

WOŚ-II.4210.6.2015.UM



Białystok, dnia 2 lutego 2016 r.

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 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 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. 2013 r. poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 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 4 maja 2015 r., znak: WBiD.400.5.4.2014 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew”

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 685 od miejscowości Zabłudów (gm. Zabłudów), od km 0+000, do miejscowości Nowosady (gm. Hajnówka) w km 35+917 istniejącej drogi, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady w wariantie I wraz z obejściem m. Trześcianka (w wariantie 3) oraz obwodnicą m. Narew (w wariantie 1).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w centralnej oraz południowo – wschodniej części województwa podlaskiego, w powiecie białostockim oraz w powiecie hajnowskim, na terenie miasta oraz gminy Zabłudów, gminy Narew oraz gminy Hajnówka.

Trasa drogi przebiega przez tereny niezabudowane jak i tereny zabudowane stanowiące wsie i miejscowości: Zabłudów, Zabłudów – Kolonia, Ochremowicze, Olszanka, Żywkowo, Trześcianka, Narew, Makówka, Chrabostówka, kolonia Łosinka, kolonia Rzepiska, Zwodzieckie i Nowosady. Tereny niezabudowane, stanowią na początkowym odcinku trasy – w zdecydowanej przewadze lasy i pola uprawne oraz łąki, pastwiska i użytki zielone, natomiast na końcowym odcinku w przewadze pola i grunty rolne oraz również łąki, pastwiska i użytki zielone.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Planowana inwestycja przecina obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Górnej Narwi PLB200007, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 zatwierdzony

decyzją Komisji Europejskiej. Ponadto analizowana trasa przebiega w odległości zaledwie ok. 25 m od zachodniej granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Białowieska PLC200004 będącego jednocześnie specjalnym obszarem ochrony siedlisk. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi oraz graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu Puszcza Białowieska. Trasa rozbudowywanej drogi przecina także korytarz ekologiczny GKPn-24 Dolina Górnej Narwi.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): „Rudnia” o kodzie (PLRW200017261369), „Małynka” o kodzie (PLRW2000172613529), „Narew od Narewki do Orlanki” o kodzie (PLRW200019261399), „Dopływ spod Chrabostówki” o kodzie (PLRW200023261332), „Krzywczanka” o kodzie (PLRW200017261329), „Dopływ z Łosinki” o kodzie (PLRW200023261356), „Łoknica” o kodzie (PLRW200017261389), „Jabłoniówka” o kodzie (PLRW20001726128), „Leśna do Przewłoki” o kodzie (PLRW2000232665249), „Lutownia” o kodzie (PLRW200023261229), których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055 oraz PLGW 230057, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrażona.

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. Zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.
3. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać emisję substancji gazowych i pyłowych poprzez wyłączanie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku.
4. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godz. od 6.00 do 22.00.
5. Miejsca wyznaczone do składowania na placu lub zapleczu budowy substancji podatnych na migrację wodną były wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.
6. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, które należy sukcesywnie opróżniać.
7. Miejsce postoju maszyn i środków transportu wyposażać w środki neutralizujące (maty pochłaniające, sorbenty) przed ewentualnymi wyciekami paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych.
8. Prowadzić właściwą gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu w granicach terenu objętego inwestycją.
9. 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).
10. 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.
11. Na etapie eksploatacji dotrzymać dopuszczalne normy poziomy 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.
 12. Wody opadowe z jezdni odprowadzać do rowów przydrożnych oraz do kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed wylotem z kanalizacji deszczowej do odbiornika podczyszczać w urządzeniach podczyszczających.
 13. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania ścieków opadowych.
 14. Zaplecze budowy lokalizować poza terenami zabudowy mieszkaniowej.
 15. Zaplecze materiałowo-sprzętowe wygrodzić, a także zlokalizować poza zasięgiem rzutu korony drzewa powiększonym o 2 m (ale nie bliżej niż 10 m od pni), co najmniej 150 m od rzek: Narew, Rudnia, Małynka, i cieków spod Chrabostówki oraz zbiorników wodnych, min. 50 m od drobnych cieków i systemów melioracyjnych, min. 20 m od lasów i skupisk drzew, min. 500 m od strefy ochrony orlika krzykliwego zlokalizowanej w km 2+300-2+800 po prawej stronie drogi, poza granicami obszarów podlegających ochronie;
 16. Likwidację zbiorników wodnych wykonać po okresie rozrodu płazów (optymalnie wrzesień), po wcześniejszym upewnieniu się że nie występują w nim płazy. W przypadku gdy likwidacja będzie miała miejsce w innym okresie niż wrzesień, w sezonie migracyjno-rozrodczym poprzedzającym likwidację zbiornika ustawić wokół zbiornika tymczasowy płotek ochronny mający na celu uniemożliwienie przedostania się płazów do zbiornika przewidzianego do zasypania, a likwidację rozpocząć dopiero po opuszczeniu go przez zwierzęta;
 17. Wąż do odpompowywania wody wyposażać na końcu (umieszczonym w wodzie) w siatkę o wielkości oczek 10x10 mm. Drugi koniec węża ssącego wyposażać w kosz zabezpieczony siatką o wielkości oczek 5x5 mm;
 18. Zasypywanie osuszonej misy zbiornika wykonywać jednostronnym małym frontem roboczym umożliwiając ucieczkę ewentualnie występującym tam zwierzętom;
 19. Płazy z likwidowanego zbiornika wodnego przenieść do istniejącego zbiornika zlokalizowanego po stronie prawej drogi w km ok. 9+250. Przed przeniesieniem płazów do zbiornika, jego stan powinien skontrolować nadzór przyrodniczy. W przypadku niewystarczalności zastanego zbiornika, nadzór przyrodniczy powinien wskazać inny zbiornik zastępczy o warunkach siedliskowych odpowiadających przenoszonym płazów, lub wykonać nowy o parametrach i warunkach siedliskowych odpowiadających niszczonego zbiornikowi i przenoszonym zwierzętom;
 20. Zbiorniki stanowiące odwodnienie drogi zabezpieczyć przed dostaniem się zwierząt poprzez budowę ogrodzenia o wysokości 220 cm nad powierzchnią gruntu, wykonanego ze stalowych siatek o zmniejszającej się wielkości oczek, wkopanego w grunt na głębokość 30 cm. Dołem wykonać dodatkowe zabezpieczenia przed dostaniem się płazów np. z siatki, polimerowych paneli;
 21. Podczas realizacji inwestycji, w ok. km 2+300-2+800 po prawej stronie drogi ustawić tablice informacyjne z zakazem wstępu do lasu, a ścianę lasu tymczasowo odgrodzić;
 22. Od 01 marca do 31 sierpnia wstrzymać najbardziej hałaśliwe prace takie jak: roboty związane z wykonywaniem ścianek szczelnych, pali wierconych, rozbiórka i frezowanie nawierzchni w ok. km 1+800-3+300;
 23. W celu zabezpieczenia przed zakładaniem gniazd przez jaskółki brzegówki, w okresie 15 marca-15 sierpnia ściany wykopów wykańczać nie w postaci pionowego urwiska,

a w postaci pochylej lub też osłaniać górną część skarp (min. 2 m licząc od góry) geowłókniną;

24. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem 15 marca-31 lipca;
25. Drzewa nie przeznaczone do wycinki, ale narażone na uszkodzenia zabezpieczyć np. poprzez owinięcie pnia matami, oszalowanie deskami;
26. W zasięgu korony drzewa oraz do 2 m poza nim prace wykonywać ręcznie, a odkryte korzenie przykryć matami słomianymi;
27. Tymczasowe ciągi komunikacyjne zlokalizować poza obrysem koron drzew powiększonym o 2 m. W strefie tej nie zmieniać poziomu gruntu;
28. Krzewy rosnące w sąsiedztwie robót przeznaczone do zachowania, wygrodzić poprzez obudowę z desek;
29. Wszelkie prace prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci wykwalifikowanego specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania siedlisk i gatunków w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji i zapobieganie ewentualnym stratom gatunkowym, a w przypadku naruszenia zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody, wstrzymanie prac i wystąpienie o stosowne decyzje/zezwoleńia;
30. Nie tworzyć lokalnych zastoisk wypełnionych wodą, gdy mogą one sprzyjać pojawieniu się płazów na placu budowy, a wykopy wyposażyć w elementy uniemożliwiające dostanie się do nich zwierząt lub umożliwiające ich wydostanie się;
31. Nadzór herpetologiczny powinien wygrodzić wzdłuż obwodnic miejsca występowania płazów w pobliżu drogi oraz szlaki ich migracji przed rozpoczęciem migracji. W szczególności płotki tymczasowe zlokalizować w km 12+400 – 12+800 i 13+700-14+100 obejścia Trześcianki po obu stronach drogi, w przypadku obejścia Narwi w km od 16+250 do włączenia z drogą nr DP 1601B, a także po 100 m w obie strony od przepustów zlokalizowanych w przybliżonych kilometrażach: 22+039, 23+122, 25+335, 25+791, 29+109, przy czym herpetolog powinien zweryfikować konieczność zastosowania wygrodzeń na innych odcinkach;
32. Funkcję tymczasowych płotków powinny pełnić ogrodzenia np. z geotkaniny, o wysokości części nadziemnej min. 40 cm, wkopane w grunt na min. 10 cm, wyposażone od góry w przewieszkę, a na końcach w U-kształtne zakończenie. Trwałość i szczelność ogrodzeń powinien weryfikować nadzór przyrodniczy;
33. Płazy, które dostaną się na teren budowy powinny być wyłapywane i przenoszone przez herpetologa w siedliska o dogodnych dla nich warunkach siedliskowych. Kontrole wykonywać codziennie, rano przed rozpoczęciem robót oraz pod koniec dnia po zakończeniu prac, a także przed zasypaniem wykopów skontrolować, czy nie zostały tam uwięzione zwierzęta. Kontrolami objąć także miejsca po zlikwidowanych zbiornikach wodnych, pod kątem weryfikacji czy nie schodzą się tam płazy;
34. Podczas migracji płazów, przynajmniej w okresie marzec-kwiecień (okres w danym roku powinien być zweryfikowany przez herpetologa i dostosowany do właściwej migracji) od strony zewnętrznej wygrodzeń umieścić w rozstawie co ok. 45-50 m wiaderka o wysokości nie mniejszej niż 30 cm z wsypaną niewielką ilością ziemi;
35. Podczas realizacji prac przed każdym sezonem wiosennym wykonać kontrole i ewentualne naprawy wszystkich płotków zabezpieczających przed wtargnięciem na drogę;
36. Przebudowywane przepusty dostosować do migracji małych zwierząt np. poprzez odpowiednie wymiary pasa suchego brzegu lub suche półki, zachowując współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;

