości ok 1,4 km. Wariant II zakłada inny przebieg łącznika w stosunku do wariantu I oraz obwodnicę tylko miejscowości Łapy w ciągu drogi DW-682 o łącznej długości ok. 3,9 km (w tym przypadku możliwe jest rozszerzenie wariantu obwodnicy o obejście m. Płonka-Strumianka i Płonka – Kościelna wg wariantu I). Na obwodnicy zaprojektowano trzy ronda, na wlocie do m. Płonka, na skrzyżowaniu z łącznikiem oraz na wylocie obwodnicy m. Łapy (w istn. km ok. 2+900 DW682). Wariant III na obwodnicy m. Płonka-Strumianka i Płonka – Kościelna przebiega po trasie wariantu I.

Rozbudowa i przebudowa drogi DW 682 w wariantcie przewidzianym do realizacji rozpoczyna się w km 0+000 na obwodnicy miejscowości Łapy (ok. km 6+400 projektowanej DW681), a swój koniec ma w istniejącym km ok. 16+308 DW682. Łączna długość odcinka wynosi ok. 16,870 km. W ciągu rozbudowywanej drogi przewidziano realizację następujących obwodnic miejscowości: Łapy, Uhowo, Turośń Dolna i Markowszczyzna.

Obwodnica m. Łapy zakłada:

- wariant I / wariant II – o długości ok. 2,4km, przebiega północną stroną miejscowości po terenie równinnym, wzdłuż koryta rzeki Narew, obwodnica jest kontynuacją projektowanej drogi DW681, różnice w wariantach polegają na zastosowaniu innych promieni łuków poziomych, w zakresie wariantu I istnieje ponadto wariant, który pełni funkcję łącznika komunikującego istniejącą drogę wojewódzką z planowaną obwodnicą m. Łap.
- wariant III – o długości ok. 2,8km, przebiega północną stroną miejscowości po terenie równinnym, wzdłuż koryta rzeki Narew, obwodnica jest kontynuacją projektowanej drogi DW681, wariant ten jest najbardziej odsuniętym na północ przebiegiem obwodnicy m. Łapy, W toku postępowania zmieniono wariant technologiczny wykonania obejścia msc. Łapy, zrezygnowano z nasypu w dolinie rzecznej i zaproponowano wariant alternatywny w postaci wykonania 3 estakad - wariant III.1 obwodnicy m. Łapy na odcinku przejścia przez tereny Narwiańskiego Parku Narodowego. Wariant ten przewiduje budowę 3 estakad o długościach E1 – 698,0 m, E2 – 518,0 m, E3 – 456,0 m. Wariant alternatywny zakładający budowę trzech estakad w celu zachowania istniejącego zasilania doliny Narwi jest wariantem, który w najmniejszym stopniu ingeruje w tereny Narwiańskiego Parku Narodowego. Budowa obwodnicy w wariantcie II.1 ograniczy ingerencję w obrębie gleb organicznych oraz zapewni stałe zasilanie doliny Narwi wodami wysoczyznowymi zapewniając trwałość ekosystemów dolinowych Narwi i Awissy.

Obwodnica Uhowa zakłada:

- wariant I / wariant II – o długościach odpowiednio 1,8km i 2,2km, obwodnice przebiegają przez centrum częściowo wzdłuż istniejącego nasypu kolejowego oraz północno-wschodnią stroną m. Uhowo,
- wariant III – o długości 2,0km, jest pośrednim wariantem obwodnicy i przebiega podobnie jak poprzednie warianty przez centrum oraz częściowo wzdłuż istniejącego nasypu kolejowego, wariant ten przecina linię kolejową, wpisując się optymalnie w teren mijając m. Uhowo wschodnią stroną.

Obwodnica Turośni Dolnej zakłada:

- wariant I / wariant II / wariant IV – o długościach odpowiednio 1,2km, 2,7km i 1,4km, obwodnice przebiegają południowo-wschodnią stroną miejscowości, w prezentowanych wariantach zapewniona jest komunikacja z droga na Suraz i do Turośni Kościelnej,
- wariant III / wariant V – o długościach odpowiednio 1,8km i 4,0km, obwodnice przebiegają północno-zachodnią stroną miejscowości, wariant III przecina miejscowość w północnej jej części, natomiast wariant V jest projektowany poza jej granicami będąc jednocześnie najdłuższym z projektowanych.

Obwodnicę Markowszczyzny przedstawiono w dwóch wariantach, które przebiegają południowo-wschodnią stroną miejscowości. Jeden z nich o długości ok. 2,1km jest zbliżony do miejscowości, natomiast drugi o długości ok. 2,5km wykorzystuje „naturalny” podział wsi Markowszczyzna i Niecki. Oba warianty oprócz lokalizacji różnią się w znacznym stopniu geometrią łuków poziomych.

Wariant bezinwestycyjny wiąże się z negatywnym oddziaływaniem ruchu pojazdów na mieszkańców m.in. poprzez emisję spalin, drgania, hałas, wypadki i kolizje, utrudnienia związane z komunikacją lokalną. Stan analizowanego odcinka dróg wojewódzkich nr 681 i 682, na omawianym fragmencie jest niezadowalający, wymagający rozbudowy.

Pod względem środowiskowym rozbudowa i przebudowa odcinków dróg wojewódzkich NR 681 i 682 przyczyni się przede wszystkim do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprawy warunków akustycznych jak i poprawy stanu środowiska gruntowo - wodnego oraz poprawę układu odprowadzania wód deszczowych.

Po przeanalizowaniu wariantów planowanych obwodnic w/w miejscowości, rozwiązania rozbudowy dróg wojewódzkich nr 681 i 682, uwzględniające budowę obwodnic są korzystniejsze od wariantów bezinwestycyjnych z uwagi na wyprowadzenie ruchu kołowego poza miejscowości. Ponadto planowane obwodnice w porównaniu z rozbudową drogi po istniejącym śladzie charakteryzują się wyższym standardem technicznym z uwagi na brak ograniczeń w tym zakresie geometrii dróg, jak również mniejszym oddziaływaniem społecznym.

Według inwestora dla obwodnicy **m. Roszki-Wodźki preferowany jest wariant II** z uwagi na korzystne aspekty oddziaływania technicznego oraz ekonomiczno-społecznego. Najgorzej oceniony został wariant III, który został odrzucony m.in. z uwagi na konieczne wyburzenia oraz niekorzystną geometrię drogi. Pod kątem środowiskowym wariant inwestorski jest porównywalny z wariantem I (zbliżona, najmniejsza liczba kolizji z elementami środowiska).

Obwodnica m. Łapy jest kontynuacją obwodnicy Płonki Kościelnej. Z uwagi na kryteria, warianty tej obwodnicy różnią się jedynie lokalizacją łącznika do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej. **Wariant III.1 tzw. „inwestorski” obwodnicy m. Łapy** jest wariantem technologicznym wariantu III obwodnicy m. Łapy na odcinku przejścia przez tereny Narwiańskiego Parku Narodowego. Wariant ten przewiduje budowę 3 estakad o długościach E1 – 698,0 m, E2 – 518,0 m, E3 – 456,0 m. Wariant alternatywny zakładający budowę trzech estakad w celu zachowania istniejącego zasilania doliny Narwi jest wariantem, który w najmniejszym stopniu ingeruje w tereny Narwiańskiego Parku Narodowego. Budowa obwodnicy w wariantcie II.1 ograniczy ingerencję w obrębie gleb organicznych oraz zapewni stałe zasilanie doliny Narwi wodami wysoczyznowymi zapewniając trwałość ekosystemów dolinowych Narwi i Awissy.