37. Budowane przejścia dla płazów zintegrowane z ciekami wyposażać w pasy suchego brzegu/suche półki szerokości min. 0,5 m płynnie połączone z terenem, zachowując współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
38. Dno przepustów suchych pełniących funkcję przejść dla płazów przykryć min. 5-centymetrową warstwą gruntu organicznego;
39. Przebudować mosty w km 0+265 w msc. Zabłudów i w msc. Makówka wyposażając je w obustronne półki o szerokości 1 m każda. Strefa dostępna dla zwierząt pod mostami powinna mieć wysokość co najmniej 1,5 m;
40. Przejścia dla płazów wyposażać w system płotków naprowadzających długości po ok. 100 m w obie strony od przepustów, o wysokości części nadziemnej ok. 50 cm, wraz z wybetonowanym od strony zewnętrznej pasem szerokości ok. 30 cm zabezpieczającym przez ich zarastaniem, wykonanych z trwałych materiałów np. płotków betonowych, polimerowych. Płotki zlokalizować przynajmniej przy przepustach w kilometrażu ok. 22+039, 23+122, 25+335, 25+791, 29+109;
41. Przejście przez rzekę Narew wykonać w formie estakady długości ok. 774 m o przybliżonym rozstawie podpór 42+3x48+66+10x48+42 oraz wysokości strefy dostępnej dla zwierząt min. 3,5 m. Podpory, w tym podpory montażowe oraz ścianki szczelne niezbędne do ich wykonania, lokalizować poza korytem rzecznym. Podpory obiektu wykonywać w ściankach szczelnych pozostających docelowo w gruncie;
42. W rejonie estakady i jej podpór wprowadzić karpy korzeniowe i stosy kamieni;
43. Z uwagi na występowanie cennego siedliska przyrodniczego, w km ok. 17+530-17+930, po stronie prawej drogi, umieścić drewniane ogrodzenie oraz tablicę informacyjno-ostrzegawczą;
44. Nie wykonywać przekształcania, przenoszenia, regulacji koryta rzeki Narew, ani umacniania jej brzegów. Zachować swobodny przepływ wody w rzece;
45. Gzymsy mostu, lub ich części pomalować na jaskrawy kolor;
46. Przejście przez rzekę Narew zaprojektować jako obiekt przeszłowy, bez elementów wyniesionych takich jak pylony, czy wanty, mogące zwiększać ryzyko kolizji ptaków, a także pozbawiony oświetlenia;
47. Wykonać kontrole miejsc po zasypianych w trakcie budowy oczek wodnych z uwagi na możliwość schodzenia się płazów do nieistniejących zbiorników;
48. Prace związane z budowaniem objazdów na czas przebudowy mostów w msc. Zabłudów i Makówka oraz prace ingerujące w koryta rzek wykonywać poza okresem 15 marca-31 lipca;
49. Prace związane z ingerencją w powierzchnię gruntu podczas budowy obwodnicy Narwi (od msc. Ancuty do msc. Narew) np. zerwanie darni, wbijanie ścianek, wykonywanie wykopów, fundamentów itp. wykonywać poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem 15 marca-31 lipca. Wykonywanie dalszych prac (wyniesionych ponad powierzchnię terenu) dopuszczalne jest przez cały rok, jednak w okresie 15 marca – 31 lipca wyłącznie w godzinach 6-18;

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

1. Zaprojektować nawierzchnię z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA8_{LA} na następujących odcinkach drogi:
 - ok km 0+060 - 1+000;
 - ok km 19+680 - 20+380;
 - ok km 20+380 - 20+750;
2. Zaprojektować kanalizację deszczową na następujących odcinkach drogi:

- od początku drogi do km ok. 0+650 – z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rz. Rudnia w km ok. 0+265;
 - od km ok. 0+680 do km ok. km 0+890 – z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu melioracyjnego w km ok. 0+890;
 - od km ok. 5+850 do km ok. km 6+450 – z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu drogowego;
 - od km ok. 12+300 do km ok. km 13+350 – z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu drogowego w km ok. 13+350;
 - od km ok. 16+140 do km ok. 17+350 – przewidywane miejsce odprowadzenia ścieków deszczowych to rz. Narew w km ok. 16+620;
 - od km ok. 32+480 do końca drogi – z odprowadzeniem ścieków deszczowych do istniejącej kanalizacji deszczowej.
3. Zaprojektować, na terenie niezabudowanym oraz terenach z pojedynczą zabudową rozproszoną, spływ wód opadowych z drogi powierzchniowo do przydrożnych rowów trawiastych.
 4. Zaprojektować zbiorniki infiltracyjno – odparowujące w następujących przybliżonych lokalizacjach:
 - zbiornik nr 1 w km ok. 2+300
 - zbiornik nr 2 w km ok. 3+500
 - zbiornik nr 3 w km ok. 4+000
 - zbiornik nr 4 w km ok. 5+800
 - zbiornik nr 5 i 6 w km ok. 6+300
 - zbiornik nr 7 w km ok. 30+100
 - zbiornik nr 8 w km ok. 32+400
 5. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni drogi (studzienki osadnikowe i separatory substancji ropopochodnych) do istniejących wód powierzchniowych w taki sposób, aby efekt podczyszczania w nich osiągnięty spełniał wymogi prawa.

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 2013r., poz.1479).

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

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w najbliższej odległości ok. 22 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 wykorzystywania mostu na Narwi przez zwierzęta poprzez identyfikację tropów i śladów oraz określenie gatunków występujących w rejonie przejścia i jego otoczeniu. Monitoring rozpocząć w okresie 6 miesięcy od oddania mostu i wykonać go przez min. 2 miesiące. Rok po oddaniu rozpocząć monitoring trzyletni – kontrole nasilić wiosną i jesienią. W drugim roku po oddaniu obiektu do użytkowania wykonać tropienia zimowe;
3. Dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym.
4. Sprawozdania z monitoringu należy corocznie przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku;

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 40 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. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z uwagi na przesłanki wynikające z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm).

VIII. Wskazuje się działki, na których przewiduje się przeprowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów:

- Obręb 0094 Zabłudów:
559/2,103,104,101/3,458/5,458/11,458/12,458/9,458/10,458/7,458/8,581,582,445/14,388/4,107/1,559,113/3;
- Obręb 0043 Zabłudów Kolonia:
270,153/1,147,129/4,129/9,258/1,258/2,117,101,99,97,96,94,279,87,85,227/1,77,76/1,76/2,75,73,72,71,67/2,67/1,276/1,63/1,61/1,271/1,56/2,53,253/1,248/15,262/2,262/5,261;
- Obręb 0011 Gnieciuki:
90,89,86,85,71,70,68,58,56,55,51,50,47,80,78,75,73,72,67,66,92,62,61,60,59,57,54,53/1,52,380,49,48;
- Obręb 0028 Ochremowicze:
294,333,332,295,331/2,431/1,431/2,432,345,344,343,342/1,340,339,334;
- Obręb 0029 Olszanka:
730,790,791,732/1,447,769,821,740/1,740/2,740/3,618,772,713,692,691,687,789,788,786;
- Obręb 0039 Sieški:
238,240,245,249,239,235,234,233,232,231,230,139/2,242;
- Obręb 0048 Żywkowo:
248,249,273,281,282,208,207,210,222,246,247;
- Obręb 0035 Soce:
310,305,307,308,309,317,315,314,313,304,276/2;
- Obręb 0048 Żywkowo:
402,403;
- Obręb 0036 Trześcianka:
67,88/5,88/2,64/5,91,106,105/5,107,108,109,110,111,112/3,112/4,113/1,115/1,116,119/4,119/5,103,145,147,148/1,148/2,150,151,152,153,155/3,155/4,156,157,158/3,159/3,174,176,177,180/1,182/3,76,186/4,1031,187/2,193,195/2,200,203/2,204/1,205,378/1,207,215,187/2,203/1,208/1,746,216,217/3,247/8,747/2,747/4,747/5;
- Obręb 0001 Ancuty:
224,239/1,225/1,229,230,235,244,255,235,257,282,281,260/1,283,284,286,285;
- Obręb 0024 Narew:
194,179,91,7,8,159,9,157,10,156,155,154/1,154/2,153,152,151,14,59,60,62,137,115,63,136,92,93,94,95,987,1061,1724,998,859,860,999,876,874,1017,875,906,907,908,914,915,916,923,924,1726,954,982/2,1060,1116/72,1116/87,982/1,983,984/1,984/2,985,1116/70,986
- Obręb 0023 Makówka:
479/1,108/5,490/3,490/2,356,479/2;
- Obręb 0003 Chrabostówka:
76;
- Obręb 0018 Krzywiec:
318;
- Obręb 0022 Łosinka:
158,159,160,161,162,163,80,81,82,157,172,173,145/2,183,154/6,184,307,305,309,306/1,320/1,322,323,324,325;
- Obręb 0021 Rzepiska:
7/3,180/1;
- 0003 Borysówka:
16/1,349,340,75,146/1;
- Obręb 0026 Wasilkowo:

- 161,230/1,230/2,108/1,125/2,124;
– Obręb 0014 Nowosady:
50,75,49/1,99/1,76,98,99/1,81,82,95/1,96/3,96/4,96/2,97

- IX. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.**
- X. Niniejszej decyzji nadaje 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 4 maja 2015 r. (data wpływu: 6 maja 2015 r.) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew”, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz kopie map ewidencyjnych.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.) dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym PKP (działki: 744/1 i 744/2 obręb 14 Nowosady), dlatego zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r, poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

W dniu 11 czerwca 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 dniu 6 maja 2015 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wszczął postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia informując o tym fakcie strony postępowania obwieszczeniem z dnia 8 maja 2015 r., znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM. Jednocześnie pismem z dnia 8 maja 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM tut. organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hajnówce o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 8 maja 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 8 maja 2015 r. do 25 maja 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach na okres 14 dni od 11 maja 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 8 maja 2015 r. do dnia 22 maja 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 13 maja 2015 r. do 8 czerwca 2015 r.

W opinii sanitarnej nr 15/NZ/2015, znak: NZ.4461.14.2015, z dnia 11 maja 2015r. (data wpływu: 12 maja 2015 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hajnówce stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia uzasadniając swoje rozstrzygnięcie tym, iż planowana budowa i rozbudowa drogi ma na celu podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców pobliskich miejscowości, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych. Ponadto inwestycja przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego i stanu powietrza atmosferycznego w rejonie drogi. Zdaniem inspekcji sanitarnej planowane przedsięwzięcie poprawi warunki życia okolicznych mieszkańców i po zastosowaniu rozwiązań technicznych i organizacyjnych ograniczone zostanie negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym zdrowie ludzi do minimum.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 14 maja 2015r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu w pełnym zakresie wg art. 66 ustawy ooś ze szczególnym uwzględnieniem m.in.: inwentaryzacji gatunków ptaków i ich siedlisk, w szczególności tych dla których ochrony zostały wyznaczone obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, przedstawienie metod badawczych/inwentaryzacji, określenie zasięgu oddziaływań, oraz ocenę ich istotności w kontekście przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000, jego integralności oraz spójności sieci Natura 2000, wraz z podaniem kryteriów, na podstawie których określono rodzaj, zasięg i istotność generowanych oddziaływań. Zgodnie z przytoczonym przepisem raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać opis analizowanych wariantów, w tym racjonalnych wariantów alternatywnych w tym, wariantu obejmującego budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 685, wariantu najkorzystniejszego dla ochrony Obszarów Natura 2000 wraz z uzasadnieniem ich wyboru, przedstawienie zagadnień w formie graficznej, w tym naniesienie na mapy wyników przeprowadzonej inwentaryzacji oraz zaznaczenie strefy oddziaływania inwestycji oraz wpływ planowanej inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu w stosunku do terenów objętych ochroną akustyczną.