W aspekcie środowiskowym każdy z wariantów **obwodnicy m. Uhowo**, również **wariant III**, przewidziany do realizacji uzyskał taką samą ocenę w porównaniu z pozostałymi wariantami.

Obwodnica Turośni Dolnej, w wariantcie II - realizacyjnym przebiegają po obu stronach miejscowości. Z uwagi na przebiegi wariantów I, III i IV przez miejscowość lub w bliskiej odległości od zabudowań pod względem społecznym są do odrzucenia.

Preferowanym przez inwestora przebiegiem obwodnicy jest wariant II z uwagi na wykorzystanie istniejącej sieci dróg, dobre skomunikowanie dróg poprzecznych oraz krótsza i zarazem wpisująca się w teren lokalizacja.

Obwodnica m. Markowszczyzna analizowana była w dwóch wariantach, które przebiegają południowo-wschodnią stroną miejscowości. Jeden z nich o długości ok. 2,1km jest zbliżony do miejscowości, natomiast drugi o długości ok. 2,5km wykorzystuje „naturalny” podział wsi Markowszczyzna i Niecki. Oba warianty oprócz lokalizacji różnią się geometrią łuków poziomych. Wariant II pod względem społecznym jest korzystniejszy z uwagi na wykorzystanie w sposób naturalny podziału dwóch miejscowości drogą gminną. W aspekcie środowiskowym każdy z wariantów ma taką samą ocenę.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie ww. warianty przedsięwzięcia, w tym wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia pod kątem kryteriów: technicznych, środowiskowych, ekonomiczno – społecznych. Z analizy porównawczej wariantów przeprowadzonej pod kątem powyższych kryteriów wynika, że najkorzystniejszymi dla środowiska jest wariant wnioskowany przez Inwestora.

Przedmiotowa inwestycja na znacznym odcinku przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Koliduje również ze specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002 zatwierdzonym przez Komisję Europejską, pokrywającym się terytorialnie w rejonie inwestycji z Narwiańskim Parkiem Narodowym. Pozostałe obszary Natura 2000 zlokalizowane są w oddaleniu od przedmiotowej inwestycji, spośród których najbliższej znajduje się „ptasi” obszar Dolina Górnej Narwi i „siedliskowa” Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, tj. w odległości ok. 4,3 km na południe. Planowane przedsięwzięcie ze względu na odległość oraz usytuowanie nie będzie względem tych obszarów generować negatywnych oddziaływań.

Na potrzeby niniejszej inwestycji wykonano inwentaryzację przyrodniczą w obszarze jej oddziaływania. Badania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków podlegających ochronie rozpoczęto od połowy maja 2014 r. i prowadzono do końca listopada 2014 r. Inwentaryzowano również bezkręgowce, płazy, gady i ptaki w okresie późnej wiosny, lata i jesieni, a ssaki w sezonie letnio-jesiennym. W roku 2015, w sezonie wiosenno-letnim, badania były kontynuowane. Dodatkowo wykorzystano materiały pozyskane, uwzględniono m.in. dane służące opracowaniu planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 Narwiańskie Bagna i Bagienna Dolina Narwi oraz dane IBS PAN w Białowieży będące podstawą do określenia korytarzy migracyjnych dużych i średnich zwierząt. Dla roślin naczyniowych, mszaków, porostów, grzybów i siedlisk przyrodniczych określono zasięg oddziaływania pośredniego do 100 m od krawędzi jezdni, przy czym za znaczące przyjęto zawierające się w buforze 50 m od linii zajętości terenu. Dla ryb, gadów, płazów, ssaków zasięg oddziaływania ustalono do 150 m. W przypadku ptaków zasięg oddziaływania pośredniego jest różny i indywidualny względem każdego gatunku. Sama budowa drogi poprzez zajęcie terenu, rozwój infrastruktury towarzyszącej i w konsekwencji przekształcenie siedlisk powoduje opuszczenie terenu inwestycji przez ptaki. Z kolei w odniesieniu do etapu budowy, powszechnie wiadomym jest, że im większe natężenie hałasu, a tym samym im mniejszy dystans od drogi, tym spadek zagęszczenia jest większy. Zasięg niekorzystnego oddziaływania jest zależny od wrażliwości gatunku.

Przeprowadzone badania terenowe wykazały, że realizacja zamierzenia wymaga naruszenia stanowisk gatunków objętych ochroną gatunkową. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody, na powyższe konieczne będzie uzyskanie zezwolenia. W przybliżeniu, zniszczonych zostanie 6 okazów kukułki szerokolistnej i 2 podkolana białego ze względu na

konieczność budowy obwodnicy Łap, 3 stanowiska podkolana białego kolidują z trasą obwodnicy Turośni Dolnej, 2m² kocanek piaskowych, 5 okazów kukułki krwistej, 10 okazów kukułki szerokolistnej oraz 2 okazy podkolana białego wymagają usunięcia z uwagi na realizację obwodnicy Markowszczyzny, a 5 okazów kukułki krwistej, 2 okazy podkolana białego, 5 okazów kukułki szerokolistnej znajduje się na przebiegu obejścia m. Roszki-Wodźki. Dodatkowo, wycinka drzew przydrożnych spowoduje zniszczenie ok. 12 drzew z odnożycą mączystą i ok. 5 drzew z obrotnicą rzęśową. Inwestycja wiąże się również ze zniszczeniem obszarów leśnych z wieloma stanowiskami mszaków takich jak mokradłoszka zastrzona, drabik drzewkowaty, dzióbek Zetterstedta, rakieta pospolity, płonnik pospolity. Jednak w borach, w miejscu inwestycji, warstwa mszyska jest dość dobrze rozwinięta, zatem rozbudowa dróg wojewódzkich nie wpłynie znacząco na bryoflorę.

W rejonie inwestycji odnotowano zespoły roślinne należące do cennych siedlisk przyrodniczych, wyszczególnionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej oraz stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Narwiańskie Bagna. Są to siedliska o kodach: 6430 – Ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne, 7230 – Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 6230 – Bogate florystycznie górskie i niżowe murawy bliźniczkowe, 4030 – Suche wrzosowiska, 3150 – Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympeion*, *Potamion*. Wykonanie planowanego zamierzenia koliduje z częścią z nich, gdyż nie można całkowicie wykluczyć ingerencji w siedliska przyrodnicze. Realizacja inwestycji wymusza naruszenie dwóch płatów siedlisk torfowisk zakwalifikowanych do siedliska o kodzie 7230 o łącznej powierzchni 0,54 ha. Utrata nastąpi częściowo z uwagi na oddziaływania bezpośrednie związane z koniecznością posadowienia podpory estakady w obrębie płatów siedliska, a także w fazie użytkowania ze względu na zacienienie terenu. Ubytek niespełna 0,6 % całkowitej powierzchni siedliska przyrodniczego 7230 występującego w granicach obszaru Natura 2000 sprawia, że skala zniszczeń nie jest istotnie duża, a oddziaływanie nie przyjmie znacząco negatywnej skali. Pozostałe płaty tego wrażliwego na zmiany stosunków wodnych siedliska nie są zagrożone realizacją inwestycji przy założeniu technologicznym w postaci estakady. Wariant realizowany na nasypie, spowodowałby prawdopodobnie zanik także tych płatów. Planowana obwodnica Łap wkracza w dolinę Narwi w której licznie występują starorzecza – siedliska przyrodnicze o kodzie 3150. Faza budowy będzie etapem o istotniejszym oddziaływaniu na siedliska i gatunki roślin niż etap eksploatacji inwestycji m.in. z uwagi na nieodwracalne zniszczenie pokrywy roślinnej, fragmentację siedlisk, zaburzenia stosunków wodnych. Pierwotnie rozpatrywany wariant drogi w postaci nasypu i związana z tym wymiana gruntów nienośnych na nośne, podobnie jak w przypadku siedliska 7230 przyczyniłby się do ograniczenia zasilania części doliny wodami podziemnymi i pogorszenia ich stanu ochrony lub też całkowitego zaniku. Wiązałoby się to ze zmianą lokalnych stosunków wodnych, stanu wody w gruncie, kierunku odpływu wody opadowej oraz odprowadzaniem wody i ścieków na grunty sąsiednie. Z uwagi na liczne potencjalne bezpośrednie i pośrednie negatywne oddziaływania, dotyczące zwłaszcza obszarów cennych przyrodniczo objętych ochroną w ramach sieci Natura 2000 i parku narodowego, w toku postępowania uwzględniono dodatkowy wariant technologiczny budowy obwodnicy Łap. Założono budowę drogi z wykorzystaniem trzech estakad w granicach siedlisk hydrogenicznych, szerokości 13,6 m każda. Aby ograniczyć ingerencję i przebywanie ludzi (ruch pojazdów, pieszych, zaśmiecanie itp.) na fragmentach cennych siedlisk przyrodniczych, innych niż przewidziane do zniszczenia na skutek prowadzonych prac, na etapie budowy zastosowane będą tymczasowe drewniane wygradzenia w km ok. 0+250-1+000 i ok. 1+100-1+850. W przypadku estakady 1 (wysuniętej najbardziej na zachód), na terenie Narwiańskiego Parku Narodowego posadowionych zostanie 10 podpór, zaś w przypadku estakady 2 (środkowej) -7 podpór. Estakada wysunięta najbardziej na wschód, tj. nr 3 (oraz jej podpory) znajdować się będzie poza terenem Narwiańskiego Parku Narodowego. Wszystkie

podpory zostaną posadowione na palach, prace fundamentowe będą wykonywane w ściankach szczelnych. Zastosowanie wariantu alternatywnego ograniczy ingerencję w obrębie gleb organicznych oraz zapewni stałe zasilanie doliny rzecznej Narwi wodami wysocyznowymi zapewniając trwałość ekosystemom. Budowa estakad sprzyja również minimalizacji ingerencji w teren Narwiańskiego Parku Narodowego. Wracając do kwestii pobliskich siedlisk przyrodniczych, z planowanym przebiegiem inwestycji sąsiadują także płaty siedlisk o kodach 6230 i 4030, jednak brak fizycznej ingerencji w te zbiorowiska oraz odmienne od torfowisk uwarunkowania niezbędne dla zachowania korzystnego stanu ochrony sprawia, że negatywne oddziaływania względem tych siedlisk nie wystąpią.

Jak już wspomniano, inwestycja biegnie w rejonie siedlisk hydrogenicznych w dolinie Narwi, przecina też punktowo mniejsze cieki i siedliska otaczające małe zbiorniki wodne. W wyniku realizacji inwestycji mogą ulec one zanikowi na skutek lokalnych zmian stosunków wodnych. Niemniej jednak cieki nie będą zawężane, ani zasypywane oraz planowane jest zachowanie ich dotychczasowego przepływu. W ramach projektu nie przewiduje się też przekładania cieków. Jak wynika z materiału dowodowego nie nastąpi ingerencja w przebiegi cieków, znajdujących się w granicach inwestycji. W przypadku rzeki Narew, nie planuje się robót w korycie poza ściankami szczelnymi, po wykonaniu podpór ścianki pozostaną w gruncie i będą obcięte na poziomie góry ławy fundamentowej. Nie będzie regulacji koryta rzeki, zostanie zachowany swobodny przepływ wód Narwi. Inwestycja poza obszarami Natura 2000 przecinana jest głównie przez drobne cieki i rowy melioracyjne, bezrybne oraz w większości przez część roku wyschnięte i zanieczyszczone. Jedynie w rzekach Turośnianka, Awissa, oraz ciekach/rowach w km 12+510 i 15+580 odnotowano ichtiofaunę. W Narwi z kolei występuje populacja gatunków ryb objętych ochroną gatunkową i stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Narwiańskie Bagna. Pomimo, iż zakres prac ingerujących w koryto Narwi i innych rzek ograniczony zostanie do niezbędnego minimum, to jednak może on być odczuwalny przez lokalną faunę zwłaszcza ichtiofaunę i herpetofaunę. Wszelkie prace ingerujące w koryto rzeki Narew i innych cieków będą wykonywane poza okresem 15 marca - 31 lipca. Wykluczenie z robót okresu migracji i rozrodu pozwoli na znaczne złagodzenie negatywnego oddziaływania etapu realizacji inwestycji. Nawiązując zaś do zbiorników wodnych należy wskazać, iż inwestycja na odcinku obejścia msc. Markowszczyzna wiąże się ze zniszczeniem zbiorników istotnych dla płazów umiejscowionych w km ok. 16+100-16+600. Z uwagi na zmniejszenie powierzchni zbiorników, a co za tym idzie, zmniejszenie areалу biotopu, wykonany zostanie w sąsiedztwie zasypianych zbiorników zbiornik zastępczy dla płazów o powierzchni ok. 400 m², wyprofilowanym dnie o nachyleniu nie większym niż 1:5 i licznych płycznach do 30 cm. Koniecznym jest, aby likwidację zbiorników wykonać po uzyskaniu wymaganych prawem zezwoleń, prowadzić pod nadzorem herpetologa oraz wyłącznie po stwierdzeniu braku występowania w nim płazów. Optymalnym okresem jest przełom września i października, wcześniej jednak należy zbiornik wygrodzić i odłowić występujące w nim osobniki, a następnie przenieść je w miejsca o właściwych warunkach siedliskowych. Istotnym jest także niedopuszczanie podczas prowadzenia prac do powstawania lokalnych zastoisk wody, gdyż mogą one po wypełnieniu wodą być chętnie wykorzystywane przez płazy. Poważnym zagrożeniem jest również izolacja populacji rozdzielonych nową drogą i w efekcie żyjących po obu jej stronach, a także narażenie osobników żyjących w pobliżu drogi na uśmiercanie. W związku ze zniszczeniem zbiorników będących biotopem płazów oraz ze względu na chęć zachowania ciągłości szlaku przemieszczania się, planowane jest wybudowanie w km ok. 16+250 i 16+350 przejść dla płazów umożliwiających migracje pomiędzy częściowo zasypianymi zbiornikami. Z kolei dostosowanie szeregu innych obiektów do przemieszczania się płazów, w tym umieszczenie systemu wygrodzeń naprowadzających, zapewni drożność pomiędzy populacjami na etapie eksploatacji dróg. Podobnie jak w przypadku innych gatunków zwierząt oraz roślin,

podstawowym sposobem ochrony płazów podczas fazy realizacji inwestycji będzie weryfikacja i kontrola prac prowadzona przez nadzór przyrodniczy obejmujący całą długość inwestycji przez cały okres jej realizacji. Co więcej, zabezpieczenia wykopów oraz właściwe metodycznie i z zachowaniem właściwych terminów niszczenie zbiorników i prowadzenie innych prac sprawi, że etap ten nie spowoduje istotnych strat w lokalnej populacji. W odniesieniu do obszarów cennych przyrodniczo, w tym miejsc występowania gatunków objętych ochroną, terenów nadrzecznych i sąsiedztwa lasów, zastosowano dodatkowe działania minimalizujące w postaci wykluczenia tych rejonów z lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju sprzętu i składowania materiałów budowlanych. Zakaz lokalizacji dotyczyć będzie pasa min. 150 m od rzek Narew, Awissa, Turośnianka oraz min. 50 m od pozostałych mniejszych cieków, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych, a także buforu 50 m od siedlisk przyrodniczych i cennych gatunków roślin w kilometrażu 0+250-1+000 i 1+100-1+850 po obu stronach drogi. Wykluczenie względem zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych odniesie się również do strefy min. 20 m od lasów i skupisk drzew oraz min. 50 m od granic obszarów objętych ochroną prawną. Na etapie budowy, podczas określania lokalizacji zaplecza budowy i placu sprzętowo-magazynowego, potencjalne miejsce powinien wskazać nadzór przyrodniczy. Oprócz powyższych obostrzeń powinien on wykluczyć obszar oddalony o 50 m względem stwierdzonych miejsc gniazdowania, lęgówisk, schronień zwierząt.