Tut organ powiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia nakładającego obowiązek sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko obwieszczeniem z dnia 14 maja 2015 r. znak: WOOS-II.4210.6.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 15 maja 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 14 maja 2015 r. do 1 czerwca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach od 22 maja 2015 r. do dnia 8 czerwca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 18 maja 2015 r. do dnia 1 czerwca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 20 maja 2015 r. do 8 czerwca 2015 r.

Inwestor - Podlaski Zarządu Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok w dniu 11 czerwca 2015 r. pismem znak: WBiD.400.5.4.2014 przedłożył raport oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Ze względu na skomplikowany charakter sprawy postanowieniem z dnia 6 lipca 2015 r. tut. organ przedłużył termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia do dnia 7 września 2015 r. Strony postępowania powiadomił o powyższym fakcie obwieszczeniem z dnia 6 lipca 2015 r. znak: WOOS-II.4210.6.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 6 lipca 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 6 lipca 2015 r. do 22 lipca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach od 9 lipca 2015 r. do dnia 23 lipca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 9 lipca 2015 r. do

dnia 23 lipca 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 9 lipca 2015 r. do 24 lipca 2015 r.

Analiza przedłożonego raportu wykazała braki merytoryczne oraz niezgodność z zakresem określonym w postanowieniu z dnia 14 maja 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM. Przedłożony raport nie uwzględniał m.in.: parametrów obiektu nad rzeką Narew, uzupełnienia badań awifauny, odniesienie się do Planu Zadań Ochronnych opracowanych dla obszarów Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, przedstawienia lokalizacji przejść dla zwierząt, 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 23 lipca 2015r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM wezwał inwestora w terminie do dnia 24 sierpnia 2015 r. do uzupełnienia wskazanych braków.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok pismem z dnia 24 sierpnia 2015 r. znak: WBiD.400.5.4.2014 tylko w części uzupełnił wskazane braki do raportu oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia, a następnie pismami z dnia 7 września 2015 r. oraz 8 października 2015 r. znak: WBiD.400.5.4.2014 przedłożył dodatkowe informacje, stanowiące uzupełnienie do raportu wskazane w wezwaniu tut. organu z dnia 23 lipca 2015 r.

Postanowieniem z dnia 7 września 2015 r. tut. organ przedłużył postępowanie do dnia 9 listopada 2015 r. Strony postępowania powiadomił o powyższym fakcie obwieszczeniem z dnia 7 września 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 7 września 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 7 września 2015 r. do 22 września 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach od 8 września 2015 r. do dnia 23 września 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 9 września 2015 r. do dnia 22 września 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 9 września 2015 r. do 24 września 2015 r.

Analiza przedłożonego i uzupełnionego raportu wykazała, iż w dalszym ciągu wymaga on uzupełnienia w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny, w związku z czym tut. organ pismem z dnia 6 października 2015r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM ponownie wezwał inwestora w terminie do dnia 6 listopada 2015 r. do uzupełnienia wskazanych braków.

Inwestor pismem z dnia 27 października 2015 r. znak: WBiD.400.5.4.2014 przedłożył uzupełnienie do raportu oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Inwestor, powołując się na wytyczne zagraniczne odnośnie redukcji emisji hałasu zaproponował zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni” w miejscach, gdzie mogą wystąpić maksymalne wielkości przekroczenia norm hałasu ok. 6,0 dB(A) w porze nocnej. W związku z powyższym tut. organ pismem z dnia 30 października 2015 r. wezwał Inwestora do wykazania skuteczności „cichej nawierzchni” w redukcji emisji hałasu do środowiska w terminie do 30 listopada 2015r.

Z uwagi na powyższe postanowieniem z dnia 9 listopada 2015 r. przedłużył postępowanie do dnia 11 stycznia 2016 r. Strony postępowania powiadomił o powyższym fakcie obwieszczeniem z dnia 9 listopada 2015 r. znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 9 listopada 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 9 listopada 2015 r. do 24 listopada 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka,

Nowosady i Wasilkowo w dniach od 10 listopada 2015 r. do dnia 24 listopada 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 10 listopada 2015 r. do dnia 24 listopada 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 13 listopada 2015 r. do 4 grudnia 2015 r.

Inwestor pismem z dnia 20 listopada 2015r. ostatecznie uzupełnił wskazane braki.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 27 listopada 2015r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hajnówce 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 27 listopada 2015 r., znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.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. z 2013 r poz. 1235 ze zm.).

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 27 listopada 2015 r. oraz wywieszone na 21 dni na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. urzędu w dniach od 27 listopada 2015 r. do 21 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach od 1 grudnia 2015 r. do dnia 22 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 3 grudnia 2015 r. do dnia 25 grudnia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 3 grudnia 2015 r. do 25 grudnia 2015 r.

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

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hajnówce opinią z dnia 16 grudnia 2015 r. (data wpływu 18 grudnia 2015 r.), nr 47/NZ/2015, znak: NZ.4461.44.2015 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie określając następujące warunki jego realizacji:

1. *na etapie prac budowlanych stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym,*
2. *w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prace budowlane ograniczyć do pory dziennej,*
3. *proceedzić prace budowlane z przestrzeganiem przepisów bhp i ochrony środowiska,*
4. *lokalizować zaplecze budowy poza terenami: zabudowy mieszkaniowej, terenami cieków, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych, terenami obniżeń morfologicznych, stanowiskami archeologicznymi,*
5. *zabezpieczyć place postojowe maszyn i środków transportu przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych do środowiska wodno-gruntowego,*
6. *miejsca składowania substancji podatnych na migrację wodną, wyścielić materiałami izolacyjnymi,*
7. *zapewnić właściwą gospodarkę ściekami socjalno-bytowymi podczas robót budowlanych,*
8. *odpady powstające w fazie budowy drogi segregować i gromadzić w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczaniem środowiska, dostępem osób niepowołanych i przekazywać specjalistycznym firmom,*
9. *podczas prac budowlanych w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych wykonać izolacje pionowe i poziome,*
10. *zastosować urządzenia podczyszczające wody opadowe z drogi,*

11. zastosować nawierzchnię o obniżonej emisyjności hałasu w rejonie istniejącej zabudowy mieszkaniowej na odcinkach drogi przebiegających przez miejscowości Zabłudów, Narew, Makówka,
12. po zakończeniu robot budowlanych uporządkować tereny zajęte pod place budowy i ich zaplecza,
13. przeprowadzić analizę porealizacyjną w zakresie klimatu akustycznego, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących tereny zabudowane przed hałasem; punkty pomiarowe umieścić w pobliżu najbliższych drogi budynków mieszkalnych i terenów wymagających ochrony akustycznej; w razie stwierdzenia przekroczeń hałasu podjąć działania zmierzające do ich usunięcia.

Wskazane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hajnówce warunki organ doprecyzował i zawarł w warunkach I 2.1., 2.2, 2.4 – 2.7., 2.10., 2.12., 2.14., 2.15 oraz I.3.1. i VI sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 28 grudnia 2015r., znak: WOOŚ-II.4210.6.2015.UM powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, o możliwości zapoznania się z nim oraz o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 28 grudnia 2015 r. oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. urzędu w dniach od 28 grudnia 2015 r. do 13 stycznia 2016 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hajnówka oraz tablicy ogłoszeń wsi: Borysówka, Nowosady i Wasilkowo w dniach od 11 stycznia 2015 r. do dnia 25 stycznia 2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Narew w dniach od 30 grudnia 2015 r. do dnia 13 stycznia 2016 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie od dnia 7 stycznia 2016 r. do 22 stycznia 2016 r.

Postanowieniem z dnia 8 stycznia 2016r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przedłużył termin wydania przedmiotowej decyzji środowiskowej do dnia 11 lutego 2016r. z uwagi na konieczność zapewnienia stronom postępowania wypowiedzenia się co do zebranego materiału dowodowego. O powyższym fakcie poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 8 stycznia 2016 r.

Podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowanie stanowiska w przedmiotowej sprawie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły: raport o oddziaływaniu na środowisko, odpowiedzi Inwestora na wezwania tut. organu w sprawie uzupełnienia braków merytorycznych stwierdzonych w raporcie, opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hajnówce, oraz mapy wskazujące lokalizację przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty lokalizacyjne przedsięwzięcia.

Planowana budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 685 dotyczy fragmentu analizowanej drogi od miejscowości Zabłudów (zlokalizowanej administracyjnie w granicach miasta i gminy Zabłudów) – km 0+000, do miejscowości Nowosady (zlokalizowanej administracyjnie w granicach gminy Hajnówka) – istn. km 35+917 – to jest w miejscu dowiązania do zakończonej w roku 2012 przebudowy drogi wojewódzkiej nr 685/687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady - Hajnówka. W ciągu rozbudowywanej drogi zaprojektowano obejścia miejscowości Trześcianka i Narew. Obejście Trześcianki założono w 3 wariantach o długościach około 2,4 km (Wariant I), około 2,8 km (Wariant II) i około 3,3 km (Wariant III). W przypadku miejscowości Narew także zaprojektowano trzy warianty

obejść o długościach ok. 3,4 km, ok. 3,3 km oraz ok. 3,7 km, odpowiednio dla wariantu I, II i III. Całą inwestycję przewidziano przeanalizowano w 3 wariantach:

1. **Wariant I – wariant PREFEROWANY** – obejmujący rozbudowę DW 685 z obwodnicą Trześcianki - wariant 3 oraz obwodnicą Narwi - wariant 1,
2. Wariant II obejmujący rozbudowę DW 685 z obwodnicą Trześcianki - wariant 2 oraz obwodnicą Narwi - wariant 2,
3. Wariant III obejmujący rozbudowę DW 685 z obwodnicą Trześcianki - wariant 1 oraz obwodnicą Narwi - wariant 3

Łączna długość analizowanego odcinka drogi objętego zakresem wniosku wynosi ok. 35,93 km, w tym długość obszaru zabudowanego wynosi ok. 18,6 km.

W ramach analizy przejścia przez dolinę rzeki Narwi przeanalizowano 3 warianty estakady: **Wariant 1 preferowany z estakadą o dł. 774 m**, Wariant 2 - estakada o dł. 1 398 m; Wariant 3 - estakada o dł. 822 m.

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.