Planowana droga, podobnie jak w przypadku płazów, może stanowić barierę utrudniającą przepływ genów i migrację ssaków pomiędzy populacjami położonymi po obu stronach drogi. W wyniku oddziaływań barierowych dochodzi do szeregu negatywnych skutków środowiskowych, z których większość wynika z trwałego podziału siedlisk na mniejsze fragmenty utrudniając kontakt pomiędzy zamieszkującymi je osobnikami. Pomimo iż najczęściej wymienianym zagrożeniem powodowanym przez ruch drogowy jest śmiertelność zwierząt na drodze, to równie istotna w długoterminowych skutkach i odnosząca się do całej populacji jest izolacja i fragmentacja siedlisk. Wyizolowanie populacji i uniemożliwienie napływu migrujących osobników może spowodować jej wymieranie. Aby zapewnić odpowiednie możliwości migracji zwierząt w rejonie planowanej drogi zaprojektowano system przejść dla płazów, gadów oraz dużych, średnich i drobnych ssaków. Wykonany zostanie szereg (zarówno nowych, jak i w miejscach dotychczas istniejących) obiektów o parametrach i zagospodarowaniu umożliwiającym ich wykorzystywanie jako przejścia dla zwierząt. Przeważająca większość przejść wyznaczona została w miejscach, gdzie droga przecina istniejące rowy i cieki będące naturalnymi szlakami migracyjnymi, chętnie wykorzystywanymi przez zwierzęta do przemieszczania się. Ponadto na odcinku dwujezdniowym przejścia dolne zostaną doświetlone w pasie rozdziału pomiędzy jezdniami, a projekt nie zakłada budowy w rejonie przejść zbiorników retencyjnych ani innych zbiorników będących częścią odwodnienia. Także plac budowy zostanie częściowo wyгородzony, odnotowane na nim osobniki przenoszone, a elementy odwodnienia drogi lokalizowane poza światłem przejść i zabezpieczone przed dostaniem się małych zwierząt. Przejścia dla zwierząt zostaną odpowiednio zagospodarowane, wzbogacone nasadzeniami osłonowo-naprowadzającymi oraz ułożonymi karpami korzeniowymi i kamieniami. Dno przepustów suchych będzie pokryte gruntem organicznym, zaś przepusty zintegrowane z ciekami wyposażone będą w obustronne o szerokości 50 cm półki przełazowe (umocowane powyżej zasięgu wody średniej, płynnie połączone z terenem), bądź też wykonane po obu stronach cieku pasy suchego brzegu ww. szerokości. Wykonane zostaną przejazdy gospodarcze zintegrowane z ciekami i uwzględniających również funkcję przejść dla zwierząt. Planowany most na rzece Narew będzie się znajdował w sąsiedztwie mostu istniejącego, podpory posadowione będą w tych samych miejscach - obok istniejących podpór będą wykonane ścianki szczelne wokół podpór projektowanych. Co więcej, wysokość projektowanego mostu na rzece Narew będzie zbliżona do wysokości mostu istniejącego tj.

ok. 2,08 m, zatem przestrzeń dla zwierząt przemieszczających się pod obiektem nie ulegnie zmianie. Zagospodarowanie przejść dla zwierząt, w tym wygradzenia naprowadzające do wszystkich przejść oraz wykonanie ich o parametrach odpowiadających zwierzętom je użytkującym, pozwoli na zachowanie drożności szlaków przemieszczania się, przy jednoczesnej realizacji planowanej inwestycji. Ponadto w celu weryfikacji długofalowych skutków przedsięwzięcia, konieczne jest wykonanie monitoringu funkcjonalności przejść dla zwierząt, którego wyniki przedstawiane każdorazowo pozwolą na wczesne opracowanie i podjęcie ewentualnych działań mających na celu usunięcie zaistniałych nieprawidłowości.

Ocena oddziaływania na środowisko uwzględniała również analizę wpływu na awifaunę. Jak już wspomniano, nie da się jednoznacznie wyznaczyć strefy oddziaływania na ptaki z uwagi na indywidualną wrażliwość gatunku oraz rodzaj środowiska w jakim gniazdują poszczególne grupy. W strefie oddziaływania inwestycji znajdują się stanowiska lęgowe ptaków istotnych z punktu widzenia obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi, jednak z wyjątkiem 1 stanowiska podróżniczka zlokalizowanego na trasie obwodnicy Łap, żadne ze stanowisk nie ulegnie fizycznemu zniszczeniu na skutek zajętości terenu pod inwestycję. Również budowa dodatkowego mostu przez rzekę Narew nie spowoduje istotnej utraty siedlisk, gdyż posadowiony on będzie w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch już istniejących przepraw. Planowany do realizacji most na rzece Narew będzie się znajdować w sąsiedztwie mostu istniejącego, podpory posadowione będą w rozstawie analogicznym dla mostu istniejącego – jezdnia prawa zlokalizowana będzie na istniejącym obiekcie, jezdnia lewa na planowanym. Przy założeniu, że obrys konstrukcji mostowej nie będzie przewyższał konstrukcji już istniejących mostów, będzie pozbawiony jakichkolwiek elementów wyniesionych jak np. wanty zagrażające ptakom, a światło mostu nie będzie istotnie mniejsze od światła istniejących obiektów, można stwierdzić, że oddziaływanie przeprawy na gatunki migrujące nie ulegnie zwiększeniu w istotnym stopniu. Regularna obecność człowieka w rejonie mostu, jak i funkcjonowanie drogi wojewódzkiej i mostów kolejowych aktualnie płoszy zwierzęta, w tym ptactwo, zniechęcając jednocześnie do zakładania lęgów. W sąsiedztwie mostu na Narwi nie ma drzewostanów ani lęgów. Jedynie w kierunku Łap za mostem rosną wąskie pasy silnie zdegradowanych zadrzewień, których nie można zakwalifikować do lęgów, a jedynie do szczątkowych zarośli wierzbowych. Co więcej, w oparciu o dokument opracowany dla Narwiańskiego Parku Narodowego określający dynamikę, skład gatunkowy oraz liczebność ptaków przelotnych na terenie Narwiańskiego Parku Narodowego, stwierdzono iż miejsce inwestycji nie jest terenem atrakcyjnym dla wodno-błotnych ptaków wędrownych. Kluczowe znaczenie dla ptaków migrujących, a zwłaszcza gęgawy, gęsi białoczelnej i gęsi zbożowej ma obszar rozlewisk położonych w okolicach Łupianki Starej, oddalony o ok. 1,5 km do planowanej inwestycji. Wykonanie obwodnic będzie ingerencją w teren o dotychczasowym innym przeznaczeniu. Budowa obejścia Łap spowoduje powstanie w krajobrazie nowych obiektów, które wypłoszą ptaki z rejonu pasa drogowego i zajmą część doliny Narwi. Nastąpi utrata 1 siedliska podróżniczka w następie zajętości terenu pod inwestycję, jednak zniszczenie to nie przyjmie rangi znaczącego negatywnego oddziaływania. Realizacja inwestycji może również pogorszyć warunki lęgowe występujących w okolicy gatunków ptaków takich jak kszysk, błotniak stawowy, kropiatka, derkacz, rycyk, krwawodziób, bąk, cyranka, zwłaszcza z uwagi na emitowany hałas spowodowany ruchem pojazdów. Niemniej jednak rozległość dostępnych w rejonie Bagiennego Doliny Narwi alternatywnych siedlisk o dogodnych warunkach siedliskowych sprawia, że nawet w przypadku znacznej uciążliwości warunków akustycznych i ewentualnego porzucenia aktualnych rewirów, oddziaływanie to nie przyjmie istotnej skali. Co więcej, ruch pojazdów i generowana przez nie ewentualna kolizyjność, a także funkcjonowanie w niedalekiej odległości rozlewisk wykorzystywanych podczas wędrówek przez awifaunę migrującą spowodowały, że inwestor w celu złagodzenia ujemnych skutków zobowiązał się do umieszczenia wzdłuż całej obwodnicy m. Łapy, tj. od doliny Awissy do