Inwestor wskazując najbardziej korzystny wariant budowy obwodnicy Trześcianka wskazał do realizacji wariant 3 (wariant I całego przedsięwzięcia), który omija zabudowania w sposób najbardziej akceptowany przez mieszkańców i najlepiej spełnia funkcję obwodnicy, nie przebiega na końcowym odcinku przez miejscowość (w przeciwieństwie do wariantu 1 samej obwodnicy Trześcianki, który jest drugim z wariantów po stronie północnej). W zakresie analizy środowiskowej warianty obejścia Trześcianki są porównywalne z wariantem bezinwestycyjnym. Warianty Trześcianki przebiegają po podobnym terenie, polno-łąkowym i jedynie fragmentami kolidują z obszarami chronionymi – są to zresztą miejsca zdegenerowane poprzez antropopresję, ponieważ są to same skraje obszarów chronionych tuż przy granicy obszarów chronionych, zbliżone do Trześcianki i związanych z nią pól uprawnych. Wszystkie trzy warianty obejścia m. Narew przecinają dolinę Narwi oraz tereny o podobnym zagospodarowaniu – łąki, miejscami trzcinowiska.

Nie ma sytuacji, że jeden z wariantów szczególnie wyróżnia się na tle zniszczeń siedlisk w dolinie, wszystkie przebiegają po podobnie zagospodarowanym terenie. Wariant 2 obejścia Narew przecina skraj miejscowości Ancuty i zabudowania. Zrezygnowano z budowy mostu na Narwi w ramach obejść m. Narew i zaplanowano estakadę w celu polepszenia migracji zwierząt doliną i zachowania siedlisk w dolinie w lepszym stanie. Na wariantie 1 preferowanym obejścia m. Narew wariantowano także możliwość budowy estakady; rozważono obiekt o długości ok. 800m lub obiekt o długości ok. 1400m. Obiekt długości ok. 800m jest preferowany przez Zamawiającego i jest wystarczający jeśli chodzi o zapewnienie migracji zwierząt doliną Narwi, a także umożliwienie bytowania i migracji dubeltom - ptakom chronionym w ramach ostoi ptasiej Natura 2000 przecinanej przez warianty.

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 drogi wojewódzkiej nr 685, na omawianym fragmencie jest niezadowalający, wymagający rozbudowy.

Pod względem środowiskowym rozbudowa analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 685 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.

Ponadto zrezygnowano z budowy mostu na Narwi w ramach obejść m. Narew i zaplanowano estakadę w celu polepszenia migracji zwierząt doliną i zachowania siedlisk

w dolinie w lepszym stanie. W wariantcie I preferowanym do realizacji obejścia m. Narew wariantowano także możliwość budowy estakady; rozważono obiekt o długości ok. 800m lub obiekt o długości ok. 1400m. Obiekt długości ok. 800m jest preferowany przez Zamawiającego i jest wystarczający jeśli chodzi o zapewnienie migracji zwierząt doliną Narwi, a także umożliwienie bytowania i migracji dubeltom – ptakom chronionym w ramach ostoju ptasiej Natura 2000 przecinanej przez warianty.

Z analizy porównawczej wariantów przeprowadzonej pod kątem powyższych kryteriów wynika, że najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant I – wnioskowany przez Inwestora.

Wariantem lokalizacyjnym wnioskowanym przez Inwestora do realizacji, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 maja 2015 r. jest wariant I oraz realizacji obejścia m. Trześcianka, zgodnie z wariantem III i realizacji obejścia m. Narew, zgodnie z wariantem I.

Planowane przedsięwzięcie w wariantcie przewidzianym do realizacji rozpoczyna się w km 0+060 a kończy w km 32+620:

- Od km 0+060 do km 11+400 rozbudowa drogi w istniejącym śladzie z nieznacznymi korektami nienormatywnych łuków poziomych,
- Od km 11+400 do km 14+650 obwodnica miejscowości Trześcianka w wariantcie 3,
- Od km 14+650 do km 15+160 rozbudowa drogi w istniejącym śladzie z nieznacznymi korektami nienormatywnych łuków poziomych,
- Od km 15+160 do km 18+222 obwodnica miejscowości Narew w wariantcie 1,
- Od km 18+222 do km 32+620(budowa jezdni do km 32+503 na dalszym odcinku budowa ciągu rowerowego po stronie prawej).

Obwodnica Trześcianki (w wariantcie 3). Początek obwodnicy zlokalizowany jest w km 11+400 (km robocza 0+000) i w początkowym swym przebiegu (ok. 100m) biegnie po śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej w kierunku południowo wschodnim. W roboczym km 0+195 rozwiązania projektowane wymagają wyburzenia jednego budynku. Dalej skręca w lewo w kierunku wschodnim i od km 0+170 do km 0+200 przecina tereny zabudowy mieszkaniowej. Od km 0+500 do km 1+700 obwodnica biegnie w ciągu istniejącej drogi gruntowej, omijając miejscowość Trześcianka od strony północnej. Po ok. 200m trasa skręca w kierunku południowo wschodnim, przebiegając przez tereny uprawy rolnej i łąki. W km 2+000 krzyżuje się z prawej strony z istniejącą drogą o nawierzchni gruntowej, a w km 2+130 przecina drogę o nawierzchni bitumicznej. W km 2+640 przecina ciek wodny – rzekę Małynkę. W km 3+000 włącza się do istniejącej drogi DW 685, po czym w km 14+650 (3+250) kończy swój przebieg.

Obwodnica Narwi (w wariantcie 1). Obwodnica rozpoczyna się w km 15+160 (0+514) rozbudowywanej drogi wojewódzkiej DW 685. Biegnie w kierunku południowo wschodnim przez tereny gdzie dominującą formą użytkowania terenu są uprawy rolne, omijając z lewej strony miejscowość Ancuty. W km 1+450 trasa przecina ciek wodny – rzekę Narew. Dalej przebiega przez pola uprawne, łąki podmokłe oraz tereny leśne, obchodząc z lewej strony miejscowość Narew. W km 2+910; 3+180 (ul. Cicha) przecina drogi o nawierzchniach gruntowych. Od km 3+140 trasa przebiega po terenach zabudowy mieszkaniowej, gdzie w km 3+370 włącza się do istniejącej drogi DW 685. Zakończenie obwodnicy Narwi następuje w km 18+222 (3+576) rozbudowywanej drogi wojewódzkiej.

Droga na planowanym odcinku przebiega częściowo przez teren zabudowany (msc. Zabłudów, Zabłudów-Kolonia, Ochremowicze, Olszanka, Żywkowo, Trześcianka, Ancuty, Narew, Makówka, Chrabostówka, kolonia Łosinka, kolonia Rzepiska, Zwodzieckie i Nowosady). Na pozostałych fragmentach przecina teren niezabudowany – na początkowym odcinku przede wszystkim lasy i pola uprawne, a także łąki, pastwiska i użytki zielone, na końcowym zaś w przewadze pola i grunty rolne, pastwiska i użytki zielone. Obejście Trześcianki przebiegać będzie w ciągu istniejącej drogi gruntowej, od strony północnej

omijając zabudowania. Z kolei obwodnica msc. Narew stanowi znacznie większe obejście zwartej zabudowy, niż w przypadku Trześcianki. Obejście rozpocznie się na wysokości msc. Ancuty, od zachodu całkowicie omijając zabudowania i przekroczy rzekę Narew w miejscu oddalonym o ok. 3 km od istniejącego mostu w Narwi wraz z biegiem rzeki. Poza ww. obejściami przebieg drogi przewidziano w przeważającej większości po istniejącym śladzie z niewielkimi, lokalnymi korektami. W ramach inwestycji konieczna jest wycinka drzew i krzewów. O ile wycinka w miejscu obwodnic wynika głównie z zajęcia terenu i wymaga usunięcia ok. 0,5 ha lasów i zadrzewień przy budowie obwodnicy Trześcianki i ok. 0,4 ha przy obwodnicy Narwi, to w przypadku przebiegu po istniejącej trasie – wiąże się głównie z ich umiejscowieniem z skarpie projektowanych rowów, w projektowanym chodniku, jak i w poboczu drogi. Wycinka prowadzona będzie poza okresem od 15 marca do 31 lipca, co znacznie złagodzi oddziaływanie na lokalną awifaunę.

W istniejącym pasie drogowym, zakres planowanych robót obejmuje m.in. wzmocnienie nawierzchni i poboczy, poszerzenie jezdni do 7 m, rozbudowę/przebudowę/budowę obiektów inżynierskich, zatok autobusowych, chodników, systemu odwodnienia, skrzyżowań, parkingów, przejść dla pieszych, oświetlenia, a także korektę łuków i wykonanie ciągów rowerowych.

Realizowane zadanie obejmuje także przebudowę obiektów mostowych: na rzece Rudnia w msc. Zabłudów oraz na cieku bez nazwy w msc. Makówka. Mosty te zostaną rozebrane, a w ich miejscu wybudowane nowe konstrukcje. Pomimo zmniejszenia światła mostów, uwzględniona została konieczność utrzymania możliwości migracji zwierząt. Obecnie migracja pod pierwszym z ww. mostów jest znacznie utrudniona, pod drugim zaś niemożliwa, zatem warunki przemieszczania się pod projektowanymi obiektami zostaną polepszone, do czego przyczyni się również odpowiednio ukształtowana przestrzeń pod obiektami, utworzenie obustronnych pólek szerokości 1 m oraz zapewnienie światła pionowego o odpowiedniej wysokości. Na czas budowy nowych mostów wybudowane będą drogi objazdowe i tymczasowe ścieżki dla pieszych. Koryta cieków w strefie obiektu zostaną umocnione – na czas wykonywania umocnień ciek na ich długości zostanie skanalizowany.

Przewidziano także budowę nowego przejścia przez rzekę Narew, przecinającego koryto i strefę zalewową. Przeprawę zlokalizowano w sposób umożliwiający zachowanie naturalnego przebiegu Narwi. Ponadto nie będą wykonywane umocnienia, ani regulacja Narwi. Podczas budowy przejścia przez Narew przewidziano wykonanie dróg dojazdowych wzdłuż planowanego obiektu, pograżenie ścianek szczelnych wokół podpór, wykonanie wykopów w obrysie ścianek, fundamentów i filarów podpór. Podpory zlokalizowane zostaną poza korytem rzeczny. Konieczne będzie także zamontowanie podpór tymczasowych na czas wykonania ustroju nośnego. Również podpory montażowe posadowione zostaną poza korytem oraz zabezpieczone ściankami szczelnymi od strony rzeki. Ścianki będą montowane na terenach zalewowych, a nie w korycie rzeki. Kolejnym etapem będzie wykonanie ustroju nośnego, wyposażenie estakady, a także roboty wykończeniowe. Pomimo szerokiego zakresu planowanych działań, wykonanie podpór nie wymaga obniżania poziomu wód gruntowych i osuszenia terenu. Zastosowana metoda ich wykonania powoduje, że podczas prac nie będzie miało miejsca nawet czasowe obniżenie poziomu wody gruntowej ani nie będzie konieczne prowadzenie działań związanych z osuszaniem terenu doliny Narwi.