połączenia z istniejącą drogą, ciągu pełnych ekranów akustycznych, pełniących również funkcję antyolśnieniową.

Przedmiotowe zamierzenie, zwłaszcza odcinki obwodnic będące nową inwestycją liniową, narusza w pewien sposób harmonię przyrodniczą, niemniej jednak przy zastosowaniu wskazanych działań minimalizujących negatywny wpływ, jej oddziaływanie nie będzie znacząco negatywne. Także w odniesieniu do obszarów Natura 2000 należy wskazać, iż zaproponowane działania łagodzące oraz przebieg trasy częściowo po szlaku drogi istniejącej, a także otoczenie terenów o dogodnych warunkach siedliskowych, w istotnym stopniu eliminuje ujemny wpływ zamierzenia na te obszary. Sprawia to, że pewne oddziaływanie przedsięwzięcia na awifaunę Bagiennej Doliny Narwi nie jest wykluczone, jednak z pewnością nie przyjmie ono znacząco negatywnej skali. Również mając na uwadze występowanie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk w odniesieniu do ilości osobników/stanowisk zagrożonych realizacją zamierzenia oraz wszelkie podjęte kroki mające na celu złagodzenie negatywnych oddziaływań (zwłaszcza budowa 3 estakad w przypadku kolizji z siedliskami hydrogenicznymi), należy stwierdzić, iż znacząco negatywny wpływ na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Narwiańskie Bagna nie wystąpi. Zamierzenie nie wpłynie też na spójność i integralność sieci Natura 2000, nie istnieją zatem przesłanki przemawiające za wykonaniem kompensacji przyrodniczej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, które spowodowane będą wykonywaniem prac budowlanych, eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych. Jak jednoznacznie wynika z raportu, z uwagi na planowany zakres prac budowlanych nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 22.00 z wyłączeniem prac wymagających ciągłości prowadzenia robót ze względów technologicznych, przy użyciu sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej oraz wyłączania silników podczas postoju bądź załadunku. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego co zabezpieczy grunt przed wyciekami płynów technicznych. Ponadto zobligowano inwestora do zabezpieczenia miejsc postojowych maszyn i środków transportu przed wyciekami paliw i innych płynów eksploatacyjnych poprzez ich wyposażenie w środki neutralizujące na wypadek wystąpienia awarii pojazdów lub wycieku substancji niebezpiecznych do gruntu (maty pochłaniające, sorbenty). Zobowiązano również Inwestora do segregacji i selektywnego magazynowania wszystkich odpadów powstających na etapie budowy w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywania ich do wtórnego wykorzystywania lub unieszkodliwiania specjalistycznym firmom. Natomiast, aby ograniczyć negatywne oddziaływania inwestycji na powierzchnię ziemi nałożono na inwestora obowiązek zorganizowania placu budowy z uwzględnieniem minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia powierzchni, a także do rekultywacji terenu po zakończeniu prac. W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia podczas jego realizacji na środowisko gruntowo - wodne zobowiązano inwestora do wyposażenia zaplecza budowy w przenośne toalety. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy i prowadzenie robót z przestrzeganiem reżimów technologicznych i zaleceń odnośnie ochrony środowiska określonych w niniejszej decyzji wystarczająco ograniczą możliwość niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe.

Na etapie eksploatacji planowanej drogi zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione poprzez odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogowej do odbiorników za

pomocą rowów trawiastych oraz odcinkowo kanalizacji deszczowej. W pkt. I.2.13 decyzji nałożono warunek, aby wody opadowe przed ich zrzutem do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających. W celu zapewnienia prawidłowego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zobowiązał inwestora do prowadzenia nadzoru i systematycznej konserwacji urządzeń służących do odwadniania drogi. W celu ochrony wód powierzchniowych w pkt I.3.2 decyzji zobowiązano inwestora do zaprojektowania i wykonania urządzeń podczyszczających i odprowadzających wody opadowe z nawierzchni drogi: studni osadnikowych i separatorów substancji ropopochodnych.

Organ wydając niniejszą decyzję przeprowadził szczegółową analizę emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, które mogą wystąpić na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

W zakresie emisji hałasu ocenie poddano warunki akustyczne dla prognozy natężenia ruchu na lata 2022 i 2032, która została w raporcie przyjęta zgodnie z wytycznymi do sporządzania prognoz ruchu oraz zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 roku. Zasięgi oddziaływania hałasu przedstawione zostały w postaci graficznej, za pomocą izolinii równoważnego poziomu dźwięku. Na odcinkach drogi, przy których występują tereny wymagające ochrony akustycznej przeprowadzono obliczenia poziomu równoważnego hałasu w punktach obserwacji oraz wyznaczono zasięgi oddziaływania akustycznego przebudowywanej drogi w odniesieniu do wartości dopuszczalnej określonej w obowiązujących przepisach. Wytypowane punkty obserwacji hałasu zlokalizowane są w rejonie zabudowy mieszkaniowej usytuowanej w najbliższej odległości od przebudowywanej drogi i mają na celu wskazanie największych wielkości przekroczenia poziomu równoważnego hałasu w odniesieniu do wartości dopuszczalnej. Zasięg oddziaływania drogi (izolinie hałasu) wyznaczono w odniesieniu do obowiązujących wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, to jest 65/61 dB(A) w porze dziennej oraz 56 dB(A) w porze nocnej, przyjęte stosownie do terenów chronionych akustycznie usytuowanych wzdłuż drogi. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne będzie wykonywane w większości w istniejących granicach pasa drogowego i jego realizacja w sposób znaczący zmniejszy oddziaływanie na klimat akustyczny.

W celu prawidłowej oceny wpływu rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 681 i 682 w zakresie emisji hałasu, przeanalizowano obliczenia poziomu hałasu w 39 punktach pomiarowych zlokalizowanych w miejscach występowania najbliższej zlokalizowanej zabudowy chronionej akustycznie wzdłuż planowanej drogi.

Analiza przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego wykazała, iż na etapie eksploatacji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie. Pomimo braku przekroczeń emisji hałasu **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku nałożył na Inwestora obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej** oraz w przypadku stwierdzonych ewentualnych przekroczeń obowiązek wskazania i wykonania urządzeń zabezpieczających. Wyniki przeprowadzonych pomiarów emisji hałasu powinny zostać przedłożone w analizie porealizacyjnej oraz powinny zostać ocenione w stosunku do norm obowiązujących dla terenów chronionych akustycznie oraz obliczonych w raporcie. Niniejszą decyzją w pkt. VI zobowiązano Inwestora do wykonania weryfikujących pomiarów hałasu dla wszystkich 39 punktów pomiarowych przyjętych do obliczeń. Analizę porealizacyjną sporządzić należy po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Ponadto w pkt I.2.12 niniejszej decyzji nałożono obowiązek, aby na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia dotrzymać dopuszczalne normy poziomu hałasu w porze dnia tj. dla terenów

zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów.

Analiza materiału dowodowego w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza wykazała, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm. W założeniach do obliczeń przedstawionych w raporcie uwzględniono: rodzaj pojazdów oraz natężenie ruchu przyjęte dla roku 2014, 2017 i 2027, średnią prędkość pojazdów, pochylenie niwelety oraz wyniesienie nad terenem. Stężenia maksymalne substancji emitowanych do powietrza określono zgodnie z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu zawartą w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.2010.16.87)*. Analizie poddano stężenia tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu) jako emisji największej. Obliczone według powyższych założeń wielkości emisji tlenków azotu na odcinkach dróg wojewódzkich Nr 681 i 682 oraz planowanych obwodnicach m. Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Łapy (w tym Płonka – Strumianka i Płonka – Kościelna) i Roszki Wodźki wykazują, iż maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu zarówno uśrednionych do jednej godziny jak i średniorocznych. W związku z powyższym tut. organ nie nałożył warunków środowiskowych dot. zabezpieczeń ochrony środowiska w tym zakresie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) „Awissa” o kodzie PLRW20001726157499, „Narew od Lizy do Biebrzy” o kodzie 20002426199, „Dopływ z Czacek” o kodzie 2000172615729, „Turośnianka” o kodzie 20001726157699, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu - zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Z tego względu w Planie Gospodarowania Wodami ustalono derogacje – wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrażona.

Zdaniem organu przy zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji warunków przedsięwzięcie nie pogorszy jakości i stanu tych wód oraz nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Na etapie realizacji inwestycji zabezpieczeniem przed negatywnym wpływem prac będzie bieżąca kontrola sprawności wykorzystywanego sprzętu i maszyn, by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków zanieczyszczeń ropopochodnych (smarów, olejów, ropy). Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną będą wyściełane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia prac budowlanych. Zaplecze budowy wraz z bazami sprzętu, maszyn, materiałów budowlanych itp. będzie wyposażone np. w przenośne sanitariaty lub będą zastosowane szczelne zbiorniki bezodpływowe. Prace budowlane w szczególności w sąsiedztwie cieków będą prowadzone ze szczególną starannością by nie dopuścić do jego zanieczyszczenia. Na etapie eksploatacji przewiduje się budowę systemu odprowadzającego wody opadowe z powierzchni drogi poprzez kanalizację deszczową oraz rowy przydrożne. Jak wynika z raportu prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w *rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* – 100 mg/l, a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l.

Biorąc pod uwagę powyższe w ocenie organu planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie będzie miało negatywnego wpływu na cele środowiskowe (w rozumieniu

jakości wód) dla jednolitej części wód powierzchniowych. Przy braku skażenia gruntu i wód powierzchniowych, nie dojdzie również do skażenia wód podziemnych. Inne presje na wody podziemne według gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły to głównie pobór wód – w tym przypadku eksploatacja inwestycji nie wymaga poboru wód podziemnych. Eksploatacja inwestycji nie spowoduje obniżenia zwierciadła wody, ani zmiany kierunków krążenia wody. Projektowane zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego sprawią, iż inwestycja nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany, nie przewiduje się również wpływu zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia (przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach osuwisk oraz na terenach zagrożonych powodzią). Inwestycja będąca drogą wojewódzką nie wpłynie na czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. Odporność przedsięwzięcia na zmiany klimatu szacuje się jako zadowalającą. Przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, które według współczesnej wiedzy sprawdzają się w warunkach klimatycznych Polski i regionie inwestycji. Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, zasadnym jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Zapewni to też adaptację inwestycji do zmian i przyszłych warunków klimatycznych, a w przeciągu efektów wielu lat z pewnością będą konieczne remonty drogi, przy których będzie możliwe zastosowanie najnowszej, niedostępnej dziś technologii. Droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem wiedzy i techniki.

Typowymi oddziaływaniami na krajobraz na etapie realizacji, które ustąpią po zakończeniu budowy będzie ruch ciężkich pojazdów i budowa zaplecza technologicznego. Oddziaływania te będą miały zasięg lokalny i krótkotrwały. Ocenia się je jako mało znaczące.

Oddziaływania na krajobraz na etapie eksploatacji inwestycji towarzyszą jej przez cały okres funkcjonowania i stają się trwałym elementem krajobrazu. Należą do nich zajęcie terenu użytkowanego do tej pory pod inne funkcje, prace niwelacyjne terenu. W wyniku realizacji inwestycji dojdą również nowe elementy krajobrazu, takie jak: nowe odcinki drogi, czy obiekty inżynierskie (np.: estakady, przejazdy gospodarcze, przejścia dla zwierząt, przepusty pod drogami i zjazdami), drogi serwisowe, a sama ich obecność i zajętość terenu spowoduje trwałe zmiany w krajobrazie.

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w najbliższej odległości ok. 70 km od granicy z Białorusią, nie zachodzi więc zagrożenie wystąpienia oddziaływań transgranicznych powodowanych przez planowaną do realizacji drogę.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016r., poz.138) nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Pismem z dnia 29 kwietnia 2015 r Inwestor wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie. art. 108 Kpa, ze względu na ważny interes społeczny. W ocenie organu budowa i rozbudowa dróg wojewódzkiej Nr 682 i 681 pozwoli usprawnić komunikację pomiędzy miejscowościami Białystok - Łapy, zapewni wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, wpłynie na polepszenie warunków jak

i płynności ruchu pojazdów a tym samym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery jak również poprawi bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli na szybsze rozpoczęcie robót budowlanych, a tym samym pozwoli na terminową realizację przedsięwzięcia, a także na wykorzystanie przeznaczonych na ten cel środków finansowych Unii Europejskiej.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny taki obowiązek może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej. 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 sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie są dotrzymane, zostają podjęte działania techniczne mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania. W przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nadal nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

W ocenie organu realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji.

Ustosunkowując się do uwag wniesionych w ramach udziału społeczeństwa (pisma Dyrektora NPN, Pana Piotra Perkowskiego i Towarzystwa Przyjaciół Turośni Dolnej) przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 682 i Nr 681 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Markowszczyzna-Roszki Wodźki wraz z obejściem msc. Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Łapy, Płonka Kościelna i Roszki Wodźki” tut. organ wyjaśnia, co następuje:

- W celu rozpoznania walorów przyrodniczych wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza w okresie od połowy maja do końca listopada 2014 r., która była kontynuowana w sezonie wiosenno-letnim 2015 r. Dodatkowo, posiłkowano się szeregiem pozyskanych materiałów, m.in. wykorzystano dane służące opracowaniu planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 Narwiańskie Bagna i Bagienna Dolina Narwi oraz dane IBS PAN w Białowieży będące podstawą do określenia korytarzy migracyjnych dużych i średnich zwierząt. Wszelkie braki i niedociągnięcia względem wykonanego na potrzeby inwestycji rozpoznania terenowego zrównoważono aktualnymi opracowaniami/informacjami. Dlatego też uwagi dotyczące braku wystarczającego rozpoznania oraz niewystarczającej liczby przejść dla zwierząt są bezpodstawne.
- Natężenie ruchu pojazdów w poszczególnych latach, zostało przyjęte w raporcie zgodnie z wytycznymi do sporządzania prognoz ruchu oraz zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 roku.
- Zarzuty odnośnie braku analizy planowanej do budowy przeprawy mostowej na populację ptaków także nie są zasadne. Obrys konstrukcji mostowej nie będzie przewyższał konstrukcji istniejących mostów, będzie pozbawiony jakichkolwiek elementów wyniesionych jak np. wanty zagrażające ptakom, a światło mostu nie będzie istotnie mniejsze od światła istniejących obiektów. Dodatkowo zlokalizowany będzie w bezpośrednim sąsiedztwie mostu istniejącego. Dlatego też można stwierdzić, że oddziaływanie przeprawy na gatunki migrujące nie ulegnie zwiększeniu w istotnym stopniu. Co więcej, regularna obecność człowieka w rejonie istniejącego mostu, jak

i funkcjonowanie drogi wojewódzkiej i mostów kolejowych aktualnie płoszy zwierzęta, w tym ptactwo, zniechęcając jednocześnie do zakładania lęgów.