Na potrzeby oceny oddziaływania wykonano szczegółową inwentaryzację przyrodniczą obejmującą teren po 250 m od osi drogi w każdą stronę. W oparciu o charakter inwestycji oraz specyfikę gatunków, zgodnie z zasadą przezorności przyjęto, że zniszczeniu ulegną wszystkie stanowiska roślin i zwierząt znajdujące się w pasie robót oraz w liniach zajętości terenu. Z uwagi na fakt, iż linie zajętości terenu wyznaczone na obecnym etapie mają szerszy zakres niż wymaga tego realizacja inwestycji, rzeczywiste zniszczenia będą mniejsze. Dla roślin naczyniowych, mszaków, porostów, grzybów i siedlisk przyrodniczych

zasięg oddziaływania pośredniego przyjęto do 100 m od krawędzi jezdni. Dla ryb, płazów, gadów i ssaków zasięg ten określono do 150 m, zaś w przypadku ptaków uznano iż jest on różny i zależny od wrażliwości danego gatunku.

Badania florystyczne prowadzono od połowy maja do końca listopada 2014 r., a następnie wznowiono je w marcu 2015 r. i wykonywano do końca czerwca. Inwentaryzacja wykazała trzy typy zagospodarowania terenu: obszary silnie przekształcone antropogenicznie, takie jak tereny zabudowane, niewielkie kompleksy pól uprawnych, tereny ruderalne; obszary potencjalnie cenne przyrodniczo o umiarkowanym stopniu przekształcenia-tereny podmokłe, nieużytki, ekstensywnie użytkowane łąki i pastwiska, kompleksy leśne. Określono także obszary cenne przyrodniczo i formalnie chronione, jakim niewątpliwie jest dolina Narwi, objęta w miejscu inwestycji formami ochrony przyrody: obszarami Natura 2000 – obszarem specjalnej ochrony ptaków Dolina Górnej Narwi PLB200007 i projektowanym specjalnym obszarem ochrony siedlisk Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010, a także Obszarem Chronionego Krajobrazu „Dolina Narwi”. Przedsięwzięcie w jednym miejscu styka się z obszarem Natura 2000 Puszcza Białowieska PLC200004 będącym zarówno obszarem specjalnej ochrony ptaków, jak i projektowanym specjalnym obszarem ochrony siedlisk.

Największy wpływ na florę będzie mieć budowa obwodnicy po nowym śladzie, zwłaszcza obwodnicy msc. Narew, która przecina podmokłe łąki i obszary Natura 2000. Podwyższone oddziaływania pośrednie na gatunki roślin, mszaków i porostów wiąże się z odległością do ok. 50 m od linii zajętości terenu, przy czym oddziaływanie pośrednie związane z wpływem soli drogowej, zanieczyszczeniem powietrza, czy zwiększoną penetracją ludzi, w znacznej mierze ogranicza się do granic pasa drogowego lub terenów bezpośrednio graniczących z pasem drogowym. W otoczeniu inwestycji chronione są siedliska naturalne, tj.: 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*)-siedlisko stwierdzono poza obszarem Natura 2000, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 91T0 Sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio Pinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Żadne z tych siedlisk, w tym położone w granicach obszaru Natura 2000, nie ulegną zniszczeniu – nie kolidują one z przebiegiem drogi ani z elementami jej towarzyszącymi. Pomimo powyższego, w celu zabezpieczenia siedliska 91T0 przed fizycznym naruszeniem, zlokalizowanego w sąsiedztwie obejścia msc. Narew, zostanie ono wygradzone i oznakowane na czas prowadzenia robót.

W pasie inwentaryzacji badania wykazały obecność 15 gatunków roślin podlegających ochronie gatunkowej, w tym 5 objętych ochroną ścisłą. Realizacja obwodnicy msc. Narew wiąże się ze zniszczeniem stanowisk roślin chronionych: kukułki szerokolistnej, podkolana białego i kukułki krwistej. W odniesieniu do porostów, część zinwentaryzowanych stanowisk znajduje się w pasie robót i wariantu inwestycji, dlatego też niewykluczone że ulegną one zniszczeniu – dot. odnoźnicy mączystej, obrotnicy rzęsowatej, chrobotka leśnego. Jednak odnosi się to głównie do drzew przydrożnych rosnących przy obecnej drodze wojewódzkiej. Z uwagi na fakt, iż większość gatunków stwierdzono przy obecnej drodze, należy założyć że są to gatunki zdolne do przetrwania w obecności zanieczyszczeń samochodowych. Spośród mszaków inwentaryzacja wykazała obecność 10 gatunków chronionych, wśród których zniszczeniu ulegną stanowiska mokradłoszki zaostrej, turowca tamaryszkowego, widłozębu kędzierzawego. Są to gatunki występujące dość licznie w dolinie Narwi, dlatego też zniszczenie części stanowisk pod budowę obejścia nie wpłynie znacząco negatywnie na bryoflorę rejonu.

Prace terenowe pod kątem bezkręgowców prowadzone w 2014 r. odbyły się w okresie maj-wrzesień. Na terenach podmokłych, łąkach i pastwiskach szczególną uwagę zwracano przede wszystkim na ważki i motyle. Gromadzono także informacje o chrząszczach saproksylicznych, wyszukiwanych poprzez kontrolę starych, dziuplastych drzew i zwalonych

próchniejących drzew. Spośród chronionych bezkręgowców odnotowano 1 gatunek ślimaka, 2 gat. chrząszczy, 3 gat. motyli, 6 gat. trzmieli i gat. ważki. Inwestycja zagraża jedynie ślimakom winniczkom, które występują dość licznie przy zabudowaniach i na terenach podmokłych. Nie stwierdzono w pasie inwestycji stanowisk bezkręgowców, które uległyby zniszczeniu. Ślimak winniczek jest powszechnie występującym gatunkiem, a bezkręgowce nie stanowią przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. Zatem w odniesieniu do bezkręgowców, jakiegokolwiek oddziaływanie na obszar Natura 2000, jak i lokalne ich populacje, można wykluczyć. Oddziaływanie planowanej inwestycji o ile nieuniknione w niewielkim zakresie na lokalną entomofaunę, nie jest na tyle istotne aby zagrazić populacjom bezkręgowców.

Charakterystyki ryb dokonano w oparciu o literaturę i informacje z Polskiego Związku Wędkarskiego, a także uwzględniono informacje zawarte w Planie Zadań Ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. W ramach inwestycji nie przewiduje się zawężania, przenoszenia czy zasypywania cieków, zachowany będzie dotychczasowy przepływ. Wody powierzchniowe na badanym terenie to głównie wody rzeki Narew i mniejszych cieków. W wodach Narwi żyje wiele gatunków ryb, w tym wskazanych z Dyrektywie Siedliskowej – koza, boleń, piskorz, różanka, minóg ukraiński, jednak w rejonie inwestycji nie odnotowano stanowisk tych gatunków. Inwestycja punktowo przecina cieki, jednak nie tworzy barier, spiętrzeń, zawężeń zatem nie zagraża przemieszczaniu się ryb. Niemniej jednak prace ingerujące z koryta cieków wodnych mogą powodować np. okresowe zamulenie cieków, czy też zmniejszenie drożności przepływu, co w efekcie będzie negatywnie wpływać na ichtiofaunę. Dlatego też zastosowano ograniczenia czasowe, aby oddziaływania te nie miały miejsca podczas tarła i inkubacji ryb. Obrany termin uwzględnia również migrację wiosenną i rozród płazów.

Płazy i gady badano w sezonie maj-wrzesień 2014 r. poprzez obserwację, odławianie, nasłuchy. W roku bieżącym od marca wznowiono badania. W pasie inwentaryzacji odnotowano występowanie ekosystemów leśnych, dolin rzecznych, polno-łąkowych, podmokłych oraz podmiejskich, gdzie występują płazy i gady. Stwierdzone płazy to żaby: jeziorkowa, wodna, trawna, moczarowa oraz ropucha szara, traszka zwyczajna, przy czym odnotowano je przede wszystkim w okolicy zbiorników wodnych. Nie stwierdzono w rejonie inwestycji gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. W wariantcie przewidzianym do realizacji trasa biegnie w bezpośrednim sąsiedztwie stawu śródpolnego będącego miejscem rozrodu płazów. Zostanie on zniszczony i zasypany, jednak sposób likwidacji został dobrany w taki sposób aby zniwelować oddziaływanie na płazy.

Szlaki migracji płazów przebiegają wzdłuż cieków wodnych wykorzystując istniejące przepustki. Poza nimi, w rejonie inwestycji nie występują inne szlaki przemieszczania się. Trasy te nie zostaną przerwane, z uwagi na zachowanie przepustów (podlegają jedynie przebudowie). Na obejściach msc. również wykonane będą przepustki dostosowane do migracji płazów. Co więcej, przejście przez rzekę Narew umożliwi przemieszczanie się nie tylko płazów, ale też innych grup zwierząt. Lokalizacja zapleczy budowy w oddaleniu od cieków wodnych oraz obecność stałego nadzoru przyrodniczego sprawia, że oddziaływanie na płazy nie będzie istotne. Również zagrożenie w postaci ewentualnego zabijania podczas prac, dzięki zastosowanym działaniom minimalizującym nie przyjmie znaczącej skali. Część przepustów będzie dostosowana do migracji płazów, m.in. poprzez zamontowanie półek i płotków wygradzających. Pozostałe przepustki z uwagi na fakt, iż są to przepustki odwodnienia drogowego do przepuszczania wód z zanieczyszczeniami z pasa drogowego oraz brak stwierdzenia w ich rejonie istotnych szlaków migracji, zastosowanie płotków nie jest niezbędne. W odniesieniu do gadów odnotowano jaszczurki: zwinkę i żyworodną, padalca i zaskrońca zwyczajnego. Regularne kontrole terenu i przenoszenie gadów poza

obszar prowadzonych prac będą wystarczające aby zneutralizować ewentualny wpływ na tę grupę zwierząt.

Awifauna badanego terenu zweryfikowana została na podstawie posiadanych materiałów, w tym inwentaryzacji wykonanej na potrzeby Planu Zadań Ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, a także wykonano serię kontroli terenowych w 2014 r. ze szczególnym zwróceniem uwagi na gatunki wymienione w Dyrektywie Ptasiej i rzadkie gatunki objęte ochroną (wzdłuż całej trasy wykonano liczenia w maju i czerwcu 2014 r., z kolei obserwacje ukierunkowane na ptaki „dyrektywowe” oraz migranty wykonano od lipca do listopada 2014 r.). Badania kontynuowano w okresie marzec-sierpień 2015 r. wykonując także kontrole nocne, a także obserwacje ukierunkowane na migranty. Podczas badań koncentrowano się przede wszystkim na dolinie rzeki Narew, gdyż prowadzenie drogi w dotychczasowym przebiegu wiąże się w mniejszym stopniu z ewentualnym zniszczeniem miejsc lęgowych, jak nowy przebieg przez dolinę rzeczną. Obejście rzeki nie wiąże się z budową wysokich obiektów z wantami, czy innymi elementami mogącymi stanowić barierę dla ptaków. Brak w rejonie miejsc, gdzie zatrzymywałyby się, czy żerowały migrujące ptaki. Obserwacje dotyczyły tylko pojedynczych osobników lokalnych biotopów.

Jak wspomniano, bezpośrednie przecięcie obszaru przebiega na wysokości msc. Narew, w miejscu dotychczas nieużytkowanym, na odcinku ok. 2,5 km. W miejscu przecięcia przez drogę dolina Narwi jest płaska o szerokości ok. 1 km. Rzeka ma charakter naturalny, na omawianym odcinku płynie pojedynczym, nieuregulowanym korytem otoczonym terasami zalewowymi pokrytymi mozaiką łąk, szuwarów i starorzeczy o różnorodnym charakterze. Na licznych odcinkach przewidzianych do modernizacji odcinka drogi znajdują się grupy bądź szpalery drzew przydrożnych, które stanowią siedliska lęgowe ortolana. Wśród ptaków notowanych na badanym terenie stwierdzono gatunki wyszczególnione w Dyrektywie Ptasiej oraz inne istotne z punktu widzenia obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, m.in. osobniki żerujące: rycyka, kropiatkę, cyrankę, bociany białe; przelatujące: gęsi białoczelne, świstun, błotniak łąkowy i stawowy, podróżniczek, podróżniczek, wodnik, czajka, rybitwa białoskrzydła i czarna; odzywające się na wschód od obejścia Narwi samce: bąka (2), derkacza (1), dubelta (1). Odnotowano także gniazdujące osobniki jarzębatki, gąsiorka, wodniczki, lerki i ortolana, jednak miejsca gniazdowania zlokalizowane były poza strefą bezpośredniego oddziaływania inwestycji, zatem gniazda nie zostaną zniszczone. Prace budowlane związane są z likwidacją miejsc gniazdowych - po jednym stanowisku kosa, bogatki i potrzescza. Stanowiska lęgowe innych ptaków nie będą fizycznie zagrożone przez budowę drogi. Z uwagi na fakt, iż inwestycja na przeważającym odcinku istnieje w krajobrazie od lat, oddziaływanie na tych odcinkach ograniczać się będzie do ewentualnego okresowego płoszenia podczas budowy i ewentualnej wycinki drzew, której uciążliwość zostanie złagodzona poprzez wykonanie poza sezonem rozrodczym. Powstanie nowego obiektu w postaci przejścia przez rzekę Narew i związana z tym zajętość terenu pozbawionego znaczących wpływów antropogenicznych, a także budowa obejścia msc. Trześcianka wiąże się z większą ingerencją w środowisko naturalne, niż realizacja zamierzenia w dotychczasowym pasie drogowym. Budowa drogi w nowym śladzie wiąże się z zajęciem terenu, pas drogowy zostanie osuszony, a roślinność zniszczona. Budowa przejścia przez rzekę zajmie fragment doliny rzecznej, gdzie ptaki żerują i zakładają lęgi. Oddziaływaniem pośrednim inwestycji będzie płoszenie i zniechęcanie ptaków do zakładania lęgów. Wypłoszone osobniki z najbliższego sąsiedztwa drogi będą zmuszone szukać miejsc gniazdowania w okolicy, jednak dostępność siedlisk dogodnych do potencjalnych lęgów niweluje to oddziaływanie. Dodatkowo w celu zmniejszenia uciążliwości prac dla lęgowej awifauny, zwłaszcza że szuwały wykorzystywane przez wiele gatunków zostaną zniszczone, zastosowano obostrzenia czasowe względem wykonywanych prac. Prace ingerujące w powierzchnię gruntu wykonywane będą poza okresem lęgowym ptaków. Dalsze prace

realizowane ponad powierzchnią terenu, pozbawione zniszczenia terenu (zostało to wykonane na poprzednim etapie) z uwagi na możliwość płoszenia gatunków lęgowych wykonywane będą w okresie lęgowym wyłącznie w godzinach dziennych, aby nie zakłócić zachowań tokowych. Należy nadmienić, że na rzece Narew, w pobliżu planowanego obejścia msc. Narew istnieje już most. Nowy element w krajobrazie może nieznacznie oddziaływać na przemieszczenia dobowe i migracje krótkodystansowe ptaków oraz stanowić problem dla ptaków nisko latających i mało zwrotnych, np. łabędzie. Pomimo, iż mosty stanowią niewielką część inwestycji liniowych, z uwagi na lokalizację stanowią potencjalnie większe zagrożenie niż odcinek drogi w terenie - dotyczy to szczególnie mostów wawitowych z wysokimi pytonami i długimi ciągami. W rejonie rzeki stwierdzono wiosenne i jesienne przeloty ptaków na dużych wysokościach, zbyt dużych, aby generować możliwość kolizji i rozbijania się ptaków o most. Ptaki migrujące odbywają loty na dużej wysokości, co ułatwia im orientację w przestrzeni oraz lepszą widoczność. Ponadto podczas dnia potrafią one wielokrotnie zmieniać pułap lotu, dostosowując go do sytuacji. Aby jednak maksymalnie wykluczyć kolizyjność przyjęto rozwiązania minimalizujące ewentualny wpływ. Obiekt nie będzie wyposażony w jakiegokolwiek elementy mogące wpływać negatywnie na ptaki jak np. wawity oraz zgodnie z zapisem w raporcie podczas eksploatacji obiekt nie będzie posiadał oświetlenia, które mogłoby spowodować zagrożenia dla ptaków poprzez zakłócanie ich rytmu dobowego oraz stać się czynnikiem przyciągającym ptaki, zatem oddziaływanie to nie będzie znaczące, gdyż konstrukcja mostu zapewni możliwość migracji ptaków. Zagrożeniem dla ptaków wróblowatych może być również ich niski przelot powodujący zderzenia. Niemniej jednak ewentualna kolizyjność z pewnością nie przyjmie znaczącej skali, a populacje ptaków nie zostaną zagrożone.

Jak już wspomniano, obszar inwestycji będzie przecinał dolinę rzeczną w miejscu nie odbiegającym istotnie swoją morfologią od podobnych fragmentów doliny występujących w jej górnym odcinku. Co więcej, przeprawa została zaprojektowana w jednym z najwęższych miejsc w dolinie rzeki, co znacznie skróci przebieg dotychczasowej drogi, oraz w formie estakady, dzięki czemu warunki hydrologiczne nie będą naruszone. Niezależnie od wyników inwentaryzacji przedstawionych w raporcie oddziaływania na środowisko, zgodnie z danymi posiadanymi w tut. Urzędzie, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji liniowej, tj. w odległości wynoszącej do 100 m, stwierdzono bytowanie takich gatunków jak: gąsiorek, czajka, kszyc, kropiatka. Jest to obszar na którym może dojść do przekształcenia siedlisk ww. gatunków podczas realizacji prac budowlanych, jednak w perspektywie kolejnych sezonów ww. teren powinien ulec szybkiej regeneracji i ponownie stanowić siedlisko preferowane przez ww. gatunki. W odległości wynoszącej do 250 m realizacja inwestycji może spowodować negatywne oddziaływanie na populacje i siedliska stwierdzonych dodatkowo: krwawodzioba, derkacza, żurawia, dubelta i rycyka. Niemniej jednak wpływ niniejszego przedsięwzięcia na populacje tych gatunków w świetle całego obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi nie przyjmie znacząco negatywnej skali. Co więcej, zmniejszenie całkowitej liczebności ich populacji nie będzie miało miejsca, gdyż w sytuacji wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji w postaci opuszczenia dotychczas zajmowanych stanowisk lęgowych, ze względu na szeroką dostępność podobnych nisz środowiskowych w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, wysoce prawdopodobna jest zmiana lokalizacji stanowisk lęgowych poprzez ich nieznaczne przesunięcie w terenie. W odniesieniu do dubelta, należy wskazać, iż jedno z większych tokowisk (8-15 samców) znajduje się w odległości ok 750 m od projektowanej przeprawy mostowej. Jest to bezpieczna odległość biorąc pod uwagę fakt, iż ptaki te odbywają toki w porze wieczornej i nocnej, gdy natężenie ruchu pojazdów jest najsłabsze, a roboty jak już wcześniej wskazano nie będą prowadzone w okresie 15.III-31.VII (ingerujące w powierzchnię gruntu) oraz w godzinach od 18 wieczór do 6 rano (wyniesione ponad powierzchnię terenu). Budowa niniejszej inwestycji drogowej przy zastosowaniu

zaproprowanych działań minimalizujących jej potencjalny negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze, w tym na siedliska gatunków wyszczególnionych w SDF-ie dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, nie wpłynie znacząco negatywnie na liczebność populacji odnotowanych w dolinie rzeki Narew w sąsiedztwie obszaru tego przedsięwzięcia.

W kontekście ornitofauny należy także wspomnieć, iż na odcinku drogi ok. km 2+300-2+800 zlokalizowana jest strefa ochrony ścisłej orlika krzykliwego. Uwzględniając fakt, że w miejscu inwestycji na ww. odcinku obecnie użytkowana jest droga wojewódzka, a planowana droga przebiega po istniejącym śladzie, oddziaływanie inwestycji na etapie eksploatacji będzie podobne do wpływu drogi istniejącej. Również inwestycja nie narusza działek na których zlokalizowana jest strefa oraz nie wiąże się z ich zajęciem, czy wycinką drzew, zatem mało prawdopodobnym jest, aby przebudowa zagroziła bytowaniu tego gatunku. Etap realizacji również wiąże się z emisją hałasu wynikającego przede wszystkim z koncentracji pracujących maszyn i urządzeń na krótkich odcinkach, ale również rozproszeniem ludzi. Aby złagodzić ten wpływ, na odcinku przylegającym do strefy i nieco poza nim, prace najbardziej hałaśliwe, takie jak roboty związane z wykonywaniem ścianek szczelnych, pali wierconych, rozbiórka i frezowanie nawierzchni prowadzone będą poza okresem lęgowym orlika. Co więcej, podczas prac, przy drodze na wysokości strefy ustawione będą oznaczenia zakazujące wstępu do lasu.

W ramach badań przeprowadzonych na potrzeby oceny oddziaływania, w okresie czerwiec-listopad 2014 r. badano występowanie ssaków, poprzez rejestrację tropów i wszelkich śladów. Lokalna teriofauna pomimo iż dość zróżnicowana, nie jest szczególnie cenna. Oprócz nietoperzy odnotowano bytowanie ssaków chronionych takich jak kret, jeź, bóbr, ryjówki, wiewiórka, a także inne często spotykane gatunki jak dzik, sarna, lis, zając szarak, kuna leśna, nornica ruda i inne. Z kolei w odniesieniu do nietoperzy, żaden z odnotowanych gatunków nie został wykazany w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Stwierdzono mroczka późnego i posrebrzanego, karlika większego, borowca wielkiego, gacka brunatnego oraznocka rudego. Ewentualne zagrożenia dla chiropterofauny mogą mieć miejsce w wyniku wycinki drzew stanowiących potencjalne schronienia nietoperzy, likwidowania wykorzystywanych przez nie zbiorników wodnych, jak i ewentualne kolizje z samochodami. Z kolei w przypadku pozostałych ssaków, realizacja inwestycji może naruszyć fragment biotopu gatunków oraz ograniczyć możliwość przemieszczania się, a co za tym idzie ograniczyć przepływ genów pomiędzy populacjami. Budowa estakady o długości 774 m pozwoli na swobodne przemieszczanie się zwierząt.

Jak już wspomniano, przedmiotowa inwestycja koliduje z obszarami Natura 2000. Przedsięwzięcie przylega do granicy obszarów Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi od km ok. 14+200 po stronie prawej i do początku obejścia msc. Narew projektowana rozbudowa mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego, nie naruszając działek sąsiednich. Obejście msc. Narew do km ok. 17+770 przecina obszary Natura 2000, jednak na odcinku tym nie są planowane żadne zatoki autobusowe, parkingi, czy miejsca ważenia pojazdów bądź kontroli. Od km ok. 20+230 do ok. 20+870 po stronie lewej inwestycja ponownie graniczy z ww. obszarami Natura 2000. Na odcinku tym w granicach pasa drogowego (zarówno istniejącego, jak i planowanego) po stronie lewej projektowana jest zatoka autobusowa. Należy podkreślić, że w pasie robót nie występują siedliska i gatunki stanowiące przedmiot ochrony obszaru Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, znajdują się one poza oddziaływaniem bezpośrednim i nie zostaną zniszczone. Tak więc uznano, że znacząco negatywne oddziaływania na spójność i integralność tego obszaru nie wystąpią, podobnie jak w przypadku obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska. W odniesieniu do „ptasiego” obszaru Natura 2000 należy wskazać, iż mała wrażliwość ptaków migrujących na hałas drogowy, dostępność siedlisk stanowiących dogodne miejsca odpoczynku i żerowania poza bezpośrednim zasięgiem oddziaływania drogi oraz odpowiednia konstrukcja mostu powodują,

że oddziaływanie przeprawy mostowej na stanowiące przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi gatunki migrujące, nie będzie miało charakteru oddziaływania znacząco negatywnego oraz nie spowoduje zagrożenia dla integralności tego obszaru. Również w kontekście gatunków lęgowych istotnych z punktu widzenia tego obszaru zastosowane działania minimalizujące pozwolą na wykluczenie znacząco negatywnych oddziaływań. W kontekście tego obszaru należy wskazać, iż w Planie Zadań Ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi określono działania ochronne przewidziane m.in. dla cietrzewia i rybitwy czarnej. W przypadku rybitwy zapis jest ogólny i nakazuje renaturyzację starorzeczy pomiędzy miejscowościami Puchły i Narew. Lokalizację i światło mostu zaprojektowano tak, aby zachować naturalny przebieg koryta rzeki Narew. Nie planuje się także umocnień koryta ani ingerencji w starorzecze. Z kolei działania przewidziane pod cietrzewia obejmują m.in. teren przewidziany do zajęcia pod inwestycję i dotyczą np. utrzymania terenu jako trwałego użytku zielonego. Wnioskowana inwestycja narusza zapisy ww. dokumentu, jednak zgodnie z zapisem art. 37 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w przypadku gdy podjęte działania sprzeczne z PZO realizowane są w ramach inwestycji celu publicznego, nie ma konieczności ich wstrzymywania lub podejmowania działań naprawczych. Co więcej, zamierzenie w dolinie Narwi w większości przecina wilgotne łąki kośne użytkowane ekstensywnie pozbawione zadrzewień, zatem przebieg nowej trasy nie narusza miejsc dogodnych dla bytowania tego gatunku. Tereny sprzyjające jego występowaniu zlokalizowane są nieco dalej, na skraju doliny na południowy-zachód od trasy i stanowi ekoton z porastającymi jałowcami, sosnami, brzoźami. Potwierdza to inwentaryzacja przeprowadzona na potrzeby raportu, zarówno w roku 2014 i 2015 nie wykazała obecności tego gatunku.

Przedmiotowe zamierzenie na odcinkach realizowanych w ciągu istniejącej drogi przy zastosowaniu działań łagodzących nie będzie skutkowało znaczącymi zakłóceniami, jedynie w miejscach obejść miejscowości, jako nowa inwestycja liniowa będzie w pewien sposób naruszać harmonię przyrodniczą. Jednak również w tym zakresie, przy zastosowaniu wskazanych powyższej działań minimalizujących negatywny wpływ, jej oddziaływanie nie będzie znacząco negatywne. Także w odniesieniu do obszarów Natura 2000, podjęte czynności przyczynią się do eliminacji ujemnego wpływu zamierzenia na te obszary, zwłaszcza że dolina Narwi obfituje w dogodne miejsca lęgowe i żerowiskowe o warunkach podobnych do terenu przecinanego przez analizowaną inwestycję. Powyższe sprawia, że oddziaływanie inwestycji na awifaunę nie jest wykluczone, jednak z pewnością nie przyjmie ono znacząco negatywnej formy. Również mając na uwadze występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk, nie zagrożonych znaczącym oddziaływaniem, a także zastosowanie przeprawy mostowej przez rzekę Narew umożliwiające przemieszczanie się zwierząt oraz innych obiektów inżynierskich umożliwiających ich migrację, powoduje brak znacząco negatywnego wpływu na „siedliskowe” obszary Natura 2000. Dodatkowym atutem jest przestrzeganie narzuconych niniejszym pismem obostrzeń terminowych oraz konieczność stałej obecności nadzoru przyrodniczego podczas prowadzenia prac. W związku z powyższym zdaniem organu, wnioskowane przedsięwzięcie może być zrealizowane bez większej szkody dla środowiska przyrodniczego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza oraz emisja 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 przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego zdaniem organu nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do

przewodzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 22.00, 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. Niniejszą decyzją zakazano lokalizacji zaplecza budowy, magazynów materiałów budowlanych i baz sprzętu na obszarach płytkiego występowania wód gruntowych (obszary wrażliwe na przenikanie potencjalnych zanieczyszczeń), t.j w dolinach rzek, jezior oraz w dolinkach drobnych cieków (rowów) oraz na terenach zabudowy mieszkaniowej. Na powyższe wskazują warunki: I.2.14 – 15. 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. Po zdjęciu warstwy humusu, nałożono obowiązek odpowiedniego składowania i zabezpieczenia, zaś następnie ponownego wykorzystania w granicach terenu objętego inwestycją. W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia podczas jego realizacji na środowisko gruntowo - wodne zobowiązano inwestora do wyposażenia zaplecza budowy w przenośne toalety. W przypadku stosowania podczas budowy substancji podatnych na migrację wodną w niniejszej decyzji nałożono warunek zabezpieczenia wszelkich miejsc ich składowania poprzez wyścielenie ich materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym. W celu zmniejszenia emisji pyłów do powietrza, w szczególności w okresach suszy i bezdeszczowych nałożono obowiązek częstego zraszania wodą placu budowy oraz dróg dojazdowych. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy i prowadzenie robót z przestrzeganiem reżimów technologicznych i zaleceń określonych niniejszą decyzją odnośnie ochrony środowiska 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, odcinkowo kanalizacji deszczowej oraz zbiorników infiltracyjno – odparowujących. W pkt. I.3.3 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 zobowiązano inwestora do zaprojektowania na etapie wykonywania projektu budowlanego zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, na odcinkach, gdzie brak jest możliwości odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych bezpośrednio do odbiorników (brak cieków). Przybliżona lokalizacja powyższych zbiorników została wskazana w pkt. I.3.4. niniejszej decyzji. Inwestora zobowiązano również w pkt I.3.5 do wykonania urządzeń podczyszczających i odprowadzających wody opadowe z nawierzchni drogi: studni osadnikowych, separatorów substancji ropopochodnych. Dokładna lokalizacja urządzeń podczyszczających zostanie określona na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

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 ruchu na 2014, 2017 oraz 2027. Zasięgi oddziaływania hałasu przedstawione zostały w postaci graficznej, za pomocą izolinii równoważnego poziomu dźwięku. Wyniki obliczeń dla obiektów najbardziej narażonych na oddziaływanie hałasu przedstawiono także w postaci tabelarycznej. Obliczenia akustyczne wykonano dla odcinków drogi, przy których występują tereny wymagające ochrony przed hałasem. Planowane do realizacji obejścia Trześcianki i Narwi, usytuowane są wzdłuż terenów nie wymagających ochrony przed hałasem. W przypadku miejscowości Trześcianka obejście wyprowadzi ruch tranzytowy poza całą miejscowość, natomiast w przypadku miejscowości Narew poza większą jej część. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowy mieszkaniowej tych miejscowości spowoduje odczuwalną poprawę klimatu akustycznego w ich rejonie. 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 stosowanie 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 szczegółowej oceny wpływu rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 685 w zakresie emisji hałasu, w raporcie wykonano obliczenia poziomu hałasu w 40 punktach pomiarowych zlokalizowanych w miejscach występowania najbliższej zlokalizowanej zabudowy chronionej akustycznie wzdłuż planowanej drogi.

W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych norm emisji hałasu Inwestor zaproponował wykonanie tzw. „cichej nawierzchni” z mieszanki mastyksowo-grysowej SMA8_{LA} (o obniżonym poziomie hałaśliwości, redukującej poziom hałasu do 5 dB od poziomu emitowanego przez nawierzchnię z betonu asfaltowego) na odcinkach wskazanych w pkt. I.3.1 niniejszej decyzji, dla których mogą wystąpić przekroczenia. Skuteczność redukcji hałasu w przypadku zastosowania tzw. „cichej nawierzchni” (z uwagi brak polskich wytycznych) została określona na podstawie wytycznych niemieckich RLS-90 „*Richtlinie für den Lärmschutz an Strassen*”, które przedłożył inwestor, jako dowód wskazujący, iż dla nawierzchni typu SMA8_{LA} poziom redukcji wynosi 5 dB. Jak wynika z raportu i jego uzupełnień, po zastosowaniu nawierzchni SMA8_{LA} dopuszczalne poziomy hałasu zostaną dotrzymane.

W celu weryfikacji obliczonych wartości hałasu zawartych w raporcie oraz skuteczności zaproponowanych przez Inwestora urządzeń i rozwiązań ograniczających emisję hałasu, **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku nałożył na Inwestora obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej** i w przypadku ewentualnych przekroczeń obowiązek wskazania i wykonania dodatkowych 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 40 punktów pomiarowych przyjętych do obliczeń, w szczególności w punktach, w których stwierdzono przekroczenia emisji hałasu. 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.

Jak wynika z raportu w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, 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 odcinku drogi wojewódzkiej nr 685 w roku 2017 oraz 2027 wykazują, iż maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu zarówno uśrednionych do jednej godziny jak i średniorocznych. Maksymalne stężenia jednogodzinne S_1 najbardziej uciążliwych tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu) na odcinku drogi wojewódzkiej nr 685 w roku 2017 wyniesie $30,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (15,0 % normy D_1) i wystąpią na obszarze jezdni. Maksymalne stężenie średnioroczne S_a tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu) w roku 2017 wyniesie $2,62 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to jest około 6,6 % normy D_a ($40,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$). W roku 2027 stężenia maksymalne będą o 4,0 % niższe z uwagi na zaostrożenie norm w zakresie emisji zanieczyszczeń z silników pojazdów samochodowych obowiązującymi w Unii Europejskiej. Jak wynika z przedłożonego materiału dowodowego emisja substancji gazowych i pyłowych do powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przekroczy wartości dopuszczalnych, więc nie wymaga zabezpieczeń ochrony środowiska w tym zakresie.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): „Rudnia” o kodzie (PLRW200017261369), „Małynka” o kodzie (PLRW2000172613529), „Narew od Narewki do Orlanki” kodzie (PLRW200019261399), „Dopływ spod Chrabostówki” o kodzie (PLRW200023261332), „Krzywczanka” o kodzie (PLRW200017261329), „Dopływ z Łosinki” o kodzie (PLRW200023261356), „Łoknica” o kodzie (PLRW200017261389), „Jabłoniówka” o kodzie (PLRW20001726128), „Leśna do Przewłoki” o kodzie (PLRW2000232665249), „Lutownia” kodzie (PLRW200023261229), których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055 oraz PLGW 230057, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrożona. Zdaniem organu przy zastosowaniu wskazanych w niniejszym postanowieniu 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 sprawiają, 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 przeciagu 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 (wykopy, nasypy). W wyniku realizacji inwestycji dojdą również nowe elementy krajobrazu, takie jak: nowe odcinki drogi, czy obiekty inżynierskie (estakady, przejazdy gospodarcze, przejścia dla zwierząt, przepusty pod drogami i zjazdami), drogi serwisowe. Ich skala powoduje, że będą zajmować znaczną część terenu i powodować zaistnienie trwałych zmian w krajobrazie.

W ocenie organu, łączne zastosowanie warunków określonych w niniejszej decyzji zminimalizuje niekorzystne oddziaływanie inwestycji na środowisko.

Nie stwierdzono konieczności przeprowadzania postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania, gdyż oddziaływanie przedsięwzięcia zamknie się w granicach działki, do której Inwestor posiada tytuł prawny.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, kierując się potrzebą doprecyzowania szczegółów przy określaniu warunków zapobiegających

ponadnormatywne emisje i monitorowania tego przedsięwzięcia, niniejszą decyzją nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na etapie uzyskiwania decyzji zezwalającej realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Inwestor na tym etapie postępowania nie mógł jednoznacznie określić m.in. dokładnej lokalizacji i rodzaju urządzeń ochrony środowiska (takich, jak: lokalizacji nawierzchni SMA8_{LA}, zbiorników retencyjnych, urządzeń odprowadzających i podczyszczających wody opadowe). Jak wyjaśnia szczegółowe informacje będą znane dopiero po wykonaniu projektu budowlanego, z tego też względu w pkt. VII niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Jak zostało wskazane zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku ponowna ocena jest niezbędna, gdyż przyczyni się do określenia oddziaływania na środowisko dla inwestycji, dla której znane są już będą warunki techniczne, określone w projekcie budowlanym, a co za tym idzie umożliwi ewentualną weryfikację i doprecyzowanie warunków środowiskowych.

W celu oceny skuteczności akustycznej zaproponowanej przez Inwestora tzw. „cichej nawierzchni” organ nałożył obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie pomiarów hałasu w lokalizacji, gdzie zabudowa mieszkalna objęta ochroną akustyczną jest położona najbliżej w stosunku do planowanej inwestycji oraz w zakresie badań jakości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników. Organ wskazał, że analizę należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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 2013r., poz.1479) nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

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 drogi wojewódzkiej Nr 685 pozwoli usprawnić komunikację pomiędzy miejscowościami Zabłudów - Nowosady, 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 ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz 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.

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. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.). 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 o środowiskowych, 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. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).

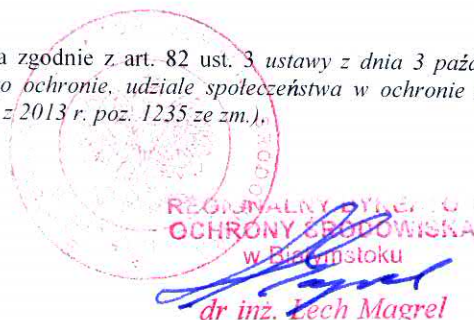
Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. Nr 1282 ze zm.).

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. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).



REGIONALNY OBYŁYŁY
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku
dr inż. Lech Magrel

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 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew”

Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady w wariantie I będzie realizowana z obejściem m. Trześcianka w wariantie 3 oraz obwodnicą m. Narew w wariantie 1.

Planowane przedsięwzięcie w wariantie przewidzianym do realizacji rozpoczyna się w km 0+060 a kończy w km 32+620:

- Od km 0+060 do km 11+400 rozbudowa drogi w istniejącym śladzie z nieznacznymi korektami nienormatywnych łuków poziomych,
- Od km 11+400 do km 14+650 obwodnica miejscowości Trześcianka w wariantie 3,
- Od km 14+650 do km 15+160 rozbudowa drogi w istniejącym śladzie z nieznacznymi korektami nienormatywnych łuków poziomych,
- Od km 15+160 do km 18+222 obwodnica miejscowości Narew w wariantie 1,
- Od km 18+222 do km 32+620 (budowa jezdni do km 32+503 na dalszym odcinku budowa ciągu rowerowego po stronie prawej).

Obwodnica Trześcianki (w wariantie 3). Początek obwodnicy zlokalizowany jest w km 11+400 (km robocza 0+000) i w początkowym swym przebiegu (ok. 100m) biegnie po śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej w kierunku południowo wschodnim. W roboczym km 0+195 rozwiązania projektowane wymagają wyburzenia jednego budynku. Dalej skręca w lewo w kierunku wschodnim i od km 0+170 do km 0+200 przecina tereny zabudowy mieszkaniowej. Od km 0+500 do km 1+700 obwodnica biegnie w ciągu istniejącej drogi gruntowej, omijając miejscowość Trześcianka od strony północnej. Po ok. 200m trasa skręca w kierunku południowo wschodnim, przebiegając przez tereny uprawy rolnej i łąki. W km 2+000 krzyżuje się z prawej strony z istniejącą drogą o nawierzchni gruntowej, a w km 2+130 przecina drogę o nawierzchni bitumicznej. W km 2+640 przecina ciek wodny – rzekę Małynkę. W km 3+000 włącza się do istniejącej drogi DW 685, po czym w km 14+650 (3+250) kończy swój przebieg.

Obwodnica Narwi (w wariantie 1). Obwodnica rozpoczyna się w km 15+160 (0+514) rozbudowywanej drogi wojewódzkiej DW 685. Biegnie w kierunku południowo wschodnim przez tereny gdzie dominującą formą użytkowania terenu są uprawy rolne, omijając z lewej strony miejscowość Ancuty. W km 1+450 trasa przecina ciek wodny – rzekę Narew. Dalej przebiega przez pola uprawne, łąki podmokłe oraz tereny leśne, obchodząc z lewej strony miejscowość Narew. W km 2+910; 3+180 (ul. Cicha) przecina drogi o nawierzchniach gruntowych. Od km 3+140 trasa przebiega po terenach zabudowy mieszkaniowej, gdzie w km 3+370 włącza się do istniejącej drogi DW 685. Zakończenie obwodnicy Narwi następuje w km 18+222 (3+576) rozbudowywanej drogi wojewódzkiej.

Przedsięwzięcie pn.: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów – Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew” swym zakresem obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla klasy G i podniesienie nośności do 115kN,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- rozbudowę, budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę lub przebudowę zatok autobusowych,
- budowę chodników jedno lub dwustronnych w terenie zabudowanym,

- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii,
- budowę miejsca do kontroli i ważenia pojazdów w Narew ok. km 0+342,0,
- budowę i przebudowę parkingów i zatok postojowych np. parking w ok. km 0+165,
- budowę przejść dla pieszych wraz z azylami,
- budowę separatorów ruchu wraz z ich oświetleniem,
- przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych i innych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.
- przebudowę następujących obiektów mostowych:
 - Most na rzece Rudnia w m. Zabłudów – przebudowa istniejącego mostu, w ramach której przewiduje się, rozbiórkę istniejącego obiektu i budowę nowej konstrukcji, przewiduje się odtworzenie umocnienia koryta rzeki w strefie mostu.
 - Most na Dopływie Spod Chrabostówki w m. Makówka – przebudowa istniejącego mostu w ramach której przewiduje się, rozbiórkę istniejącego obiektu i budowę nowej konstrukcji, przewiduje się odtworzenie umocnienia koryta rzeki w strefie mostu.
 - Budowę przejście przez rz. Narew – budowę estakady o dł. ok. 774 m.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia miejsca wyznaczone do składowania na placu lub zapleczu budowy substancji podatnych na migrację wodną będą wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne sanitariaty, które będą sukcesywnie opróżniane. Miejsce postoju maszyn i środków transportu wyposażone zostaną w środki neutralizujące (maty pochłaniające, sorbenty) przed ewentualnymi wyciekami paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych. 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, Rudnia, Małynka, i cieków spod Chrabostówki oraz zbiorników wodnych, min. 50 m od drobnych cieków i systemów melioracyjnych, min. 20 m od lasów i skupisk drzew, min. 500 m od strefy ochrony orlika krzykliwego zlokalizowanej w km 2+300-2+800 po prawej stronie drogi, poza granicami obszarów podlegających ochronie.

Wszystkie powstałe podczas realizacji inwestycji odpady będą segregowane i selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane do wtórnego wykorzystywania lub unieszkodliwiania specjalistycznym firmom.

Na etapie eksploatacji planowanej drogi odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogowej zostanie zapewnione za pomocą rowów trawiastych, odcinkowo kanalizacji deszczowej. Wykonane zostaną osiem zbiorników infiltracyjno – odparowujących. Wody opadowe przed ich zrzutem do odbiorników będą podczyszczane w urządzeniach podczyszczających (separatory, studnie osadnikowe).

Wykonana zostanie tzw. „cicha nawierzchnia” z mieszanki mastyksowo-grysowej SMA8_{LA} (o obniżonym poziomie hałaśliwości, w stosunku do betonu asfaltowego) na odcinkach drogi gdzie, mogą wystąpić przekroczenia norm hałasu w stosunku do zabudowy chronionej akustycznie.

Planowana inwestycja przecina obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Górnej Narwi PLB200007, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej. Ponadto analizowana trasa przebiega w odległości zaledwie ok. 25 m od zachodniej granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Białowieska PLC200004 będącego jednocześnie specjalnym obszarem ochrony siedlisk. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi oraz graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu Puszcza Białowieska. Trasa rozbudowywanej drogi przecina także korytarz ekologiczny GKPn-24 Dolina Górnej Narwi.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): „Rudnia” o kodzie (PLRW200017261369), „Małynka” o kodzie (PLRW2000172613529), „Narew od Narewki do Orlanki” kodzie (PLRW200019261399), „Dopływ spod Chrabostówki” o kodzie (PLRW200023261332), „Krzywczanka” o kodzie (PLRW200017261329), „Dopływ z Łosinki” o kodzie (PLRW200023261356), „Łoknica” o kodzie (PLRW200017261389), „Jabłoniówka” o kodzie (PLRW20001726128), „Leśna do Przewłoki” o kodzie (PLRW2000232665249), „Lutownia” kodzie (PLRW200023261229), których stan oceniono jako zły, a ocena stanu jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW 230055 oraz PLGW 230057, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu niezagrożona.

STOWARZYSZENIE
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku

dr inż. Lech Magrel