- Odnosząc się do kwestionowanej analizy akustycznej, zasięg oddziaływania drogi (izolinie hałasu) wyznaczono w odniesieniu do obowiązujących wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, to jest 65/61 dB(A) w porze dziennej oraz 56 dB(A) w porze nocnej, przyjęte stosownie do terenów chronionych akustycznie usytuowanych wzdłuż drogi. Przedsięwzięcie realizowane będzie w większości w istniejących granicach pasa drogowego i jego realizacja w sposób znaczący zmniejszy oddziaływanie na klimat akustyczny. W celu rzetelnej oceny wpływu rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 681 i 682 w zakresie emisji hałasu, w raporcie wykonano obliczenia poziomu hałasu w 39 punktach pomiarowych zlokalizowanych w miejscach występowania najbliższej zlokalizowanej zabudowy chronionej akustycznie wzdłuż planowanej drogi. Analiza przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego wykazała, iż na etapie eksploatacji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie.
- Realizacja planowanego przedsięwzięcia niewątpliwie koliduje z cennymi siedliskami przyrodniczymi, jednak nieznaczny ubytek powierzchni sprawia, iż skala zniszczeń nie jest istotna, a oddziaływanie nie przyjmie znacząco negatywnej skali. Należy podkreślić, iż pierwotnie rozpatrywany wariant na nasypie spowodowałby znacznie większą skalę zniszczeń, również walorów Narwiańskiego Parku Narodowego. Rozwiązania konstrukcyjne wybrane do realizacji ingerować będą w teren parku w miejscu budowy estakad oraz nowej przeprawy przez rzekę Narew. Należy jednak wskazać, iż o ile kwestie związane z wpływem przedmiotowej inwestycji na obszary Natura 2000 i walory parku zostały szczegółowo przeanalizowane, o tyle możliwość realizacji inwestycji w kontekście ingerencji w teren parku narodowego będą dodatkowo weryfikowane z uwagi na wymóg uzyskania odrębnej decyzji Ministra Środowiska.
- Jeśli wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedzone jest oceną oddziaływania na środowisko, określa się w niej warunki wykorzystania terenu ze szczególnym uwzględnieniem m.in. konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych. Decyzja ta nie zawiera jednak postanowień o charakterze zezwoleń, czy też zwolnień od zakazów wydawanych na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Ustawa o ochronie przyrody, według art. 15 ust. 1, zabrania na terenie parku narodowego m.in. budowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom parku. Zezwolenie na odstępstwo wydawane jest w odrębnym postępowaniu administracyjnym przez ministra właściwego ds. środowiska po zasięgnięciu opinii dyrektora parku narodowego.

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

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 j.t.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna,

o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 j.t.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. Nr 1282 ze zm.).

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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 (Dz.U.2016.353 j.t.).
2. Wykaz działek koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych.

p.o. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Białymstoku
Beata Bezubik
Z-ca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 K.pa.
3. a/a

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 682 i Nr 681 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Markowszczyzna – Roszki Wodźki wraz z obejściem miejscowości Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Łapy, Płonka Kościelna i Roszki Wodźki”

Rozbudowa i przebudowa drogi DW 682 rozpoczyna się w km 0+000 na obwodnicy miejscowości Łapy ok. km 6+400 projektowanej DW681, a kończy się w istniejącym km ok. 16+308 DW682. Łączna długość odcinka wynosi ok. 16,870 km. Zakres przedsięwzięcia obejmuje realizację następujących obwodnic miejscowości:

- **Roszki – Wodźki w wariantcie II** (o długości ok. 1,9km, przebiega wzdłuż rzeki Awissy po jej zachodniej stronie, obwodnica swój początek ma w ok. km 31+800 istniejącej drogi DW678 skrzyżowaniem typu rondo, a następnie omija m. Roszki Wodźki po południowo-zachodniej stronie).
- **Łapy (w tym Płonka – Strumianka i Płonka – Kościelna) w wariantcie III1**, (o długości ok. 2,8 km, przebiega północną stroną miejscowości po terenie równinnym, wzdłuż koryta rzeki Narew, obwodnica jest kontynuacją planowanej drogi DW681, wariant ten jest najbardziej odsuniętym na północ przebiegiem obwodnicy m. Łapy; przewiduje budowę 3 estakad o długościach E1 – 698,0 m, E2 – 518,0 m, E3 – 456,0 m).
- **Uhowo w wariantcie III** (o długości 2,0km, przebiega przez centrum oraz częściowo wzdłuż istniejącego nasypu kolejowego, wariant ten przecina linię kolejową pod kątem zbliżonym do 45st. wpisując się optymalnie w teren mijając m. Uhowo wschodnią stroną).
- **Turośń Dolna w wariantcie II** (o długości 2,7km, obwodnica przebiega południowo-wschodnią stroną miejscowości, zapewniona jest komunikacja z drogą na Surąż i do Turośni Kościelnej,)
- **Markowszczyzna w wariantcie II** (przebiega południowo-wschodnią stroną miejscowości).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa podlaskiego, w granicach administracyjnych powiatu białostockiego i wysokomazowieckiego, na terenie gminy Łapy, Turośń Kościelna oraz gminy Sokoły i przebiega przez następujące miejscowości i wsie: Roszki Wodźki, Płonka, Łapy, Uhowo, Bojary, Turośń Dolna i Markowszczyzna.

Droga Wojewódzka NR 681 (DW-681) o łącznej długości ok. 59 km łącząca DW-678 w Roszkach-Wodźkach z DW-690 w Ciechanowcu i przecinająca DK-66 w Brańsku. Trasa ta w połączeniu z DW-694, DW-682 i z małym odcinkiem DW-690 umożliwia skrócenie trasy z Białegostoku do Warszawy. Jednakże z powodu słabego stanu drogi kierowcy wolą korzystać z drogi krajowej NR 8. W ramach planowanego przedsięwzięcia, Droga Wojewódzka NR 681 rozbudowywana będzie tylko na niewielkim fragmencie.

Droga Wojewódzka NR 682 natomiast to droga o łącznej długości 16 km łącząca drogę NR 681 w Łapach z drogą 678 w Markowszczyźnie. Stanowi część drogi Łapy —Białystok. W ramach przedsięwzięcia droga ta rozbudowywana będzie na całym odcinku.

Początek drogi wojewódzkiej nr 681 ma miejsce w km 31+800 drogi wojewódzkiej nr 678. Na skrzyżowaniu tych dwóch dróg wojewódzkich będzie rondo. Dalszy przebieg drogi DW681 przebiegać będzie po nowym śladzie obwodnicy m. Roszki Wodźki, częściowo po istniejącej drodze wojewódzkiej i ponownie po nowym śladzie części obwodnicy Łap, w tym po obwodnicy m. Płonka-Strumianka i Płonka – Kościelna. Droga na tym odcinku krzyżuje się z licznymi drogami gminnymi

oraz drogą powiatową 1530B w istn. km 3+313,00 i drogą powiatową 2060B w istn. km 3+575,00. Na planowanej obwodnicy Łap w północnej jej części trasa krzyżuje się z drogami gminnymi, a sama obwodnica ma swój koniec w istn. km 2+960,00 DW682 projektowanym skrzyżowaniem typu rondo. Od tego miejsca projektowana droga jest dwupasmowa – dwujezdniowa. W miejscowości Uhowo, projektowana DW682 krzyżuje się z ul. Mickiewicza i ul. Kolejową w istn. km 3+886,40. Koniec obwodnicy ma swoje miejsce w okolicy istn. km 5+750. W miejscowości Bojary projektowana droga krzyżuje się z drogą powiatową nr 1532B w istn. km 8+475. Na początku obwodnicy m. Turośń Dolna w istn. km 10+949,00 DW682 droga krzyżuje się z drogą powiatową nr 1517B, następnie przecina drogę powiatową nr 1516B. Na odcinku Turośń Dolna – Markowszczyzna droga przebiega po istniejącym śladzie, krzyżując się z drogami gminnymi. W miejscowości Markowszczyzna projektowana droga na odcinku obwodnicowym przecina drogę powiatową nr 1504B, następnie kończy się na istniejącym skrzyżowaniu Dróg Wojewódzkich NR 678 i 682.

Podstawowe parametry techniczne przedsięwzięcia:

- kategoria drogi – wojewódzka
- klasa techniczna drogi: – G (główna)
- obciążenie osi – 115 kN/oś
- kategoria ruchu – KR5
- prędkość projektowa – 60 km/h (teren niezabudowany)
- prędkość miarodajna – 70 km/h (teren zabudowany)
- 80 km/h (teren niezabudowany)
- 90 km/h (teren niezabudowany – 2 jezdnie)
- szerokość chodników – min. 2,00 m
- szerokość poboczy gruntowych – od 1,25 m (szerokość zmienna uwzględniająca np. zastosowanie barier ochronnych, spełnienia warunków widoczności itd.)
- pochylenia poprzeczne nawierzchni:
 - na odcinkach prostych $i = 2\%$ (przekrój daszkowy) – odcinek jednojezdniowy dwukierunkowy,
 - na odcinkach prostych $i = 2\%$ (przekrój jednostronny) – odcinek dwujezdniowy,
 - na łukach poziomych zgodnie z parametrami jak dla drogi klasy G
 - spadek poprzeczny na rampie jest zmienny; przyjęto kształtowanie rampy poprzez obrót jezdni wokół osi,
- pochylenia poprzeczne poboczy ziemnych na trasie zasadniczej oraz drogach bocznych - $i = 8\%$.

Odcinek jednojezdniowy (DW 682 – od km około 0+000 do km około 2+850, DW 681 – od km około 0+000 do km około 7+600)

- szerokość jezdni – 7,0 m (2x3,5m)
- szerokość poboczy gruntowych – 2 x 1,25m

Odcinek dwujezdniowy (DW 682 – od km około 2+850 do km około 16+840)

- szerokość jezdni na odcinku dwujezdniowym – 7,0 m (2x3,5m)
- opaska zewnętrzna – 0,5 m
- opaska wewnętrzna – 0,5 m
- szerokość pasa rozdziálu – 4,0 m.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje również:

- budowę dróg dojazdowych, przeznaczonych dla ruchu lokalnego, ciągów pieszo-rowerowych, zjazdów publicznych i indywidualnych.;
- budowę obiektów inżynierskich (m.in.: obiekty mostowe, przepusty);

- budowę zatok i przystanków autobusowych;
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in.: osadniki i separatory, zbiorniki retencyjne, ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt);
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- przebudowę kolidujących z przedsięwzięciem istniejących urządzeń infrastruktury (wodociągi, gazociągi, linie elektroenergetyczne).

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów drogowych, a następnie w miarę możliwości planuje się je odprowadzić do istniejących odbiorników (w postaci rzek, poprzecznych rowów melioracyjnych itp.). Ponadto zostanie wykonana odcinkowo kanalizacja deszczowa. Wody opadowe przed ich zrzutem do odbiorników będą podczyszczane w urządzeniach podczyszczających (separatory, studnie osadnikowe). Na etapie eksploatacji drogi nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie. Maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń do powietrza nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu zarówno uśrednionych do jednej godziny jak i średniorocznych. Przebudowane i zabezpieczone zostaną urządzenia telekomunikacyjne, elektroenergetyczne, sieci wod.-kan. oraz sieci gazowych.

Wykonane zostaną przejazdy gospodarcze zintegrowane z ciekami i uwzględniające również funkcję przejść dla zwierząt. Planowany most na rzece Narew będzie się znajdować w sąsiedztwie mostu istniejącego, podpory posadowione będą w tych samych miejscach - obok istniejących podpór będą wykonane ścianki szczelne wokół podpór projektowanych. Wysokość projektowanego mostu na rzece Narew będzie zbliżona do wysokości mostu istniejącego tj. ok. 2,08 m, zatem przestrzeń dla zwierząt przemieszczających się pod obiektem nie ulegnie zmianie. Zagospodarowanie przejść dla zwierząt, w tym wygrodzenia naprowadzające do wszystkich przejść oraz wykonanie ich o parametrach odpowiadających zwierzętom je użytkującym pozwoli na zachowanie drożności szlaków przemieszczania się przy jednoczesnej realizacji planowanej inwestycji.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie poza terenami zabudowy mieszkaniowej, a także poza zasięgiem rzutu korony drzewa powiększonym o 2 m (ale nie bliżej niż 10 m od pni), co najmniej 150 m od rzek: Narew, Awissa, Turośnianka, min. 50 m od drobnych cieków, zbiorników i systemów melioracyjnych, min. 20 m od lasów i skupisk drzew, min. 50 m od granic obszarów objętych ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne sanitariaty, które będą sukcesywnie opróżniane. Miejsca postoju maszyn i środków transportu wyposażone zostaną w środki neutralizujące (maty pochłaniające, sorbenty) przed ewentualnymi wyciekami paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych.

Przedmiotowa inwestycja na znacznym odcinku przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Koliduje również ze specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002 zatwierdzonym przez Komisję Europejską, pokrywającym się terytorialnie w rejonie inwestycji z Narwiańskim Parkiem Narodowym. Pozostałe obszary Natura 2000 zlokalizowane są w oddaleniu od przedmiotowej inwestycji, spośród których najbliższe znajduje się „ptasi” obszar Dolina Górnej Narwi i „siedliskowa” Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, tj. w odległości ok. 4,3 km na południe. Planowane przedsięwzięcie ze względu na odległość oraz usytuowanie nie będzie względem tych obszarów generować negatywnych oddziaływań.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) obszaru dorzecza Wisły:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) „Awissa” o kodzie PLRW20001726157499, „Narew od Lizy do Biebrzy” o kodzie 20002426199, „Dopływ z Czaczek” o kodzie 2000172615729, „Turośnianka” o kodzie 20001726157699, których stan oceniono jako zły, a ocena stanu - zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Z tego względu w Planie Gospodarowania Wodami ustalono derogacje – wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrożona.

p.o. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Białymstoku

Beata Bezubik
Z-ca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska