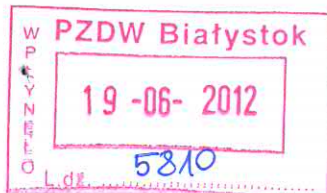


POR.6220.22.2011



DI
19.06.2012

Juchnowiec Kościelny, dnia 19.06.2012r.

NBID+NP
19.06.2012

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 73 ust.1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art 75 ust.4 oraz art. 82 i art.85 ust.2 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2008, Nr.199, poz.1227 ze zm.) w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213 poz. 1397) po rozpatrzeniu wniosku **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku** ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok w sprawie ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji planowanego przedsięwzięcia pn. **„Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku od m. Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682 w m. Markowszczyzna”** i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam
środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia

polegającego na „budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku od miejscowości Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682 w miejscowości Markowszczyzna” w wariancie 3b na działkach o numerach ewidencyjnych: **Obręb Ignatki:** 120/50, 120/53, 120/61, 122, 123, 124, 125/2, 125/14, 125/16, 125/17, 125/18, 125/19, 125/20, 125/23, 125/24, 125/25, 126/3, 126/5, 127/3, 128/10, 128/11, 128/12, 128/13, 128/14, 128/15, 128/17, 128/18, 128/19, 128/20, 128/21, 128/27, 128/30, 250/1, 253/1, 290; **Obręb Księżyno:** 42/1, 43/4, 44/11, 45/21, 45/22, 90/3, 91, 94, 96/3, 97/2, 117/11, 117/12, 118/2, 119, 120, 121/3, 121/4, 121/5, 121/6, 122, 123/1, 124/4, 124/5, 125/3, 125/4, 135/3, 142/2, 143/2, 144/2, 147, 148, 158, 159, 160, 263, 264, 270, 286, 287, 293, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 338, 341, 344, 345, 346, 347, 348, 354, 355, 360, 366, 367, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 400, 404, 405/1, 405/5, 406, 407, 408, 409, 410, 413, 414, 415, 416, 417, 421, 422, 440, 441/1, 441/2, 442/1, 443, 469, 474/1, 474/2, 474/3, 485, 487, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501/2, 518; **Obręb Niewodnica Korycka:** 102/42, 102/43, 124/20, 126/1, 126/5, 126/6, 126/7, 127/2, 127/3, 127/4, 127/5, 127/6, 127/7, 128/1, 128/2, 129/1, 129/2, 130, 186/8, 187/2, 188/2, 189/10, 189/11, 189/12, 189/13, 189/14, 189/22, 189/30, 189/32, 189/33, 190/1, 190/3, 190/4, 190/5, 191/1, 191/2, 192/1, 192/2, 194, 195, 196, 202/1, 202/2, 202/6, 205, 206, 207; **Obręb Tolcze:** 181, 182, 183, 184/1, 184/2, 184/3, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192/1, 192/2, 193, 194, 195/1, 195/2, 196, 197/1, 197/2, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 210, 216, 229; **Obręb Zalesiany:** 56/3, 56/5, 56/7, 56/8, 57/6, 57/7, 57/9, 57/10, 57/11, 58/1, 58/2, 59/1, 60/1, 60/2, 60/3, 61, 62, 63/2, 63/3, 63/15, 63/16, 63/17, 63/18, 64/2, 64/3, 64/16, 71/5, 71/6, 71/7, 71/8, 71/9, 71/10, 71/11, 71/12, 71/13, 71/14, 71/15, 71/16, 71/17, 72/1, 72/3, 72/4, 72/8, 72/12, 72/13, 72/18, 72/19, 73, 88/3, 88/4, 124/10, 124/11, 125/4, 126/3, 126/4, 126/5, 127, 128/1, 128/2, 152, 153, 159, 167/1, 167/2, 177, 179; **Obręb Markowszczyzna:** 94/3, 95, 96/1, 96/2, 97, 98, 99, 123, 124, 125, 126, 127, 128/1, 128/2, 128/3, 129/1, 129/2, 130, 242/1, 266, 267/1, 267/2, 268/1, 268/2, 269, 270, 273, 274/1, 275/1, 276, 294/1, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301; **Obręb Kleosin:** 700, 701, 710; **Obręb Horodniany:** 296/3; **Obręb kol. Księżyno:** 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24/1, 24/2, 25, 48, 49, 50, 51, 52, 53/2, 54, 55, 56, 57/4, 57/5, 75, 81, 82, 83/1, 83/5, 83/6, 83/7, 83/8, 83/9, 83/10, 83/11, 83/12, 84, 85/1, 85/2,

90/4, 90/5, 124, 125, 126, 128, 193/1, 193/2, 193/3, 196/1, 196/2, 196/3, 196/4, 196/5, 196/6, 196/7, 196/8, 196/9, 196/10, 196/11, 196/12, 196/13, 196/29, 196/30, 196/31, 196/32, 196/33, 196/34, 196/35, 196/36, 196/37, 196/38, 196/39, 196/40, 196/41, 196/42, 196/43, 196/44, 196/45, 196/46, 196/47, 196/48, 196/49, 196/60, 196/68, 196/70, 196/71, 196/72, 196/73, 196/76, 196/78, 196/79, 196/80, 196/81, 196/83, 196/84, 196/85, 196/86, 196/87, 196/95, 196/96, 196/103, 196/105, 196/116, 196/117, 196/118, 197/1, 197/2, 198/1, 198/2, 223.

określam

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku od miejscowości Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 682 w miejscowości Markowszczyzna. Istniejąca droga DW 678, przebiegająca przez gminy Juchnowiec Kościelny i Turośń Kościelna obecnie jest jednojezdniowa, zaś w ramach budowy i rozbudowy przewidziano przekrój dwujezdniowy o dwóch pasach ruchu z obejściem miejscowości Księżyno i Zalesiany. Analizowano 6 wariantów budowy drogi i do realizacji wybrano wariant optymalny 3b z obejściem Zalesian. Łączna powierzchnia zajmowanego terenu wynosi ok. 28,4 ha, z czego w granicach administracyjnych gminy Juchnowiec Kościelny – 14,8ha; w Turośni Kościelnej – 13,6 ha.

Przebieg drogi rozpoczyna się od włączenia w istniejącą drogę na odcinku od ok. km 0+730 do ok. km 1+539 (DW 678), po czym w rejonie miejscowości Księżyno omija jej zwartą zabudowę od strony południowo-wschodniej. Planowane włączenie obejścia m. Księżyno do istniejącej drogi wojewódzkiej 678 przewidziano w rejonie ul. Niedźwiedziej. Na dalszym odcinku planuje się rozbudowę drogi po śladzie istniejącej DW 678, aż do przydrożnej zabudowy m. Zalesiany, którą omija się po stronie południowej, poczym projektowana trasa włączona będzie do skrzyżowania z DW 682.

Zakres przedsięwzięcia w wariantcie realizacyjnym 3b(Z) obejmować będzie:

- budowę i rozbudowę projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 678 z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej działek przyległych do pasa drogowego;
- wykonanie dojazdów dla skomunikowania istniejącej sieci drogowej,
- wykonanie połączeń w postaci skrzyżowań dla skomunikowania dróg przecinających budowaną obwodnicę;
- wykonanie obiektów inżynierskich w ciągu drogi, w tym przejść bezkolizyjnych, obiektów mostowych i przepustów;
- dostosowanie przebiegu i rozwiązań technicznych trasy do warunków jej podłączenia do drogi ekspresowej S-19 w węźle „Księżyno” wg wariantów W1 lub W2;
- wykonanie pełnego wyposażenia technicznego drogi (urządzeń odwadniających, oświetlenia, urządzeń ochrony środowiska oraz obsługi, usprawniania i bezpieczeństwa ruchu);
- usunięcie budynków mieszkalnych i gospodarczych, kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem;
- wycinkę zieleni w zakresie niezbędnym do budowy.

Zakładane parametry techniczne projektowanej trasy:

Klasa drogi	G
Prędkość projektowa	$V_p=80$ km/h – trasa główna
Prędkość miarodajna	$V_m=100$ km/h
Obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

Ilość jezdni	2x2 pasy ruchu
Szerokość jezdni	2 x 3.5 m
Szerokość pasa dzielącego	5.0 m (oraz 2 opaski po 0.5 m)
Szerokość pobocza utwardzonego	2.0 m
Pobocza ziemne	min. 1.25m

Budowa drogi realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: **Obręb Ignatki:** 120/50, 120/53, 120/61, 122, 123, 124, 125/2, 125/14, 125/16, 125/17, 125/18, 125/19, 125/20, 125/23, 125/24, 125/25, 126/3, 126/5, 127/3, 128/10, 128/11, 128/12, 128/13, 128/14, 128/15, 128/17, 128/18, 128/19, 128/20, 128/21, 128/27, 128/30, 250/1, 253/1, 290; **Obręb Księżyno:** 42/1, 43/4, 44/11, 45/21, 45/22, 90/3, 91, 94, 96/3, 97/2, 117/11, 117/12, 118/2, 119, 120, 121/3, 121/4, 121/5, 121/6, 122, 123/1, 124/4, 124/5, 125/3, 125/4, 135/3, 142/2, 143/2, 144/2, 147, 148, 158, 159, 160, 263, 264, 270, 286, 287, 293, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 338, 341, 344, 345, 346, 347, 348, 354, 355, 360, 366, 367, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 400, 404, 405/1, 405/5, 406, 407, 408, 409, 410, 413, 414, 415, 416, 417, 421, 422, 440, 441/1, 441/2, 442/1, 443, 469, 474/1, 474/2, 474/3, 485, 487, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501/2, 518; **Obręb Niewodnica Korycka:** 102/42, 102/43, 124/20, 126/1, 126/5, 126/6, 126/7, 127/2, 127/3, 127/4, 127/5, 127/6, 127/7, 128/1, 128/2, 129/1, 129/2, 130, 186/8, 187/2, 188/2, 189/10, 189/11, 189/12, 189/13, 189/14, 189/22, 189/30, 189/32, 189/33, 190/1, 190/3, 190/4, 190/5, 191/1, 191/2, 192/1, 192/2, 194, 195, 196, 202/1, 202/2, 202/6, 205, 206, 207; **Obręb Tolcze:** 181, 182, 183, 184/1, 184/2, 184/3, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192/1, 192/2, 193, 194, 195/1, 195/2, 196, 197/1, 197/2, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 210, 216, 229; **Obręb Zalesiany:** 56/3, 56/5, 56/7, 56/8, 57/6, 57/7, 57/9, 57/10, 57/11, 58/1, 58/2, 59/1, 60/1, 60/2, 60/3, 61, 62, 63/2, 63/3, 63/15, 63/16, 63/17, 63/18, 64/2, 64/3, 64/16, 71/5, 71/6, 71/7, 71/8, 71/9, 71/10, 71/11, 71/12, 71/13, 71/14, 71/15, 71/16, 71/17, 72/1, 72/3, 72/4, 72/8, 72/12, 72/13, 72/18, 72/19, 73, 88/3, 88/4, 124/10, 124/11, 125/4, 126/3, 126/4, 126/5, 127, 128/1, 128/2, 152, 153, 159, 167/1, 167/2, 177, 179; **Obręb Markowszczyzna:** 94/3, 95, 96/1, 96/2, 97, 98, 99, 123, 124, 125, 126, 127, 128/1, 128/2, 128/3, 129/1, 129/2, 130, 242/1, 266, 267/1, 267/2, 268/1, 268/2, 269, 270, 273, 274/1, 275/1, 276, 294/1, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301; **Obręb Kleosin:** 700, 701, 710; **Obręb Horodniany:** 296/3; **Obręb kol. Księżyno:** 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24/1, 24/2, 25, 48, 49, 50, 51, 52, 53/2, 54, 55, 56, 57/4, 57/5, 75, 81, 82, 83/1, 83/5, 83/6, 83/7, 83/8, 83/9, 83/10, 83/11, 83/12, 84, 85/1, 85/2, 90/4, 90/5, 124, 125, 126, 128, 193/1, 193/2, 193/3, 196/1, 196/2, 196/3, 196/4, 196/5, 196/6, 196/7, 196/8, 196/9, 196/10, 196/11, 196/12, 196/13, 196/29, 196/30, 196/31, 196/32, 196/33, 196/34, 196/35, 196/36, 196/37, 196/38, 196/39, 196/40, 196/41, 196/42, 196/43, 196/44, 196/45, 196/46, 196/47, 196/48, 196/49, 196/60, 196/68, 196/70, 196/71, 196/72, 196/73, 196/76, 196/78, 196/79, 196/80, 196/81, 196/83, 196/84, 196/85, 196/86, 196/87, 196/95, 196/96, 196/103, 196/105, 196/116, 196/117, 196/118, 197/1, 197/2, 198/1, 198/2, 223.

Obszar przewidziany pod planowane przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza formami ochrony przyrody określonymi prawem. Najbliższy obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi (PLB200001) oddalony jest o ok. 4 km, zaś projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Narwiańskie Bagna (PLH200002) - o ok. 5 km od inwestycji.

II. 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) dotrzymać dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do zabudowy chronionej;

- 2) prace budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej prowadzić jedynie w porze dziennej (6.00 – 22.00) z wyłączeniem realizacji robót wymagających ciągłego procesu technologicznego;
- 3) transport materiałów sypkich prowadzić wywrotkami wyposażonymi w opony o ograniczającym pylenie;
- 4) wyłączać silniki podczas postoju bądź załadunku celem ograniczenia emisji spalin;
- 5) odpady segregować, selektywnie gromadzić na placu budowy i składować w wydzielonym miejscu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
- 6) odpady niebezpieczne segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, gromadzić i magazynować w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywać je specjalistycznym firmom zajmującym się ich unieszkodliwieniem;
- 7) masy ziemne z wykopów zagospodarować na placu budowy do wbudowania np. w nasypy po wcześniejszym ustaleniu ich przydatności i ewentualnym zmieszaniu z kruszywem na potrzeby drogownictwa lub wykorzystać do rekultywacji terenu, a ich nadmiar zagospodarować zgodnie z przepisami;
- 8) plac budowy wyposażać w środki neutralizujące na wypadek wystąpienia awarii pojazdów lub przedostania się substancji niebezpiecznych do gruntu;
- 9) zabezpieczyć teren budowy przed ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego;
- 10) teren budowy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia powierzchni ziemi, nie dopuścić do zmian stosunków wodnych w czasie prowadzenia prac budowlanych, a po zakończeniu budowy teren zrehabilitować;
- 11) bazy materiałowo - sprzętowe oraz zaplecze socjalne budowy lokalizować poza sąsiedztwem cieków i terenami cennymi przyrodniczo w ok. km: 0+600÷0+750; 1+050÷1+620; 1+700÷2+200; 2+600÷2+750; 3+700÷3+950; 5+600÷5+800;
- 12) uzyskać zgodę Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w przypadku konieczności usunięcia, zniszczenia stanowisk gatunków chronionych bądź ich przeniesienia;
- 13) na czas prowadzenia robót odgrodzić plac budowy za pomocą siatki o wymiarach oczek 0,5 cm, a napotkane osobniki przenosić poza ogrodzenie;
- 14) zabezpieczyć pozostawione drzewa i krzewy (np. poprzez oszalowanie deskami lub obłożenie matami ze słomy, zabezpieczyć korony drzew przez podwiązanie narażonych na uszkodzenia gałęzi, zorganizować komunikację w sposób uniemożliwiający narażenie gałęzi na uszkodzenia);
- 15) ograniczyć do niezbędnego minimum prace związane z usuwaniem zieleni (zwłaszcza na terenach leśnych w ok. km 1+200÷1+500 oraz 1+700÷2+000) i prowadzić je poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od 01 marca do 30 sierpnia;
- 16) zabezpieczyć urządzenia związane z odprowadzaniem i oczyszczaniem wód deszczowych oraz wykopy i inne elementy mogące stanowić pułapki dla zwierząt, bądź wykonać je w sposób umożliwiający samodzielne wydostanie się zwierząt;
- 17) skarpy regulowanych odcinków cieków obsiać rodzimymi gatunkami traw;
- 18) braki spowodowane usunięciem zieleni zastąpić gatunkami zgodnymi z siedliskiem;
- 19) wprowadzić nasadzenia gatunkami rodzimymi w rejonie przejść dla zwierząt;

- 20) zagospodarować przestrzeń przejść dla zwierząt i ich otoczenie dostosowując je do migracji i umożliwiając naprowadzenie zwierząt na przejście;
- 21) zapewnić stały nadzór przyrodniczy podczas prowadzenia prac specjalisty przyrodnika, którego zadaniem będzie m.in. kontrola placu budowy i zapobieganie stratom w przyrodzie, wynoszenie zwierząt napotkanych na placu oraz wszystkie działania mające na celu zabezpieczenie środowiska przyrodniczego;
- 22) podczas wzmożonych migracji płazów zainstalować zbiorniki wkopane w podłoże przy końcach odcinków szlaków objętych ogrodzeniem. Przemieszczanie płazów powinno odbywać się pod nadzorem przyrodniczym;
- 23) przed rozpoczęciem prac przeszukać plac budowy pod kątem obecności płazów i wynieść je poza teren budowy;
- 24) prace ingerujące w koryta rzek Horodnianka i Czaplinianka prowadzić poza okresem tarła ryb, które trwa od 01 marca do 31 lipca;
- 25) wody deszczowe i gruntowe z odwodnienia wykopów oczyścić z zawiesiny (piasku, gliny, itd.), przed wprowadzeniem do wód do cieków powierzchniowych w obrębie obwodnicy;
- 26) do umocnienia brzegu koryt używać naturalnych materiałów (np. faszyna, narzut kamienny lub żwirowy) wyłącznie w zakresie koniecznym do prawidłowej realizacji inwestycji;
- 27) ewentualną regulację cieków dopuścić tylko i wyłącznie w przypadku gdy jest ona niezbędna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 28) regulację cieków wykonać w sposób pozwalający na zachowanie naturalnego lub zbliżonego do naturalnego dna koryta;
- 29) przestrzeń pod mostami na rzece Horodniance i Czapliniance zagospodarować w sposób stwarzający wrażenie naturalności (np. wysypanie warstwą humusu, urozmaicenie narzutem karp korzeniowych, nasadzenia) i uniemożliwiający gospodarcze wykorzystanie jej przez człowieka;
- 30) stosować gotowe mieszanki przygotowywane w wytwórniach dla ograniczenia pylenia podczas przygotowywania spoiwa w miejscu budowy, na placu budowy oraz w czasie transportu materiałów sypkich ograniczyć pylenie poprzez zabezpieczenie przed ich rozwiewaniem np. przykrycie plandekami;
- 31) na wyjazdach z placu budowy usytuować stanowiska mycia kół i podwozi w przypadku wykorzystania pojazdów poruszających się po drogach publicznych, aby zapobiec zanieczyszczeniu ciągów komunikacyjnych gruntem, wywiezionym pod kołami pojazdów obsługujących budowę. Regularnie sprzątać jezdnię z zalegającego gruntu;
- 32) stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu.

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

- 1) zaprojektować pełne ekrany akustyczne
 - w przypadku lokalizacji węzła „Księżyno” w wariantcie 3b(Z)W1

Numer Ekranu	Strona	Km		Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
		Początkowy	Końcowy		
E1	Lewa	0+000	0+354	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	350
E2	Prawa	0+000	0+342	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	345
E3	Lewa	0+369	0+381	H=3,0 m	21
E4	Lewa	0+381	0+628	H=4,0 m	249
E5	Lewa	0+628	0+643	H=3,0 m	15
E6	Lewa	0+643	0+685	H=4,0 m	42
E7	Prawa	0+374	0+643	H=3,0 m	272
E8	Prawa	0+643	0+722	H=3,0 m	78
E9	Lewa	0+845	0+912	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	69
E10	Lewa	0+928	1+128	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	202
E11	Lewa	1+128	1+367	H=3,5 m	239
E12	Prawa	0+918	1+418	H=4,0 m	499
E13	Lewa	1+600	1+671	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	72
E14	Lewa	1+671	1+704	H=3,0 m	35
E15	Lewa	1+704	1+808	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	106
E16	Prawa	1+537	1+759	H=3,0 m	218
E17	Prawa	1+759	1+979	H=4,0 m	216
E18	Lewa	2+108	2+646	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	538
E19	Prawa	2+181	2+209	H=3,0 m	36
E20	Prawa	2+209	2+432	H=4,0 m	229
E21	Prawa	2+432	2+498	H=4,5 m	67
E22	Prawa	2+498	2+644	H=5,0 m + skos 45° L=2,0 m	149
E23	Lewa	2+653	2+763	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	110
E24	Prawa	2+654	2+763	H=3,0 m	111
E25	Prawa	2+763	3+127	H=3,5 m + skos 45° L=2,0 m	364
E26	Prawa	3+127	3+562	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	444
E27	Lewa	2+829	3+143	H=5,0 m + skos 45° L=2,0 m	315

Numer Ekranu	Strona	Km		Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
		Początkowy	Końcowy		
E28	Lewa	3+554	3+653	H=3,0 m	102
E29	Prawa	3+578	3+864	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	292
E30	Prawa	3+864	3+882	H=3,0 m	18
E31	Prawa	3+882	3+955	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	71
E32	Lewa	4+233	4+307	H=3,0 m	74
E33	Lewa	4+332	4+350	H=4,0 m	32
E34	Lewa	4+350	4+527	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	179
E35	Prawa	4+462	4+926	H=3,5 m + skos 45° L=1,0 m	469
E36	Prawa	4+926	5+122	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	193
E37	Prawa	5+122	5+450	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	322
E38	Prawa	5+450	5+459	H=4,0 m	15
E39	Lewa	4+699	4+723	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	24
E40	Lewa	4+723	4+909	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	184
E41	Lewa	4+909	5+024	H=3,5 m	117
E42	Lewa	5+024	5+455	H=3,5 m + skos 45° L=2,0 m	452
E43	Prawa	5+467	5+677	H=3,0 m	215
E44	Lewa	5+768	6+011	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	239
E45	Lewa	6+060	6+270	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	211
E46	Prawa	6+075	6+415	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	340

- w przypadku lokalizacji węzła „Księżyno” w **wariantie 3b(Z)W2**

Numer Ekranu	Strona	Km		Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
		Początkowy	Końcowy		
E1	Lewa	0+000	0+354	H=4,5 m	350

Numer Ekranu	Strona	Km		Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
		Początkowy	Końcowy		
				+ skos 45° L=2,0 m	
E2	Prawa	0+000	0+342	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	345
E3	Lewa	0+369	0+381	H=3,0 m	21
E4	Lewa	0+381	0+628	H=4,0 m	249
E5	Lewa	0+628	0+643	H=3,0 m	15
E6	Lewa	0+643	0+685	H=4,0 m	42
E7	Prawa	0+374	0+643	H=3,0 m	272
E8	Prawa	0+643	0+722	H=3,0 m	78
E9	Lewa	0+845	0+912	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	69
E10	Lewa	0+928	1+128	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	202
E11	Lewa	1+128	1+367	H=3,5 m	239
E12	Prawa	0+918	1+418	H=4,0 m	499
E13	Lewa	1+600	1+671	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	72
E14	Lewa	1+671	1+704	H=3,0 m	35
E15	Lewa	1+704	1+808	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	106
E16	Prawa	1+537	1+759	H=3,0 m	218
E17	Prawa	1+759	1+979	H=4,0 m	216
E18	Lewa	2+108	2+646	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	538
E19	Prawa	2+181	2+209	H=3,0 m	36
E20	Prawa	2+209	2+432	H=4,0 m	229
E21	Prawa	2+432	2+498	H=4,5 m	67
E22	Prawa	2+498	2+644	H=5,0 m + skos 45° L=2,0 m	149
E23	Lewa	2+653	2+763	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	110
E24	Prawa	2+654	2+763	H=3,0 m	111
E25	Prawa	2+763	3+127	H=3,5 m + skos 45° L=2,0 m	364
E26	Prawa	3+127	3+562	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	444
E27	Lewa	2+829	3+143	H=5,0 m + skos 45° L=2,0 m	315

Numer Ekranu	Strona	Km		Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
		Początkowy	Końcowy		
E28	Lewa	3+554	3+653	H=3,0 m	102
E29	Prawa	3+578	3+864	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	292
E30	Prawa	3+864	3+882	H=3,0 m	18
E31	Prawa	3+882	3+919	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	36
E32	Lewa	4+233	4+307	H=3,0 m	74
E33	Lewa	4+332	4+350	H=4,0 m	32
E34	Lewa	4+350	4+527	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	179
E35	Prawa	4+462	4+926	H=3,5 m + skos 45° L=1,0 m	469
E36	Prawa	4+926	5+122	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	193
E37	Prawa	5+122	5+450	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	322
E38	Prawa	5+450	5+459	H=3,0 m	15
E39	Lewa	4+699	4+723	H=4,0 m + skos 45° L=2,0 m	24
E40	Lewa	4+723	4+909	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	184
E41	Lewa	4+909	5+024	H=3,5 m	117
E42	Lewa	5+024	5+455	H=3,5 m + skos 45° L=2,0 m	452
E43	Prawa	5+467	5+677	H=3,0 m	215
E44	Lewa	5+768	6+038	H=4,5 m + skos 45° L=2,0 m	260
E45	Lewa	6+081	6+252	H=4,0 m + skos 45° L=1,5 m	175
E46	Prawa	6+154	6+464	H=3,5 m + skos 45° L=1,5 m	308

- 2) zaprojektować pełne ekrany akustyczne, a w przypadku braku takich możliwości, ekrany wyposażać w elementy umożliwiające ptakom zauważenie bariery;
- 3) zachować ciągłość ekranów akustycznych pełniących także funkcję antyolśnieniową w celu zminimalizowania oddziaływania hałasu na zwierzęta w rejonie mostu na rzece Horodnianka;
- 4) zaprojektować zabezpieczenia przeciwerozyjne skarp oraz nasypów;
- 5) zaprojektować system odprowadzania i oczyszczania wód opadowych dla warunków normalnej eksploatacji trasy z uwzględnieniem wystąpienia awarii na drodze;

- 6) zaprojektować zbiorniki zastępcze dla płazów w miejsce likwidowanych siedlisk w ok. km 0+650, 1+300, 2+100 wraz z urządzeniami naprowadzającymi i zabezpieczającymi;
- 7) zaprojektować zabezpieczenia przed wtargnięciem płazów na drogę w postaci siatki o drobnych oczkach bądź elementów betonowych o wysokości nie mniejszej niż 50 cm od powierzchni gruntu w ok. km: 0+600÷0+750; 1+050÷1+620; 1+700÷2+200; 2+600÷2+750; 3+700÷3+950; 5+600÷5+800 pełniące również funkcje naprowadzeń do przejść;
- 8) zaprojektować 2 obiekty mostowe pełniące funkcje przejść dla średnich zwierząt o współczynniku względnej ciasnoty $E \geq 0,7$ i wymiarach minimalnych 4x6,5m, w ok. km 0+637 (rz. Horodnianka) i w ok. km 3+874 (rz. Czaplinianka);
- 9) zaprojektować przepusty suche dla płazów o wymiarach 1x1,5m w ok. km: 1+241; 1+281; 2+682; 3+816; 3+904; 5+700;
- 10) zaprojektować przepusty suche i przepusty na ciekach o szerokości ok. 0,5 m dla małych zwierząt, o wymiarach 1,8x2,0m w km ok. 1+404; 1+582, 59; 4+693;
- 11) zaprojektować przepusty dla małych zwierząt na ciekach większych niż 1-1,5m szerokości, o wymiarach 1,8x2,5m w km ok.: 1+772; 2+131;
- 12) wszystkie obiekty pełniące funkcje przejść dla zwierząt zaprojektować również do migracji płazów;
- 13) zaprojektować przejścia dla małych zwierząt z wykorzystaniem współczynnika względnej ciasnoty $E \geq 0,07$;
- 14) pokryć dno przepustów suchych warstwą gruntu organicznego o grubości minimum 5 cm;
- 15) zaprojektować pasy suchego terenu po obu stronach koryt przekraczanych cieków;
- 16) zaprojektować przepusty zintegrowane z ciekami wyposażone w półki o szerokości min. 50cm usytuowane po obu stronach cieku powyżej zasięgu wody średniej, płynnie połączone z terenem, obsadzone zielenią osłonową;
- 17) zaprojektować oświetlenie nie powodujące oślepienia i odstraszenia zwierząt migrujących wzdłuż dolin Horodnianki i Czaplinianki;
- 18) zaprojektować doświetlenie powierzchni przejść dla zwierząt średnich poprzez zastosowanie otworów lub szczelin oświetleniowych w pasie rozdziału;
- 19) zaprojektować nieprzejryste osłony antyolśnieniowe o wysokości minimum 2,0 m obejmujące oprócz strefy przejścia dla średnich zwierząt również odcinki po 50 m od każdego z końców strefy dostępnej dla zwierząt;
- 20) w rejonie przejść dla zwierząt i w strefie najść do nich nie projektować urządzeń obcych (np. elementów odwodnienia, takie jak zbiorniki retencyjne, studzienki kanalizacyjne, urządzenia oczyszczające, przepompownie, rowy odkryte, ogrodzenie drogowe, stacje trafo, słupy elektryczne itp.);
- 21) zaprojektować urządzenia oczyszczające na odcinkach przebiegających po terenach leśnych w ok. km 1+200 ÷ 1+500 oraz 1+700 ÷ 2+000 zabezpieczające przed przedostaniem się zanieczyszczeń powierzchniowych z drogi celem ochrony siedlisk płazów;
- 22) zaprojektować urządzenia oczyszczające w sąsiedztwie obszarów podmokłych w rejonie glinianek, zabezpieczające przed przedostaniem się zanieczyszczeń powierzchniowych z drogi.

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

Nie ustala się, ponieważ przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

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

Nie ustala się. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w całości na terytorium kraju w znacznej odległości od granic państwa. Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji jak i późniejszej eksploatacji.

VI. Nakładam obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz badania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – poprzez prowadzenie monitoringu:

- a) wód opadowo - roztopowych odprowadzanych do cieków po urządzeniach podczyszczających; pomiary stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych przeprowadzić dwukrotnie (wiosną - np.: kwiecień i jesienią - np.: wrzesień) w czasie trwania opadów w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych; pomiary rozpocząć po okresie minimum 2 lat od oddania drogi do eksploatacji;
- b) urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe w postaci przeglądów eksploatacyjnych dokonywanych co najmniej 2 razy do roku (eksploatacja powinna być zgodna z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji tych urządzeń);
- c) emisji hałasu do środowiska; pomiary okresowe prowadzić co 5 lat.

Wyniki pomiarów przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.

VII. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z postępowania administracyjnego w sprawie ponownej oceny w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza pasem drogowym planowanej drogi wojewódzkiej 678 lub przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

VIII. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

Na tym etapie postępowania nie stwierdza się konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej, ponieważ przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami Natura 2000 i prawnie chronionymi i nie będzie na nie znacząco oddziaływało.

IX. Stwierdzam konieczność wykonania analizy porealizacyjnej.

Analizę porealizacyjną należy wykonać w zakresie:

- poprawności wykonania i zagospodarowania przejść dla zwierząt oraz kontroli ich drożności jak też rozwoju roślinności;
- emisji hałasu do środowiska celem sprawdzenia skuteczności zaproponowanych zabezpieczeń akustycznych;
- emisji ścieków w zakresie skuteczności urządzeń oczyszczających wody opadowe.

X. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

XI. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 14.06.2011r. (data wpływu do UG 16.06.2011 r.) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku od m. Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682 w m. Markowszczyzna”**, obejmującego budowę: obwodnicy „Księżyno” i „Zalesiany”, budowę i rozbudowę projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 678 z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej działek przyległych do pasa drogowego, wykonanie dojazdów dla skomunikowania istniejącej sieci drogowej, wykonanie połączeń w postaci skrzyżowań dla skomunikowania dróg przecinających budowaną obwodnicę, wykonanie obiektów inżynierskich w ciągu drogi, w tym przejść bezkolizyjnych, obiektów mostowych i przepustów, dostosowanie przebiegu i rozwiązań technicznych trasy do warunków jej podłączenia do drogi ekspresowej S-19 w węźle „Księżyno” wg wariantów W1 lub W2, wykonanie pełnego wyposażenia technicznego drogi (urządzeń odwadniających, oświetlenia, urządzeń ochrony środowiska oraz obsługi, usprawniania i bezpieczeństwa ruchu), usunięcie budynków mieszkalnych i gospodarczych, kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem oraz wycinkę zieleni w zakresie niezbędnym do budowy. Przedsięwzięcie to realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: **Obręb Ignatki:** 120/50, 120/53, 120/61, 122, 123, 124, 125/2, 125/14, 125/16, 125/17, 125/18, 125/19, 125/20, 125/23, 125/24, 125/25, 126/3, 126/5, 127/3, 128/10, 128/11, 128/12, 128/13, 128/14, 128/15, 128/17, 128/18, 128/19, 128/20, 128/21, 128/27, 128/30, 250/1, 253/1, 290; **Obręb Księżyno:** 42/1, 43/4, 44/11, 45/21, 45/22, 90/3, 91, 94, 96/3, 97/2, 117/11, 117/12, 118/2, 119, 120, 121/3, 121/4, 121/5, 121/6, 122, 123/1, 124/4, 124/5, 125/3, 125/4, 135/3, 142/2, 143/2, 144/2, 147, 148, 158, 159, 160, 263, 264, 270, 286, 287, 293, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 338, 341, 344, 345, 346, 347, 348, 354, 355, 360, 366, 367, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 400, 404, 405/1, 405/5, 406, 407, 408, 409, 410, 413, 414, 415, 416, 417, 421, 422, 440, 441/1, 441/2, 442/1, 443, 469, 474/1, 474/2, 474/3, 485, 487, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501/2, 518; **Obręb Niewodnica Korycka:** 102/42, 102/43, 124/20, 126/1, 126/5, 126/6, 126/7, 127/2, 127/3, 127/4, 127/5, 127/6, 127/7, 128/1, 128/2, 129/1, 129/2, 130, 186/8, 187/2, 188/2, 189/10, 189/11, 189/12, 189/13, 189/14, 189/22, 189/30, 189/32, 189/33, 190/1, 190/3, 190/4, 190/5, 191/1, 191/2, 192/1, 192/2, 194, 195, 196, 202/1, 202/2, 202/6, 205, 206, 207; **Obręb Tolcze:** 181, 182, 183, 184/1, 184/2, 184/3, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192/1, 192/2, 193, 194, 195/1, 195/2, 196, 197/1, 197/2, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 210, 216, 229; **Obręb Zalesiany:** 56/3, 56/5, 56/7, 56/8, 57/6, 57/7, 57/9, 57/10, 57/11, 58/1, 58/2, 59/1, 60/1, 60/2, 60/3, 61, 62, 63/2, 63/3, 63/15, 63/16, 63/17, 63/18, 64/2, 64/3, 64/16, 71/5, 71/6, 71/7, 71/8, 71/9, 71/10,

71/11, 71/12, 71/13, 71/14, 71/15, 71/16, 71/17, 72/1, 72/3, 72/4, 72/8, 72/12, 72/13, 72/18, 72/19, 73, 88/3, 88/4, 124/10, 124/11, 125/4, 126/3, 126/4, 126/5, 127, 128/1, 128/2, 152, 153, 159, 167/1, 167/2, 177, 179; **Obręb Markowszczyzna:** 94/3, 95, 96/1, 96/2, 97, 98, 99, 123, 124, 125, 126, 127, 128/1, 128/2, 128/3, 129/1, 129/2, 130, 242/1, 266, 267/1, 267/2, 268/1, 268/2, 269, 270, 273, 274/1, 275/1, 276, 294/1, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301; **Obręb Kleosin:** 700, 701, 710; **Obręb Horodniani:** 296/3; **Obręb kol. Księżyno:** 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24/1, 24/2, 25, 48, 49, 50, 51, 52, 53/2, 54, 55, 56, 57/4, 57/5, 75, 81, 82, 83/1, 83/5, 83/6, 83/7, 83/8, 83/9, 83/10, 83/11, 83/12, 84, 85/1, 85/2, 90/4, 90/5, 124, 125, 126, 128, 193/1, 193/2, 193/3, 196/1, 196/2, 196/3, 196/4, 196/5, 196/6, 196/7, 196/8, 196/9, 196/10, 196/11, 196/12, 196/13, 196/29, 196/30, 196/31, 196/32, 196/33, 196/34, 196/35, 196/36, 196/37, 196/38, 196/39, 196/40, 196/41, 196/42, 196/43, 196/44, 196/45, 196/46, 196/47, 196/48, 196/49, 196/60, 196/68, 196/70, 196/71, 196/72, 196/73, 196/76, 196/78, 196/79, 196/80, 196/81, 196/83, 196/84, 196/85, 196/86, 196/87, 196/95, 196/96, 196/103, 196/105, 196/116, 196/117, 196/118, 197/1, 197/2, 198/1, 198/2, 223.

Określając zajętość terenu pod inwestycję, ze względu na brak docelowych rozwiązań technicznych i sytuacyjno - wysokościowych (te będą wynikały z projektu budowlano - wykonawczego), tut. organ wziął pod uwagę zweryfikowane ustalenia zarówno Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia (przebieg trasy na poświadczonej kopii mapy ewidencji gruntów), jak i „Raportu...” (wypisy z ewidencji gruntów) w odniesieniu do planowanego korytarza transportowego w wariancie 3b (Z) z uwzględnieniem terenów, na które bezpośrednio będzie oddziaływać to przedsięwzięcie. Takie podejście organu wynikało z potrzeby jednoznacznego opisanie usytuowania przedsięwzięcia, które na mapie ewidencji gruntów przedstawione jest w formie korytarza transportowego. Przepisy ustawy ooś nie stawiają wymogu zamieszczania w decyzji numerów ewidencyjnych działek, na których jest realizowane przedsięwzięcie. Taki jednak sposób określenia położenia przedsięwzięcia uznano za najdokładniejszy.

Inwestycję zaliczono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, co w myśl przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), odpowiada przedsięwzięciom mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane. Zgodnie z kwalifikacją przepisów w/w rozporządzenia jest to przedsięwzięcie wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60:

„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust.1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art.6 ust.1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”

Inwestor zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 2, 3, 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) do wniosku załączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopię mapy ewidencyjnej poświadczoną przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Białymstoku, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar na który będzie ono oddziaływało.

Planowany do budowy i rozbudowy odcinek drogi wojewódzkiej wykracza poza obszar jednej gminy. Łączna powierzchnia zajmowanego terenu wynosi ok. 28,4 ha z czego w granicach administracyjnych gminy Juchnowiec Kościelny – 14,8 ha, zaś w Turośni Kościelnej – 13,6 ha.

W myśl art. 75 ust. 4 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 2008r. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) zwanej dalej ustawą ooś, w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanym

wójtem. W tym przypadku organem wydającym decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny, który w dniu 21.06.2011r. przesłał do Wójta Gminy Turośń Kościelna kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia wraz z kompletem dokumentów z prośbą o powiadomienie stron postępowania.

Na tym etapie postępowania za strony uznano wszystkich właścicieli nieruchomości znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie z wnioskowanym terenem planowanego przedsięwzięcia. W związku z tym, iż uwzględniono ponad 20 stron, o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości składania uwag i wniosków, strony na kolejnych etapach postępowania powiadamiano zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14.06.1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity Dz. U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.), *zwanej dalej ustawą Kpa*, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy *o oś.*

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2 oraz art. 173 ust. 2 ustawy *o oś* tut. organ pismem z dnia 21.06.2011r., znak: POR.6220.22.2011 wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku zwanego dalej PPIS oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku zwanego dalej RDOŚ z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnej potrzeby sporządzenia raportu i określenia jego zakresu, ponieważ przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i o wystąpieniu do organów opiniujących strony zostały powiadomione zawiadomieniem znak: POR.6220.22.2011 i obwieszczeniem znak: POR.6220.22.2011 z dnia 21.06.2011 r. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 21.06.2011r. do dnia 04.07.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 22.06.2011 r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 16.06.2011r. do dnia 18.07.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz na stronie internetowej pod adresem www.turosnskoscielna.com od dnia 16.06.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości: Ignatki od dnia 27.06.2011 r. do dnia 25.07.2011r., Horodniany od dnia 24.06.2011r do dnia 22.07.2011r., Księżyno od dnia 24.06.2011r. do dnia 22.07.2011r., Kolonia Księżyno od 24.06.2011r. do 22.07.2011r, Ignatkach Osiedle od dnia 24.06.2011r. do dnia 22.07.2011r., Kleosin 24.06.2011r. – 22.07.2011r .

W dniu 04.07.2011 r. Stowarzyszenie „Nasze Drogi” wystąpiło do tut. organu o przyznanie uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony, zgodnie z art. 44 ust.1 ustawy *o oś* Organ uznał to Stowarzyszenie za stronę w toczącym się postępowaniu administracyjnym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: WOOŚ-II.4240.304.2011.PL z dnia 07.07.2011r. stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i zobowiązał do wykonania raportu w pełnym zakresie zgodnie z art. 66 ustawy *o oś*.

Organ powyższy wydając niniejsze postanowienie wziął pod uwagę uwarunkowania wynikające z art. 63 w/w ustawy tj.: rodzaj, skalę, charakter, usytuowanie przedsięwzięcia, zakres robót związanych z realizacją inwestycji, emisję substancji i energii do środowiska, a także prawdopodobieństwo oddziaływania inwestycji na środowisko. Uzasadniając swoje stanowisko stwierdził, iż przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, które są narażone na hałas emitowany podczas prowadzenia robót budowlanych na etapie realizacji inwestycji oraz na hałas komunikacyjny po oddaniu jej do eksploatacji. Ponadto organ uznał, iż skoro analizie poddano 6 wariantów realizacji inwestycji, raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać szczegółową ich analizę, wraz z uzasadnieniem wyboru wariantu przewidzianego do realizacji. Dokładna analiza parametrów eksploatacyjnych i technologicznych przedsięwzięcia pozwoli na rzetelną ocenę wpływu realizacji inwestycji na środowisko i na zastosowanie skutecznych rozwiązań je chroniących. Wobec powyższego organ opiniujący stwierdził, że nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Dnia 08.07.2011r. PPIS w Białymstoku pismem znak: NZ – 824 – 99/1/11 zwrócił się do tut. organu z pytaniem „czy powinien rozpatrzyć przedmiotowy wniosek na podstawie załączonych dokumentów przez mieszkańców wsi Księżyno, Kol Księżyno, Ignatki Osiedle, Horodniany (...)”. Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny udzielił wiążącej odpowiedzi na przesłane pytanie: wskazując, iż organ określający zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien opierać się na dokumentach określonych w art. 74 ust.1 ustawy o oś. tj. przedłożonych przez inwestora.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem z dnia 02.08.2011r., znak: NZ-824-99/2/11 wyraził opinię, iż w/w przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi.

W ocenie PPIS, na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z przewidywanym zakresem prac, przebudową istniejącego odcinka drogi, połączeń lokalnych, przebudową i budową skrzyżowań, budową nowego odcinka drogowego oraz prac dodatkowych należy spodziewać się emisji głównie pyłowych oraz hałasu w wyniku pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe oraz dowozu materiałów budowlanych. W czasie eksploatacji wybudowanej i rozbudowanej drogi wystąpią oddziaływania związane z ruchem pojazdów: emisja hałasu, zanieczyszczeń spalinami samochodowymi oraz emisja wód opadowych i roztopowych. Uwzględniając powyższe, w tym lokalizację przedsięwzięcia w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i szeroki zakres robót, oraz emisje zanieczyszczeń oddziałujące na zdrowie i życie ludzi, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny dnia 09.08.2011, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o oś. zawiadomił strony w drodze zawiadomienia znak: POR.6220.22.2011 i obwieszczenia znak: POR.6220.22.2011 o uzyskaniu powyższych opinii. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 11.08.2011r. do dnia 25.08.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 11.08.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 16.08.2011r. do dnia 12.09.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz na stronie internetowej pod adresem www.turosnskoscielna.com od dnia 16.08.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości: Ignatki w terminie od dnia 11.08.2011r. do dnia 25.08.2011r., Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie od dnia 16.08.2011r. do dnia 23.08.2011r.

Zgodnie z treścią art. 63 ust. 1 i 2 ustawy o oś. – o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub zwolnieniu z tego obowiązku stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc w tym przypadku Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny, który postanowieniem znak: POR.6220.22.2011 z dnia 12.08.2011r., stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu. Podejmując takie rozstrzygnięcie organ dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów, uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ustawy o oś. Na niniejsze postanowienie służyło stronom zażalenie.

O powyższym stronie postępowania poinformowano poprzez obwieszczenie znak: POR.6220.22.2011 z dnia 12.08.2011r., które było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 16.08.2011r. do dnia 06.09.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 16.08.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 19.08.2011r. do dnia 12.09.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz na stronie internetowej www.turosnskoscielna.com od dnia 19.08.2011r. Informacja ta była również

umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości: Ignatki w terminie od dnia: 16.08.2011 do dnia 30.08.2011r., a także w miejscowościach: Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie od dnia 18.08.2011 r. do dnia 01.09.2011r.

Na wydane postanowienie Stowarzyszenie „Nasze Drogi” w ustawowym terminie wniosło zażalenie (pismo z dnia 21.08.2011r., data wpływu do Urzędu 22.08.2011r.). Dnia 29.08.2011r. przedmiotowe zażalenie wraz z pismem przewodnim znak: POR.6220.22.2011 z dnia 29.08.2011r. oraz aktami sprawy zostało przekazane Samorządowemu Kolegium Odwoławczemu (SKO) w Białymstoku. Zawiadomieniem POR.6220.22.2011 i obwieszczeniem POR.6220.22.2011, z dnia 30.08.2011r. strony zostały powiadomione o przekazaniu akt sprawy do SKO w Białymstoku. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 02.09.2011r. do dnia 16.09.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 02.09.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 05.09.2011r. do dnia 27.09.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz na stronie internetowej pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 05.07.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości: Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie od dnia 05.09.2011r. do dnia 19.09.2011r.

Dnia 07.09.2011 roku (data wpływu: 13.09.2011r.) Stowarzyszenie Ekologiczne „Zielone Księżyno” wystąpiło pismem o przyznanie uczestnictwa w toczącym się postępowaniu na prawach strony zgodnie z art.44 ustawy *o oś*. Po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów organ uznał, iż istnieją przesłanki przyznania organizacji ekologicznej statusu strony (Pismo POR.6220.22.2011, z dnia 12.10.2011r.).

Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Białymstoku po rozpatrzeniu wniesionego przez Stowarzyszenie „Nasze Drogi” zażalenia na postanowienie Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny z dnia 12.08.2011r., znak: POR.6220.22.2011 stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, utrzymało w mocy zaskarżone postanowienie organu I instancji (postanowienie 408.217/F-8/XIX/11 z dnia 30.09.2011 roku). Uzasadniając powyższe rozstrzygnięcie organ II instancji wskazał, iż zaskarżone postanowienie nie przesądza o realizacji inwestycji w tym o celowości, planowanym przebiegu i oddziaływaniu na środowisko. Podniesione w zażaleniu zarzuty nie mogą być rozpatrzone na etapie postanowienia będącego przedmiotem zaskarżenia, gdyż będą one przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. SKO dokonując analizy treści postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 07.07.2011r. nie znalazło sprzeczności z treścią postanowienia Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny, w tym również, co do konieczności analizy wariantów przedsięwzięcia. Zdaniem Kolegium zaskarżone postanowienie jest zgodne z przepisami prawa, gdyż organ I instancji szczegółowo ocenił planowane przedsięwzięcie pod kątem konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w zakresie opisanym w art. 63 ust 1 ustawy *o oś* oraz prawidłowo ustalił zakres raportu zgodnie z art. 66 ust. 1 i art. 68 ustawy *o oś* uwzględniając postanowienia RDOŚ w Białymstoku oraz PPIS w Białymstoku.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 69 ust. 4 *o oś* oraz art. 97 ust. 4 *kpa* Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny wydał postanowienie z dnia 12.10.2011r. znak: POR.6220.22.2011 o zawieszeniu postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o czym powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 12.10.2011r. POR.6220.22.2011. umieszczonym na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 13.10.2011r. do dnia 27.10.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 12.10.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 17.10.2011r. do dnia 03.11.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz na stronie internetowej pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 17.10.2011r. Informacja ta była również umieszczona

w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie od dnia 17.10.2011r. do dnia 31.10.2011r.

Dnia 17.10.2011r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko, a także pismem z dnia 17.10.2011r. znak: 678/5.WBID.2200-2/11 wystąpił o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności, co jest zgodne z art. 108 § 1 *Kpa*.

Wobec powyższego postanowieniem z dnia 02.11.2011r. znak POR.6220.22.2011 Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny podjął zawieszone postępowanie.

Pismem z dnia 3.11.2011r. znak: POR.6220.22.2011 organ prowadzący postępowanie zwrócił się do PPIS o wyrażenie opinii w sprawie warunków realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia oraz do RDOŚ o uzgodnienie warunków realizacji tego przedsięwzięcia, dołączając wymagane dokumenty. Obwieszczeniem z dnia 03.11.2011r. tut. organ poinformował o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zawiadomił strony o możliwości zapoznania się z raportem, a także o możliwości składania uwag i wniosków w terminie do dnia 23.11.2011r. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 03.11.2011r. do dnia 23.11.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 03.11.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 15.11.2011r. do dnia 09.12.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.turoskoscielna.com od 15.11.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie 03.11.2011r. – 23.11.2011r.

Ponadto, powyższym obwieszczeniem poinformowano strony, że zwrócono się do PPIS o wyrażenie opinii w sprawie warunków realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia oraz do RDOŚ o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny dnia 04.11.2011 r. przekazał również raport Wójtowi Gminy Turośń Kościelna z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie (pismo znak: POR.6220.22.2011).

Pismem z dnia 23.11.2011r. znak: NZ-8240-30/1/11 PPIS w Białymstoku zwrócił się do organu prowadzącego postępowanie z zapytaniem, czy powinien rozpatrzyć przedmiotowy wniosek na podstawie załączonych przez Urząd Gminy Juchnowiec Kościelny dokumentów, czy też dokumenty te zostaną uzupełnione o uwagi przesłane przez osoby i podmioty reprezentujące protestujących przeciwko planom budowy DW678 w wariantcie 3b przez Księżyno z tzw. „obejściem Zalesian” w szczególności dotyczące „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...”. W tym samym piśmie PPIS poinformował, iż w przedmiotowej sprawie opinia zostanie wydana w terminie 14 dni od daty otrzymania kompletnych dokumentów.

W dniu 30.11.2011r. przy piśmie znak; POR.6220.22.2011 organ prowadzący postępowanie przekazał inwestorowi uwagi stron celem ustosunkowania się do podnoszonych kwestii. Inwestor pismem z dnia 08.12.2011r. znak: 678/5.WBID.2200-1/11 przesłał od urzędu stosowne wyjaśnienia, dotyczące uwag wniesionych podczas prowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 28.11.2011r. RDOŚ w Białymstoku wezwał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko o wybrane zagadnienia z zakresu ochrony powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych, klimatu akustycznego, a także z zakresu ochrony przyrody. Dnia 09.12.2011r. Urząd Gminy Juchnowiec Kościelny powiadomił strony, jak i również PPIS w Białymstoku o konieczności uzupełnienia raportu. Tego też dnia wystosował zawiadomienie POR.6220.22.2011 o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 09.01.2012r., o czym poinformował strony obwieszczeniem, które było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 12.12.2011r. do dnia 28.12.2011r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod

adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 12.12.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 14.12.2011r. do dnia 05.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 14.12.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie 12.12.2011r. – 28.12.2011r.

Dnia 05.12.2011r. PPIS w Białymstoku pismem znak: NZ-8240-30/2/11 poinformował tut. Urząd o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 02.01.2012r.

Dnia 01.12.2011r. Wójt Gminy Turośń Kościelna wydał postanowienie znak: GKS.6220.4.2011 o pozytywnym zaopiniowaniu przedłożonego raportu z zastrzeżeniem zabezpieczenia interesu prawnego mieszkańców Gminy Turośń Kościelna, a także odniósł się do uwag, protestów i wniosków składanych przez mieszkańców wsi Zalesiany dotyczących przebiegu w/w drogi.

Dnia 19.12.2011r. PPIS w Białymstoku postanowieniem nr 208/P/NZ/11 (znak pisma: NZ-8240-30/3/11) wezwał do uzupełnienia raportu oś o przedłożenie zasięgu dopuszczalnego natężenia hałasu w środowisku w porze dziennej dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej (izofona 55dB). Wobec powyższego, organ wezwał pismem znak: POR.6220.22.2011 z dnia 27.12.2011r. inwestora do uzupełnienia raportu w tym zakresie i w drodze obwieszczenia zawiadomił o tym strony postępowania. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 29.12.2011r. do dnia 12.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 29.12.2011r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 14.12.2011r. do dnia 05.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 14.12.2011r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie 29.12.2011 – 12.01.2012r.

PZDW w Białymstoku w dniu 03.01.2012r. (pismo znak: 678/5.WBID.2200-2/11/12) przedłożył uzupełniony raport oś o zasięg dopuszczalnego natężenia hałasu w środowisku w porze dziennej dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej (izofona 55dB) w postaci 4 egzemplarzy zweryfikowanego załącznika IV w wersji papierowej, a także 4 płyt CD z całością opracowania i zweryfikowanym Załącznikiem IV oraz Załącznikiem Va zawierającym mapy wynikowe obliczeń hałasu dla wszystkich wariantów z programu SoundPlan.

Z uwagi na wezwanie o uzupełnienie raportu PPIS w Białymstoku przesłał do tut. urzędu zawiadomienie znak: NZ-8240-30/4/11 o przedłużeniu terminu zgodnie z art. 35 §3 *Kpa* do dnia 02.02.2012 r.

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny w dniu 09.01.2012r. zawiadomił strony o przedłożeniu przez PZDW w Białymstoku zweryfikowanych materiałów o zasięg dopuszczalnego natężenia hałasu w środowisku o porze dziennej dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej (izofona 55dB), a także przedłużył termin załatwienia sprawy do dnia 09.03.2012r. i przekazał te dokumenty do RDOŚ w Białymstoku i PPIS w Białymstoku (pismo z dnia 09.01.2012r. znak: POR.6220.22.2012). Strony przedmiotowego postępowania poinformowano zawiadomieniem POR.6220.22.2011 z dnia 09.01.2012r. oraz obwieszczeniem POR.6220.22.2011 z dnia 09.01.2012r. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 09.01.2012r. do dnia 23.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 10.01.2012r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 12.01.2012r. do dnia 31.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 12.01.2012r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie: od dnia 09.01.2012r. do dnia 23.01.2012r.

Z uwagi na znaczną ilość wniosków i zastrzeżeń, które wpływały od stron, tut. organ zwrócił się do inwestora z prośbą o ustosunkowanie się do nich w formie pisemnej (data:

10.01.2012r., znak pisma: POR.6220.22.2011), na co inwestor odpowiedział pismem znak: 678/5.WBID.2200-1/11/12 z dnia 10.02.2012r., w którym to zawarł wyjaśnienia wątpliwych kwestii.

Dnia 19.01.2012r. RDOŚ w Białymstoku pismem znak: WOOŚ-II.4242.74.2011.PL wezwał Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich do ponownego uzupełnienia raportu ooś w zakresie wybranych elementów ochrony powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych, klimatu akustycznego, a także w zakresie ochrony przyrody. Uzupełnienie raportu o wnioskowane informacje inwestor przedłożył w dniu 25.01.2012r. (znak:678/5.WBID.2200-1/11/12).

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny w dniu 31.01.2012r. wydał obwieszczenie informujące o tym, iż inwestor przedłożył uzupełniony raport o elementy zawarte w wezwaniu RDOŚ zgodnie z pismem z dnia 19.01.2012r. znak: WOOŚ-II-4242.74.2011.PL, a także o możliwości zapoznania się z przedmiotową dokumentacją, składania uwag i wniosków w okresie 21 dniowym od dnia 31.01.2012r. do 21.02.2012r. Strony poinformowano poprzez zawiadomienia oraz obwieszczenia znak POR.6220.22.2011 z dnia 31.01.2012r. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 31.01.2012r. do dnia 21.02.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl do dnia 03.02.2012r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 12.01.2012r. do dnia 31.01.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz pod adresem www.turosnkoscielna.com od dnia 12.01.2012r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie: od dnia 31.01.2012r. do dnia 21.02.2012r. Uzupełnienie zostało przekazane PPIS w Białymstoku (pismo z dnia 03 lutego 2012r. znak POR.6220.22.2011) oraz RDOŚ w Białymstoku (osobiście).

Pismem z dnia 01.02.2012r. znak: NZ-8240-30/5/11 PPIS w Białymstoku zawiadomił tut. organ o przedłużeniu terminu wyrażenia opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w terminie do trzydziestu dni od daty przedłożenia uzupełnionych dokumentów tj. raportu ooś uwzględniającego uwagi Regionalnej Komisji do Spraw Oceny Oddziaływania na Środowisko.

Wobec powyższego, organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej ponownie przedłużył termin załatwienia sprawy do dnia 12.05.2012r. z uwagi na trwające uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia (pismo z dnia 08.03.2012r. znak.POR.6220.22.2011).

Z uwagi na ponownie złożony obszerny materiał przez Stowarzyszenie „Nasze Drogi” (pismo z dnia 31.01.2012r.) Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny wezwał PDZW do złożenia pisemnych wyjaśnień do ww. uwag, na co otrzymał odpowiedź w formie pisma z dnia 07.03.2012r., znak pisma: 678/5.WBID.2200-1/11/12.

Dnia 05.04.2012r. PPIS w Białymstoku poinformował tut. organ, iż opinia dotycząca uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia zostanie wydana w terminie do 30 dni od daty przedłożenia uzupełnionego dokumentu.

Ze względu na szczególnie skomplikowany charakter sprawy oraz liczne protesty mieszkańców Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku na podstawie art. 133 ust. 3 pkt 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w dniu 10 listopada 2011r. zwrócił się do Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko jako organu opiniodawczo - doradczego, z prośbą o przeanalizowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko i wyrażenie opinii na jego temat.

W dniu 20.03.2012r. odbyło się posiedzenie eksperckiej grupy roboczej, a w dniu 03.04.2012 r. plenarne posiedzenie Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko, na których przeanalizowano przedłożony przez inwestora raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, a także sporządzony do raportu koreferat.

Regionalna Komisja do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko składająca się z 18-tu ekspertów reprezentujących różne dziedziny środowiska, stwierdziła, że przedłożony w sprawie raport o oddziaływaniu na środowisko wymaga niewielkiego uzupełnienia w zakresie:

1. Odniesienia się do emisji pyłu PM 2,5 w kontekście norm obowiązujących w Dyrektywach Unijnych.
2. Uwiarygodnienia uzyskanych wyników w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu i emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez przedłożenie danych wejściowych wprowadzonych do programu prognozującego emisje hałasu i zanieczyszczeń dla wszystkich analizowanych wariantów i odcinków dróg.
3. Uzupełnienia tabeli wielokryterialnej o kryterium ryzyka wystąpienia poważnej awarii.
4. Wyjaśnienia, czy w analizie wpływu planowanej obwodnicy na klimat akustyczny i jakość powietrza atmosferycznego uwzględniono efekt kumulowania się oddziaływań ruchu lokalnego w powiązaniu z ruchem planowanej obwodnicy.

Jednocześnie Komisja ta stwierdziła, iż raport o oddziaływaniu na środowisko będący przedmiotem analizy został wykonany zgodnie z obowiązującym prawem, a jego zakres i szczegółowość nie odbiega od przyjętego standardu tego typu opracowań i po w/w uzupełnieniu może być podstawą do wydania uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę zalecenia Regionalnej Komisji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem znak: WOOS-II.4242.74.2012.PL z dnia w dniu 13.04.2012r. wezwał inwestora do uzupełnienia raportu w w/w zakresie.

Uzupełniony raport inwestor przekazał do Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny w dniu 16.04.2012r. (pismo znak: 678/5.WBID.2200-1/11).

W związku z przedłożonym raportem Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny wydał zawiadomienie i obwieszczenie POR.6220.22.2011, dnia 17.04.2012r., w którym poinformował o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, w tym raportem oś, a także o sposobności wnoszenia uwag i wniosków w przedmiotowym postępowaniu w przeciągu 21 dni od dnia 17.04.2012r. do dnia 07.05.2012r. - traktowanego jako etapu udziału społeczeństwa w prowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 17.04.2012r. do dnia 07.05.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 17.04.2012r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 23.04.2012r. do dnia 07.05.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowościach: Ignatki, Horodniany, Księżyno i Kolonia Księżyno w terminie: od dnia 17.04.2012r. do dnia 07.05.2012r.

Przy piśmie z dnia 16.04.2012r. znak: POR6220.22.2011 Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny przesłał uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko do RDOŚ i PPIS w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeprowadził analizę całości przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego i uznał, iż wariant inwestorski w porównaniu z innymi analizowanymi wariantami, w ocenie organu, jest lepszy od pozostałych biorąc pod uwagę m.in. następujące aspekty:

- możliwości ochrony budynków przed ponadnormatywnym hałasem, ponieważ tylko w tym wariantcie jako jedynym ze wszystkich analizowanych wariantów, po zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska zostaną spełnione wymagania w zakresie klimatu akustycznego; w pozostałych wariantach nie będą mogły być dotrzymane dopuszczalne normy w zakresie ochrony przed hałasem gdyż w wariantach z grupy 1 nie będą chronione 4 budynki, w grupie 2 nie będzie chronionych 6 budynków, a w grupie wariantów 4 nie będzie chroniony 1 budynek;

- najmniejszej ilości wyburzeń obiektów kubaturowych, ponieważ w wariantcie inwestorskim są to tylko 2 obiekty; najwięcej obiektów do wyburzenia przewiduje się w grupie wariantów 1 i 2, odpowiednio 14 i 13 obiektów, natomiast w wariantach z grupy 4 - 7 obiektów;
- najmniejszej zajętości terenów mieszkaniowych (1,54 ha wariant inwestorski) w stosunku do wariantów z grupy 1 i 2, które zajmują powierzchnię ponad 9 ha i do wariantów z grupy 4, w których powierzchnia ta wynosi 1,92 ha;
- małej utraty terenów leśnych obejmującej obszar 5,9 ha w stosunku do wariantów z grupy 1, w których strata ta wynosiłaby 10,9 ha i porównywalnej powierzchni do pozostałych wariantów tj. 2 i 4, w których jest to obszar zajmujący powierzchnię odpowiednio 6,0 ha i 5,1 ha;
- bezkolizyjnego połączenia peryferii miejscowości Księżyno z jego centrum, w tym obiektów użyteczności publicznej, ze względu na najmniejszą liczbę punktów kolizji na skrzyżowaniach w wariantcie inwestorskim;
- zapewnienia najlepszych warunków widoczności, najprostszych rozwiązań z punktu widzenia organizacji ruchu oraz najwyższego bezpieczeństwa ruchu (pieszych i poruszających się po drodze pojazdów samochodowych), co wynika ze stosunku długości łuków poziomych do długości trasy;
- najniższych kosztów realizacji i najwyższego wskaźnika efektywności ekonomicznej (EIRR).

W świetle powyższego RDOŚ postanowieniem z dnia 19.04.2012r. znak: WOOS-II.4242.74.2011.PL uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki dla wariantu inwestorskiego 3b(Z). Uzgodnienie to wpłynęło do Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny w dniu 20.04.2012r. wraz z obwieszczeniem do umieszczenia na tablicy ogłoszeń w celu poinformowania zainteresowanych. Obwieszczenie to zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w terminie 23.04.2012 – 07.05.2012r. **Uzgodnienie organu ochrony środowiska (RDOŚ) jest wiążące dla organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.**

Dnia 10.05.2012r. do tut. organu wpłynęła pozytywna opinia PPIS w Białymstoku nr 105/NZ/2012 z dnia 07.05.2012r. stwierdzająca, że planowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na zdrowie i życie ludzi po spełnieniu określonych w opinii warunków realizacji przedmiotowego zadania.

Dnia 11.05.2012r. Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny wydał zawiadomienie wraz z obwieszczeniem POR.6220.22.2011 o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 12.07.2012r. z uwagi na jej skomplikowany charakter wynikający ze znaczącej ilości materiału dowodowego.

Po uzyskaniu wymaganych prawem dokumentów, organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej wydał w dniu 14.05.2012r. zawiadomienie i obwieszczenie POR.6220.22.2011 o zebranych materiałach dowodowych i o możliwości zapoznania się z nimi, jak też o możliwości wniesienia uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Juchnowcu Kościelnym od dnia 14.05.2012r. do dnia 28.05.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl od dnia 14.05.2012r. zgodnie z prowadzonym wykazem, a także w Urzędzie Gminy Turośń Kościelna od dnia 25.05.2012r. do dnia 15.06.2012r., co potwierdza pieczęć kancelarii Urzędu oraz pod adresem www.turosnskoscielna.com od dnia 25.05.2012r. Informacja ta była również umieszczona w miejscu realizacji inwestycji, na tablicach w miejscowościach: Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno w terminie: od dnia 14.05.2012r. do dnia 28.05.2012r.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla

wnioskowanego przedsięwzięcia do organu wpłynęło szereg uwag i wniosków od stron postępowania, jak też i zainteresowanych osób w trakcie procedury z udziałem społeczeństwa.

Organ szczegółowo i rzetelnie przeanalizował uwagi i wnioski wniesione w czasie I, II i III etapu udziału społeczeństwa i odniósł się do nich w sposób następujący:

Grupa społeczna Stowarzyszenie „Nasze Drogi”, posiadająca status strony, wniosła szereg uwag dotyczących zarówno dokumentacji opracowanej dla potrzeb oceny oddziaływania na środowisko, jak i innych zagadnień związanych z budową i rozbudową odcinka drogi DW678. Uwagi wnosili też, w trakcie udziału społeczeństwa, osoby indywidualne. Stowarzyszenie „Nasze Drogi”, protestowało przeciwko budowie obwodnicy Księżyna w wariantach 0, 2, 3, 3a, 3b i 4 z obejściem Zalesian (Z), opowiadając się za wariantem 1, zaś grupa społeczna Stowarzyszenie Ekologiczne „Zielone Księżyno” sprzeciwiała się budowie drogi wojewódzkiej DW678 w wariantach 1 i 2, a popierała budowę drogi w wariantach 3b.

Podstawowymi dokumentami w procedurze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach były:

- 1) Karta Informacyjna Przedsięwzięcia;
- 2) poświadczona kopia mapy ewidencyjnej, złożona przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- 3) Raport o oddziaływaniu na środowisko;
- 4) wypisy z rejestru gruntów w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia złożone przy „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko”;
- 5) wyjaśnienia Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, dotyczące pisma Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 28.11.2011 r.;
- 6) wyjaśnienia Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, dotyczące pisma Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 14.01.2012 r. wzywającego do złożenia wyjaśnień w sprawie „Raportu o oddziaływaniu na środowisko”;
- 7) Uzupełnienie „Raportu...” do pisma Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 19.12.2011 r.;
- 8) Aneks do „Raportu oddziaływaniu na środowisko” w zakresie określonym w wezwaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 13.04.2012 r.;
- 9) Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 19.04.2012 r., symbol: WOOŚ-II.4242.74.2011.PL, uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia;
- 10) Opinia nr 105/NZ/2012 z dnia 07.05.2012 r. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia.

Na podstawie wskazanych dowodów stwierdzono, że przeprowadzona procedura spowodowała uzgodnienie ze stosownymi organami warunków realizacji przedsięwzięcia (dokumenty nr 9 i 10).

Pośrednimi dokumentami, oprócz ww. wymienionych w punktach 1-10, pomocnymi w wydaniu ww. uzgodnień były następujące dokumenty:

- 1) Koreferat Pana A. Jamiołkowskiego, opracowany dla potrzeb opinii Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w Białymstoku;
- 2) uwagi do Koreferatu, opracowane przez Panią E. Sugier – kierownika zespołu roboczego, opracowującego „Raport o oddziaływaniu na środowisko”;
- 3) protokół z posiedzenia roboczego Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 20.03.2012 roku;
- 4) protokół z posiedzenia plenarnego Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 03.04.2012 roku;

- 5) pismo Stowarzyszenia „Nasze Drogi” z dnia 14.11.2011 roku, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku;
- 6) pismo Stowarzyszenia „Nasze Drogi” z dnia 23.11.2011 roku, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku;
- 7) pismo Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 28.11.2011 roku, wzywające do złożenia wyjaśnień w sprawie raportu o oddziaływaniu na środowisko;
- 8) pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 19.12.2011 roku – wezwanie do złożenia uzupełnień do raportu o oddziaływaniu na środowisko;
- 9) pismo Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 14.01.2012 roku;
- 10) wyjaśnienia autorów raportu do pism skierowanych przez Stowarzyszenie „Nasze Drogi” do RDOŚ i PPIS z lutego 2012 roku;
- 11) Wezwanie z dnia 13.04.2012r. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku, wzywające do uzupełnienia raportu w zakresie określonym w protokole Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko w Białymstoku z dnia 03.04.2012r.;
- 12) pisma grup społecznych, osób indywidualnych, stron postępowania w okresie od 21.06.2011r. do dnia wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (wniesionych w wyznaczonych przez organ terminach).

W przesłanych pismach m. in. przez Stowarzyszenia „Nasze Drogi” uwagi dotyczyły zgromadzonej dokumentacji i kwestionowały niektóre zapisy „Raportu..” oraz związanych z nim dokumentów uzupełniających.

Uwagi te obejmowały następujące grupy zagadnień:

1. Dołączonych map:

- a) ich nieaktualności w dacie złożenia wniosku (16.06.2011 roku) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym:
 - map ewidencyjnych,
 - map uwarunkowań środowiskowych (ortofotomap) – załączniki IV, Va, weryfikowanych zgodnie z wezwaniem RDOŚ i PPIS w Białymstoku, stanowiącymi integralną część dokumentacji środowiskowej,
 - braku poświadczenia stosownych organów na niektórych mapach ewidencyjnych,
 - braku wykazania wszystkich działek pozostających w strefie oddziaływania DW678.

Jako dowody wymienia się tu działki w Zalesianach: 63/13, 63/14 i 64/3, 64/2, 64/14, 64/15, 64/3, 64/2, w Kolonii Księżyno: 196/43, 196/42, 194/44, 196/45, 196/36, 196/11, 196/12 i 196/82 (rejon skrzyżowania z ulicą Jodłową) oraz w Księżynie 422, na które nie naniesiono zabudowy mieszkaniowej, a ta istniała w dacie złożenia wniosku. Ponadto, w zakresie działki 196/82 Stowarzyszenie twierdzi, że w wariancie 3a nie wykazano dwóch obiektów wielokondygnacyjnych do wyburzenia, które będzie przecinać łącznik, a także pominięto fakt, iż na działce nr 196/125 (Kolonia Księżyno) rozpoczęto prace budowlane.

W przypadku działki 64/15 podaje się jako dowód zawiadomienie o zakończeniu budowy potwierdzone przez PINB z dnia 11.02.2011 roku.

Jako dowód podaje się również brak wykazania wszystkich działek pozostających w strefie oddziaływania DW 678 np. działki nr 442/1, obręb Księżyno.

Wyjaśnienie organu

Mapy ewidencyjne służą organowi prowadzącemu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do określenia statusu prawnego osób składających wnioski. Nie ma możliwości faktycznego potwierdzenia mapy ewidencyjnej w dacie złożenia wniosku, gdyż

już samo przygotowanie mapy przez właściwy organ wymaga trudnego do przewidzenia czasu do chwili jej udostępnienia. Nie ma też znaczenia prawnego data potwierdzenia mapy. Istotnym jest złożenie mapy ewidencyjnej, jako dokumentu obligatoryjnego w postępowaniu celem umożliwienia określenia stron postępowania. Nieaktualność map ewidencyjnych (brak naniesionych wszystkich budynków mieszkalnych) w dacie złożenia wniosku jest czynnikiem niezależnym od składającego wniosek o wydanie decyzji, ponieważ na mapach ewidencyjnych zaznaczone są wszystkie obiekty budowlane, które były w zasobach właściwego organu geodezyjnego w dacie wydania mapy ewidencyjnej, a te, które do czasu wydania mapy nie uzyskały stosownych unormowań prawnych nie mogą zostać naniesione (np. działka nr 196/125). Na mapie ewidencyjnej można jedynie nanieść granicę zasięgu oddziaływania. Takie stanowisko zajęła Regionalna Komisja Ocen Oddziaływania na Środowisko w Białymstoku (punkt ad. 7 protokołu z posiedzenia Komisji z dnia 20.03.2012 roku).

Wszystkie mapy ewidencyjne złożone wraz z wnioskiem są poświadczone przez odpowiedni do tego organ – Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej i znajdują się w zasobach gminy Juchnowiec Kościelny, co potwierdza Wójt.

Natomiast na pozostałych mapach, których bazą były ortofotomapy naniesiono wszystkie obiekty budowlane, znajdujące się w zakresie i zasięgu oddziaływania w dacie składania dokumentacji. I tak: działki 63/13, 63/14, 64/14, 64/15 – znajdują się poza zasięgiem oddziaływania (stan po zastosowaniu ekranów akustycznych, rok prognozy 2030) i są na niej naniesione budynki; w części V opracowania – wypisy z rejestru gruntów wymienione działki nie figurują ani w wykazie działek znajdujących się w zakresie inwestycji i zasięgu jej oddziaływania. Działki 64/3 i 64/2 znajdują się w zakresie inwestycji i są działkami niezabudowanymi. W przypadku działek: 196/43, 196/42 – obręb Kol. Księżyno i 422 – obręb Księżyno ustalono, że naniesione są na nich obiekty w żadnym z wariantów 3 nie ulegną wyburzeniu. Obiekt wymieniony na działce 196/43 ulegnie wyburzeniu w wariantcie 4. Na pozostałych działkach 194/44, 196/45, 196/36, 196/11, 196/12 (Kolonia Księżyno) znajdują się altany ogrodowe, a nie budynki mieszkalne. Działka 196/82 znajduje się poza zasięgiem oddziaływania, a zabudowa wielokondygnacyjna przy skrzyżowaniu z ul. Jodłową jest zaznaczona na mapie uwarunkowań i oddziaływań środowiskowych. W części V opracowania – wypisy z rejestru gruntów wymienione działki nie figurują ani w wykazie działek znajdujących się w zakresie inwestycji, ani też w zasięgu oddziaływania. Na kwestionowanej mapie dla wariantu 3a nie ma łącznika przecinającego dwa budynki wielokondygnacyjne. Kształt łącznika jest analogiczny jak w wariantcie 3b.

Po sprawdzeniu dokumentacji (dokument nr 2) działka nr 442/1 obręb Księżyno znajduje się na poświadczonej kopii mapy ewidencyjnej. Przedłożone dokumenty ewidencyjne wyczerpują i spełniają swój cel. Wnioskowany przez Stowarzyszenie fakt braku wykazania działki nie znajduje potwierdzenia w posiadanych dokumentach.

- a) braku naniesienia na mapy wszystkich obiektów budowlanych, znajdujących się w terenie w dacie złożenia wniosku, co skutkuje nieuwzględnieniem w „Raporcie...” wszystkich obiektów do wyburzenia, co miało wpływ na wyniki przeprowadzonej analizy wielokryteriowej w zakresie: ilości obiektów mieszkaniowych; wniosek o sporządzenie wykazu obiektów budowlanych wg parametrów: wielkość, wysokość, przeznaczenie, status formalnoprawny oraz wykazania ich w formie dokumentacji fotograficznej.

Wyjaśnienie organu

Zajętość terenu dla poszczególnych funkcji urbanistycznych odzwierciedlała rzeczywisty stan zurbanizowania w dacie przekazywania dokumentacji do wydania decyzji, a przyjęte kryteria do analizy wielokryterialnej były kryteriami obiektywnymi (ilościowymi) i odnosiły się do rzeczywistych wartości.

Na tym etapie analizy, żądanie sporządzenia wykazu obiektów budowlanych do wyburzenia według parametrów: wielkość, wysokość, przeznaczenie, status formalnoprawny oraz wykazania ich w formie dokumentacji fotograficznej jest przedwczesne. Wymóg taki występuje przy realizacji projektu budowlano-wykonawczego.

- b) braku na mapie nr 12 miejsc polowań ptaków drapieżnych w wariantach 3 takich jak: myszołów w rejonie ul. Brukowa, Mazowiecka, miejsc żerowania bociana białego w rejonie ul. Brukowa i Witosa, miejsc żerowania i bytowania wielu innych ptaków chronionych w przebiegu wariantów 3 tj. czapla siwa, jastrząb, kaczka krzyżówka oraz siedliska kumaka nizinnego, który występuje między ulicą Brukową, Borsuczą a Mazowiecką.

Wyjaśnienie organu

Mapy uzupełniono o treści wnioskowane, możliwe do graficznego przedstawienia. Uzupełnienia obejmują miejsca obserwacji polowań ptaków drapieżnych, lokalne szlaki migracji zwierząt, istotne stanowiska chronionych gatunków zwierząt. Uzupełniona mapa stanowi **załącznik nr 12**.

2. Wyników inwentaryzacji przyrodniczej

Stowarzyszenie twierdzi, że w „Raportie...” a także w dokumentach uzupełniających „Raport...” nie wykazano:

- a) przejść dla zwierząt dużych, np. łosia, gdzie Stowarzyszenie polemizuje z autorami Raportu twierdząc, że ich ślady migracji nie są incydentalne, oraz podaje inny korytarz między ul. Borsuczą i ul. Mazowiecką za ul. Brukową. Jako dowód wskazywana jest mapa oraz ślady kopyt (działka 63/1 obręb Ignatki) oraz zdjęcie łosia;

Wyjaśnienie organu

Na stronie 112 „Raportu...” powołano się na opracowanie (Jędrzejewski i in., 2005), na podstawie którego stwierdzono, że planowana inwestycja w żadnym z wariantów nie przecina korytarzy migracyjnych zwierząt dużych np. łosia o znaczeniu regionalnym, krajowym ani międzynarodowym (Jędrzejewski i in., 2005). Na str.113 „Raportu...” przedstawiono wycinek mapy ze wskazaniem korytarzy migracyjnych zwierząt dużych, które także nie potwierdzają powyższej tezy. Kwestia występowania w tym terenie łosia była przedmiotem postępowania wyjaśniającego zgodnie z pismem RDOŚ z dnia 28.11.2011r., gdzie autorzy „Raportu...” składali wyjaśnienia w tej kwestii i wyjaśnienia te zostały uznane za wystarczające. Ze względu na postępującą zabudowę terenów pomiędzy miejscowościami Księżyno i Kolona Księżyno, migracja łosia zachodzi incydentalnie. Ślady bytowania łosia (tropy, odchody, relacje świadków) stwierdzono liczniej na terenie nie objętym analizą, położonym na południe od planowanego przebiegu drogi. Znajdują się tam obszary po eksploatacji gliny na potrzeby nieistniejącej już cegielni oraz tereny leśne stanowiące fragment większego kompleksu leśnego, gdzie łoś znajduje odpowiednie dla siebie warunki. Tereny te znajdują się na granicy występowania populacji łosia zachodzącej z obszaru Puszczy Knyszyńskiej, stąd też jego obecność rejestrowana jest okazjonalnie chociażby przez lokalną społeczność. Dzieje się tak coraz częściej, gdyż populacje łosia wykazują duży stopień tolerancji dla obecności człowieka.

- b) szeregu gatunków chronionych np. widlicza płaszczonego, którego siedliska znajdują się między ul. Brukową a Borsuczą (za Vega);

Wyjaśnienie organu

Inwentaryzacja przyrodnicza nie potwierdziła występowania na wskazanym przez stronę terenie widlicza płaszczonego. Teren ten to siedlisko olsowe, gdzie ten gatunek nie występuje, a jest

charakterystyczny dla borów sosnowych, które w żadnym z przebiegów analizowanych wariantów inwestycji nie występują. Przedmiotowy gatunek został zinwentaryzowany w odległości ok. 700 m. od granicy inwestycji (zdjęcie fotograficzne nr 10 w „Raporcie ...” str. 66).

- c) siedlisk gadów, w tym jaszczurki zielonej oraz braku wykazania działań ochronnych dla płazów i gadów;

Wyjaśnienie organu

Podobnie jw. wygląda kwestia dotycząca jaszczurki zielonej *Lacerta viridis*, której występowanie na rozpatrywanym terenie nie jest poparte żadnymi badaniami literaturowymi. Zgodnie z Polską Czerwoną Księgą Zwierząt, jaszczurka zielona, ma w Polsce status *EX*, co oznacza, że wymarł on na naturalnych stanowiskach. Ostatnia publikacja potwierdzająca występowanie tego gatunku została wydana w roku 1971 przez R. Bielawskiego i T. Ramika. Do dziś nie udało się jednak potwierdzić wskazywanego przez Autorów stanowiska w okolicy Ustronia Śląskiego. Szlaki migracji płazów kolidujących z przebiegiem inwestycji zostały przedstawione w „Raporcie ...” na str. 105 – 106.

Kwestia działań ochronnych płazów i gadów została wykazana w trakcie postępowania wyjaśniającego zgodnie z pismem RDOŚ z dnia 28.11.2011 roku, gdzie autorzy „Raportu...” przedstawili propozycję rozwiązań zabezpieczających środowisko życia płazów, a także podkreślili, iż dokładny kilometrą przewidywanych rozwiązań będzie można podać, znając szczegóły konstrukcyjne inwestycji. W związku z czym, zostało zalecone ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nieścisłości, które pojawiły się w treści „Raportu ...”, wynikały z wczesnej fazy opracowania lokalizacji szlaków migracji, co po uaktualnieniu danych projektowych uległo poprawieniu poprzez zmianę kilometrą (załącznik nr 11 do ww. uzupełnienia). Faktem jest, iż z powodu uwarunkowań technicznych np. wynikających z faktu prowadzenia drogi w wykopie, na skraju wilgotnego lasu przy ul. Niedźwiedziej we wszystkich analizowanych wariantach czy też przez teren ogródków działkowych w pobliżu dużych zbiorników wodnych w wariantach 1 i 2, lokalizacja przejść dla płazów nie jest usytuowana dokładnie w miejscu stwierdzonego szlaku. W tych przypadkach, przyjęto najbliższe możliwe lokalizacje, przy uwzględnieniu konieczności zabezpieczeń i konstrukcji naprowadzających do światła przejścia. W obecnym kształcie ilość i rozmieszczenie przejść dla zwierząt pozwoli zapewnić ciągłość istniejących szlaków migracji i łączność populacji po obu stronach projektowanej drogi, minimalizując w ten sposób zjawisko fragmentacji ekosystemów.

- d) rzeczywistych danych w wariantach 3 odnoszących się do utraty powierzchni biologicznie czynnej, gdzie jako dowód podaje się, że suma terenów podanych w Tabeli 49 zajętych pod inwestycję nie sumuje się do 100%;

Wyjaśnienie organu

W Tabeli 49 na powierzchnię terenów biologicznie czynnych składa się suma terenów leśnych, łąkowych i terenów rolnych. Na mapach wskazano wszystkie te tereny, a ich powierzchnie były zliczane dla każdego wariantu w ten sam sposób, co czyni warianty porównywalnymi. Wskazywane w pismach tereny podmokłe znajdują się na wymienionych obszarach biologicznie czynnych. W Tabeli 49 suma wykazanych powierzchni (mieszkaniowe, rolne, leśne, łąkowe) nie sumuje się do 100%, gdyż w analizie konfliktowości środowiskowej nie wykazywano terenów niezwiązanych z ochroną środowiska, w tym m.in. terenów przemysłowych czy terenów istniejącej infrastruktury drogowej.

- e) nie określono ilości drzew i krzewów do wycinki, ich składu gatunkowego i wieku powołując się na inny raport oos, w którym RDOŚ w Białymstoku wezwał wykonawcę do uzupełnienia raportu o dane dotyczące wycinki drzew; Stowarzyszenie twierdzi, że to powinno być standardem w Raportach, a nie podanie powierzchni terenów leśnych w ha jako zajętość terenu; na mapach w załączniku 12a wykazuje się las, a od kilku lat jest to zaorane pole, podzielone na działki budowlane oraz, że podany obszar 10 ha do wycinki może być znacznie zaniżony;

Wyjaśnienie organu

Nieuzasadnione jest także uzupełnienie „Raportu ...” o wskazywanie orientacyjnej ilości drzew i krzewów do wycinki, ponieważ powoływanie się na pismo RDOŚ z 2010 roku w innej sprawie nie stanowi istotnego argumentu. Przeprowadzona bowiem w przedmiotowym postępowaniu, wieloetapowa procedura uzyskania uzgodnienia od RDOŚ, wykazała, że zamieszczone w „Raporcie ...” dane dotyczące przyrody są wystarczające. Opis dendrologiczny drzew i krzewów w tym przypadku okazał się zbyteczny.

W momencie rozpoczynania pracy nad terenem we wskazanym przez Stowarzyszenie miejscu był teren leśny (działka nr 295). Być może, że trakcie pracy nad „Raportem...” właściciel nieruchomości uzyskał stosowne pozwolenia na wytyczenie w tym miejscu działek budowlanych. W efekcie nastąpił ubytek terenu leśnego na rzecz terenów mieszkaniowych o powierzchni 0,61 ha (nie 10 ha). Z punktu widzenia analizy wielokryterialnej ubytek terenu leśnego o 0,61 ha jest mało znaczący, gdyż w wariantach 1 ubytek ten był największy (10,9 ha) i w dalszym ciągu jest największy (10,3 ha). Nastąpił natomiast wzrost powierzchni terenów mieszkaniowych z 9,035 na 9,645 przecinanych przez drogę w wariantach 1 i 2 co powoduje, iż z punktu widzenia analizy wielokryterialnej byłoby największy spośród wszystkich ocenianych wariantów.

Przeprowadzono symulację zaistniałej sytuacji z uwzględnieniem wnioskowanych przez Stowarzyszenie zmian. Przy założeniu, że nastąpi ubytek powierzchni leśnej o 0,61 ha punktacja w Tabeli 50 w kategorii „tereny leśne” wyniesie 4,42 (było 4,18 – zwiększenie punktacji o 0,24). Z drugiej strony nastąpi zwiększenie powierzchni przewidzianej dla potrzeb zabudowy mieszkaniowej o 0,61 ha. Punktacja w Tabeli 50 dla kategorii „tereny mieszkaniowe” wyniesie 1,91 (było 2,05 – zmniejszenie punktacji o 0,14). Uwzględniając oba kryteria sumaryczna punktacja dla wariantu 1 wzrosłaby o 0,1 (było: 173,02 będzie: 173,12), co w żaden sposób nie wpływa na klasyfikację wariantów.

- f) w wariantach 3 - miejsca konfliktów ze stwierdzonymi szlakami migracji płazów i gadów - wskazywany jest tu podmokły ols przy drodze powiatowej Kol. Księżyno, jako obszar, w którym stwierdzono siedlisko ropuchy szarej. Jako potwierdzenie swoich tez strona przywołuje Załącznik 10 wezwania RDOŚ z dnia 28.11.2011 roku, opracowany przez autorów Raportu, gdzie miejsce to, autorzy wskazują jako miejsce cenne przyrodniczo z zakazem lokowania baz sprzętowo - materiałowych oraz zapleczy socjalnych placów budowy;
- g) w wariantach 3 - miejsc bytowania i żerowania bobra europejskiego, a występuje on między ul. Brukową a Mazowiecką (za sklepem meblowym Vega); jako przykład – zdjęcia pogryzionych szczątków drewna. W tytule do opisu fotografii – miejsce żerowania i bytowania bobra i wydry;
- h) korytarzy migracji zwierząt średnich w wariantach 3 – zwierzyny płowej, a jej korytarz migracji znajduje się między ul. Borsuczą a Mazowiecką za ul. Brukową;
- i) na mapie IV w znaczący sposób zmniejszono obszar siedliska płazów i gadów w rejonie planowanego łącznika DW678 z ul. Mazowiecką w wariantach 3, rejon obok sklepu Vega; Stowarzyszenie twierdzi, że teren migracji płazów i gadów w tym rejonie obejmuje o wiele większy obszar aż do planowanego łącznika z ul. Mazowiecką, jest to siedlisko licznie występującej rzekotki drzewnej, w tym w rejonie 2 stawów, będących miejscem rozrodu

płazów i gadów;

Wyjaśnienie organu (f, g, h, i)

Przeprowadzona szczegółowa inwentaryzacja faunistyczna, w tym także w zakresie awifauny na obszarze planowanej inwestycji pokazuje, że wymienione przez stronę jako niewykazane gatunki ptaków, ssaków i płazów jednak występują w dokumentacji (np. bóbr europejski – str. 99, ropucha szara – s.103, czapla siwa – s.101, bocian biały – s.100-101, kaczka krzyżówka – s.100, myszołów – s. 100 „Raportu ...”), a na str.165 opisano działania ochronne dla płazów i gadów. Informacje te nie wykazują obecności w wymienionych przez stronę miejscach wskazywanych gatunków ssaków, płazów i ptaków, a tym samym ich miejsc żerowania i bytowania, w tym miejsc polowań ptaków. W związku z tym nie można było nanieść na mapę w załączniku nr 12 uzupełnienia do wezwania RDOŚ WOŚ-II.4242.74.2011.PL takich danych, których nie ustalono. Należy również dodać, iż niektóre gatunki tak jak np. bobry są w naszym rejonie gatunkiem szeroko rozpowszechnionym oraz niezwykle mobilnym i ekspansywnym. Rodzina bobrów szybko stara się powiększyć swoje stanowisko, zwiększając w ten sposób dostępność bazy żerowej. Z tego powodu powierzchnia zajmowanego stanowiska stale się zmienia i istnieje możliwość, że była inna w czasie wykonywania inwentaryzacji przyrodniczej, a inna jest obecnie. Nie zmienia to faktu, że siedliska bobrów zostały w „Raporcie ...” wykazane.

j) przelotów ptaków.

Wyjaśnienie organu

Wniosek strony o wykazanie przelotów ptaków jest nieuzasadniony, ponieważ zagadnienie kolizji ptaków z inwestycjami drogowymi w praktyce nie występuje w szerszej skali, a zwykle dotyczy przedsięwzięć typu lotnisko czy farmy wiatrowe.

Wniosek Stowarzyszenia „Nasze Drogi”

Stowarzyszenie wnioskuje do wykonania rzetelnej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej wszystkie siedliska flory i fauny, wskazania korytarzy migracji zwierząt małych, średnich i dużych, płazów i gadów oraz miejsc gniazdowania i żerowania ptaków oraz korytarzy przelotów ptaków wędrownych w DW678w wariantach 3, wykazania rzeczywistej utraty powierzchni biologicznie czynnej w wariantach 3, wskazania miejsc przyrodniczo cennych w wariantach 1, oszacowania ilości drzew do wycinki z uwzględnieniem ich składu gatunkowego i wieku.

Wyjaśnienie organu

W aspekcie, udzielonych wyżej wyjaśnień, treści raportu i uzupełnień, organ uznał, iż nie ma potrzeby przeprowadzenia ponownej inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie podanym przez grupę społeczną, ponownego wykazywania utraty powierzchni biologicznie czynnej, ponownego wskazania miejsc cennych przyrodniczo, czy też oszacowania ilości drzew i krzewów do wycinki w podanym zakresie. Przedstawiona dokumentacja przyrodnicza była szeroko analizowana przez różne kompetentne i powołane do ochrony przyrody instytucje (Wydział Ochrony Przyrody i Obszarów NATURA 2000 Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Regionalną Komisję ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko), które nie kwestionowały wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej w sytuacji realizacji przedsięwzięcia poza obszarami prawnie chronionymi (Natura 2000, parki narodowe i krajobrazowe, rezerваты przyrody).

Wniosek Stowarzyszenia „Nasze Drogi”

Stowarzyszenie twierdzi, że na etapie budowy nastąpią trwałe nieodwracalne zmiany stosunków wodnych, zagrażające zachowaniu w niepogorszonej formie terenów chronionych, w zlewni rzeki Narew – teren cenny w skali międzynarodowej ze względu na populację ptaków wodno - błotnych oraz rośliny chronione. Zagrożenie defragmentacji i przecięcie korytarzy ekologicznych stawia pod znakiem zapytania wyznaczenie w raporcie lokalizacji DW678 w wariancie 3b(Z).

Wyjaśnienie organu

W celu określenia wpływu inwestycji na spójność i integralność sieci Natura 2000 przeprowadzono analizę polegającą na ocenie oddziaływania na elementy środowiska stanowiące połączenie między poszczególnymi elementami sieci. Analiza nie wykazała możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania na wody cieków, oraz ciągłość przepływu w ich korytach, przy budowie obiektów mostowych i przepustów oraz planowanych urządzeń podczyszczających. Przecinane kompleksy leśne nie stanowią szlaków migracji pozwalających na połączenie znajdujących się w regionie obszarów sieci Natura 2000 o charakterze biocentrum. Elementem łączącym rozległe ostoje w okolicy Białegostoku jest położona w odległości ok. 4 km na zachód dolina Narwi, która również stanowi ostoję o charakterze korytarza migracji, zapewniającego spójność sieci.

3. Dokumentacji środowiskowej

Stowarzyszenie twierdzi, że w „Raporcie...” a także w dokumentach uzupełniających „Raport...”:

- a) niewłaściwie omówiono szeroko rozumiane zagadnienia hydrograficzne i hydrogeologiczne – nie podano informacji, iż realizacja wariantu 3b stanowi duże zagrożenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych (brak treści o lokalnych poziomach wodonośnych, oszacowania stopnia zagrożenia wód powierzchniowych i podziemnych wodami opadowymi z jezdni, analizy oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji oraz zmiany stosunków wodnych);

Wyjaśnienie organu

Zarzuty są niezasadne, gdyż warunki hydrograficzne i hydrologiczne zostały omówione na stronach 57-60 „Raportu...” w stopniu wystarczającym na potrzeby tego typu dokumentu. Do opracowania zostały dołączone mapy hydrogeologiczne z zaznaczonymi obszarami ochronnymi wód podziemnych. W „Raporcie...” omówiono także analizę znaczących oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne (s.146-159, 232-239 „Raportu ...”) oraz wpływ na stosunki wodne (s.144-146, 230-232 „Raportu ...”). Należy zaznaczyć, iż zagadnienie opisu warunków geologiczno-inżynierskich nie leży w gestii art.66 ustawy ooś, ponieważ informacje te nie obejmują wprost sfery zagadnień środowiskowych. Warunki geotechniczne to dane niezbędne dla projektanta, istotne dla właściwego zaprojektowania infrastruktury drogowej i tylko w niewielkim stopniu służące autorom „Raportu...”. Zagadnienia gruntowo-wodne, w tym dotyczące braku wykazu indywidualnych ujęć wód podziemnych było przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez RDOŚ (pismo z dnia 28.11.2011 roku). W odpowiedziach autorów „Raportu...” (p.12e pisma) stwierdzono przedwczesność tego typu analiz. Problematyka zaburzeń stosunków wodnych w skali lokalnej (np. utraty więzi hydraulicznej między wodami powierzchniowymi i podziemnymi, doprowadzającej często do zaniku wody w studniach) może i powinna być rozwinięta na etapie projektu budowlano-wykonawczego.

- b) brakuje analizy zagrożeń: jakości sanitarnej powietrza, hałasu, wód powierzchniowych i podziemnych, gleby i rolniczej przestrzeni produkcyjnej, wpływu na zdrowie ludzi,

na etapie budowy w korelacji z gęstością zaludnienia; strona powołuje się na dokument „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013”, który nakazuje uwzględnienie tego wskaźnika przy inwestycjach współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej;

Wyjaśnienie organu

Z analizy dokumentu „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 - 2013. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych” wynika, że w zakresie aspektów niezbędnych do uwzględnienia w prowadzonym postępowaniu o oś, dokumentu ten odwołuje się na str. 18 do zapisów art.63 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 2008 nr 199 poz. 1227 wraz z późniejszymi zmianami). Wymieniony przepis prawny w punkcie 2), litera h) wskazuje, że gęstość zaludnienia jest jedną z przesłanek, które organ winien rozważyć ustanawiając procedurę oceny oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny zważył wszystkie argumenty przywołane w art. 63, punkt 2), w tym także litera h) i zobligował Inwestora do przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, a tym samym wszczął procedurę oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia. W uzasadnieniu postanowienia powołano się na zapis art. 63 ustawy.

Z ustaleń „Raportu ...” wynika jednak, że zagrożenia jakości sanitarnej powietrza i hałasu, w związku z ich ograniczonym zasięgiem podczas budowy do pasa drogowego, czyli terenu w liniach rozgraniczających, pozostają bez związku z gęstością zaludnienia. Z kolei zagrożenia wód powierzchniowych i podziemnych, gleby i rolniczej przestrzeni produkcyjnej, wpływu na zdrowie ludzi na etapie budowy, przy zachowaniu, wskazanych w niniejszej decyzji, warunków prowadzenia prac, również nie powinny oddziaływać poza plac budowy, stąd nieistotne jest dla wyboru wariantu to, czy poza miejscem prowadzonej budowy zamieszkuje większa, czy mniejsza populacja ludzi. Gęstość zaludnienia może mieć znaczenie w aspekcie wystąpienia poważnej awarii, ale prawdopodobieństwo zaistnienia takiej sytuacji jest w praktyce niewielkie.

W związku z powyższym, generalnie można stwierdzić, iż w przedmiotowej analizie gęstość zaludnienia nie może być kryterium różnicującym środowiskowo realizację budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 678 w poszczególnych wariantach.

c) brakuje analizy lokalnych skutków warunków klimatycznych na zagrożenia w ruchu pojazdów;

Wyjaśnienie organu

Problematyka oddziaływania przedsięwzięcia na lokalne zmiany warunków klimatycznych, obejmujących bezpośrednie sąsiedztwo drogi została omówiona w rozdziale 6.4 „Raportu...” z uwzględnieniem wpływu na klimat, zarówno sytuacyjno-wysokościowego sposobu prowadzenia tras komunikacyjnych (wykopy, nasypy), jak i budowy obiektów inżynierskich (przejść bezkolizyjnych i mostów). Uwaga strony o braku tej informacji nie znajduje potwierdzenia w faktach.

d) zawyżana jest konfliktowość wariantu 1 i zaniżana wariantów 3;

Wyjaśnienie organu

Wg Stowarzyszenia zawyżenie konfliktowości wariantu 1 i zniżenie konfliktowości wariantów z grupy 3 wynika z faktu zawarcia w Raporcie szeregu, wymienionych nieprawidłowości. Tut. organ udzielając wyjaśnień na te wątpliwości w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazuje na brak potwierdzenia zasadności tych uwag

w odniesieniu do treści „Raportu ...”.

W związku z powyższym organ uznaje, iż wniosek jest niezasadny, a w postępowaniu nie miało miejsce zawyżanie konfliktowości wariantu 1 i zaniżanie konfliktowości wariantu 3.

- e) istnieje rozbieżność pomiędzy KIP, a raportem OOS;

Wyjaśnienie organu

Rozbieżność pomiędzy KIP, a raportem OOS nie ma istotnego znaczenia w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż przedmiotem procedury oceny oddziaływania na środowisko, ostatecznie decydującej o warunkach wydania przedmiotowej decyzji są przede wszystkim ustalenia „Raportu o oddziaływaniu na środowisko.”

- f) nie wykazano przebiegu tras drogowych przez tereny mieszkaniowe, a wykazanie tego wskaźnika jest wymagane art. 63 ustawy;

Wyjaśnienie organu

Art. 63 ustawy oos nie wskazuje bezpośrednio potrzeby wykazania przebiegu tras przez tereny mieszkaniowe. Mimo to, autorzy „Raportu ...” zastosowali to kryterium przy porównywaniu poszczególnych wariantów nie tylko w odniesieniu do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, ujętych w mpzp, a jak wskazują mapy uwarunkowań środowiskowych, także z uwzględnieniem terenów mieszkaniowych przewidzianych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Juchnowiec Kościelny” oraz ustalonych na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu.

- g) brakuje prawidłowo przeprowadzonej analizy zagrożeń hałasem - m. in.: dla wariantów 1 i 2 niewykazano kilku obiektów niechronionych przez ekrany akustyczne, co miało miejsce ze względu na nieaktualność map, przesunięcia izofon w stosunku do stanu rzeczywistego i niewykazanie wszystkich obiektów budowlanych i błędnego usytuowania na mapach 3 domów mieszkalnych przesuniętych o 100 m wzdłuż drogi; wątpliwości budziły kwestie: czy przy realizacji inwestycji w wariantcie 3b będzie zapewniona ochrona klimatu akustycznego w 2030 roku wszystkich obiektów chronionych przed hałasem w wariantcie 3b przy skrzyżowaniu ulicy Jodłowej, czy zakładane parametry akustyczne ekranów są wystarczające do ochrony klimatu akustycznego przy tym skrzyżowaniu i z jakich uwarunkowań wynika liczba obiektów niechronionych ekranami akustycznymi dla wariantów 1 i 2; wnioskowano o zobligowanie inwestora do sporządzenia wykazu domów mieszkalnych niechronionych ekranami w wariantcie 1, wskazania ich lokalizacji wg adresu pocztowego lub nr ewidencyjnego działki; wnioskowano też o włączenie i wykazanie w tab. 48, 49, 50 raportu liczby domów mieszkalnych pozostających w obszarze występowania hałasu o poziomie 55 dB (po zastosowaniu urządzeń ochronnych dla wszystkich wariantów wg stanu na 16.06.2011 roku, twierdząc, że parametr ten jest standardowym wskaźnikiem wykazywanym dla inwestycji liniowych w analizach wielokryterialnych. Powołuje się na dane przekazane przez PZDW z 25.02.2011 roku dotyczące ilości domów mieszkalnych zlokalizowanych w odległości 100 i 150 m w wariantach 1 i 3b, twierdząc, że wg tego kryterium wariant 1 jest najbardziej optymalny, albowiem w tych odległościach w wariantcie 1 jest mniej obiektów mieszkalnych;

Wyjaśnienie organu

Kwestionowanie przeprowadzonej analizy zagrożeń hałasem, w tym graficznego przedstawienia izofon hałasu w załączniku Va w związku z nieaktualnością map, przesunięciem izofon, nie wykazaniem wszystkich obiektów mieszkalnych jest bezzasadne, ponieważ kwestie

te zostały rozstrzygnięte przez stosowne organy (RDOŚ, PPIS) w postępowaniach uzgodnieniowych. Takie stanowisko tut. Organu dotyczy także sprawy lokalizacji i parametrów akustycznych ekranów.

Organ nie podziela także zdania w kwestii potrzeby zabezpieczenia terenu przy ul. Jodłowej. Jak wynika z dołączonych map zabudowa wielokondygnacyjna została zaznaczona na mapie uwarunkowań środowiskowych i znajduje się poza linią zasięgu oddziaływania. Przepisy prawa nie nakładają także obowiązku podawania adresów budynków niechronionych przed hałasem, co rozstrzygnął RDOŚ.

Włączenie do tabel 48-50 liczby domów mieszkalnych pozostających w obszarze izofony 55 dB pory dziennej nie jest właściwe, gdyż w opracowaniu („Raportie ...”) uwzględniono bardziej niekorzystny zasięg izofony 50 dB dla pory nocnej, a taki sposób przedstawiania oddziaływania akustycznego pozwala szerzej, niż w przypadku izofony 55 dB, określić skalę zagrożeń hałasem w odniesieniu do poszczególnych wariantów trasy.

Z punktu widzenia zagrożenia akustycznego nieistotne jest też porównywanie liczby budynków mieszkalnych zlokalizowanych w poszczególnych odległościach od wariantów obwodnicy (100 i 150 m), gdyż dopiero analiza danych powierzchni obszarów mieszkaniowych i budynków zagrożonych po zastosowaniu ekranów akustycznych daje właściwy obraz szkodliwej dla środowiska, emisji hałasu. Kwestie te były przedmiotem wewnętrznego postępowania uzgadniającego, prowadzonego przez RDOŚ (pismo RDOŚ z dnia 28.11.2011 roku), w którym wyjaśnienia autorów „Raportu...” (punkt 12d) okazały się satysfakcjonujące.

- h) w opisie krajobrazu w tabelach 49 i 50 nie ujęto wskaźników: długości i procentowego udziału odcinków wymagających szczególnego zabezpieczenia; długości i procentowego udziału odcinków przechodzących przez tereny mieszkalne oraz niepotrzebnie ujęto w tabelach wykopy;

Wyjaśnienie organu

Zgromadzona dokumentacja wykazuje, że autorzy „Raportu...” uwzględnili wniosek strony społecznej i rozszerzyli element analizy wielokryterialnej o „krajobraz” w taki sposób, że przeanalizowali trwałe elementy krajobrazu spowodowane budową drogi: wykopy, nasypy i ekrany akustyczne. W tej analizie nie zastosowano wskaźników okresowo zmieniających krajobraz w czasie budowy drogi (wyjaśnienia autorów „Raportu z dnia 06.03.2012 roku, s.17). Takie podejście, bez uwag zostało zaakceptowane przez kompetentny organ (RDOŚ) poprzez wydanie uzgodnienia.

Wnioskowane przez grupę społeczną włączenie do analizy środowiskowej wskaźników o charakterze typowo technicznym dotyczących: długości i procentowego udziału odcinków wymagających szczególnego zabezpieczenia, długości i procentowego udziału odcinków przechodzących przez tereny mieszkalne oraz wyłączenia z tabel wykopów, nie znajduje uzasadnienia w przepisach art.66 ustawy OOS, które dość jasno określają istotne w analizie porównawczej wariantów, odniesienia do zakresu tematycznego branych pod uwagę oddziaływań na środowisko.

- i) niepoprawnie obliczono powstające odpady, czego przykładem jest znaczna różnica mas ziemnych pochodzących z wykopów dla wariantu 3a i 3b, a także zaniżona dla wariantów 3 liczba odpadów pochodzących z rozbiórki i wyburzeń budynków; wniosek o wykazanie kolizji z infrastrukturą techniczną: wodno-kanalizacyjną, kanalizacją techniczną wraz z kablami, doziemną siecią teletechniczną, siecią gazową, siecią energetyczną, która to powoduje powstanie dodatkowej ilości odpadów;

Wyjaśnienie organu

Z analizy „Raportu...” wynika, że jego autorzy oszacowali ilości odpadów wytworzonych w czasie budowy drogi. Przytoczone wielkości odpadów uzyskano na podstawie Części Techniczno - Ekonomiczno-Środowiskowej. Właśnie w tej dokumentacji zostały zawarte dane dotyczące ilości mas ziemnych wytworzonych, jako nadmiar gruntu z budowy i przebudowy drogi. Źródło tej informacji oraz wskazane ilości odpadów w odniesieniu do nadmiaru mas ziemnych nigdy nie było kwestionowane przez organy uzgadniające, co oznacza, że na tym etapie analizy, wiedza na ten temat była wystarczająca. Z dotychczasowych doświadczeń organu w zakresie problematyki powstawania odpadów z budowy drogi wynika, że do ustalenia ilości mas ziemnych w postaci ich nadmiaru czy niedoboru (wynika to przede wszystkim z przyjętej niwelety drogi), na poziomie analizy środowiskowej nie jest istotne, czy grunty te będą ponownie wykorzystane do wbudowania w nasypy i wykopy, czy też wywiezione poza teren inwestycji, bo te same założenia obliczeniowe obowiązują w stosunku do każdego z wariantów. Ze względu na fakt, że nie jest możliwa do ustalenia na tym etapie analizy rzeczywista ilość odpadów z budynków i przebudowy drogi (będzie ona znana dokładnie dopiero po opracowaniu projektu budowlano – wykonawczego i dokumentacji geotechnicznej) wskazane ilości odpadów wytworzonych z budowy i przebudowy drogi są jedynymi wartościami możliwymi do szacunkowego określenia.

Ilości wytworzonych odpadów z rozbiórki i likwidacji budynków w każdym wariantcie to ilości śladowe, nieistotne z punktu widzenia pełnego zakresu odpadów (maksymalna ilość tych odpadów w bilansie wytworzonych odpadów to zaledwie 0,54%).

W „Raporcie...”, w rozdziale 2.12 stwierdza się, że budowa i rozbudowa DW678 wymagać będzie usunięcia zbędnej infrastruktury technicznej, Z Tabeli nr 47 wynika, że dla wszystkich wariantów przyjęto tę samą ilość wytworzonych odpadów na poziomie 2,3 Mg. W związku z tym, jasnym jest, że nie faworyzowano żadnego z wariantów i wykazana ilość odpadów w tej kategorii nie miała znaczenia przy wyborze wariantu.

W świetle powyższego wnioski strony społecznej o przeliczenie ilości podanych mas ziemnych na podstawie Studium geologiczno-inżynierskiego oraz zweryfikowania ilości odpadów z uwzględnieniem wyburzanych obiektów są bezzasadne. Poza tym, trzeba powiedzieć, iż wzmiankowane Studium geologiczno-inżynierskie nie jest dokumentem, funkcjonującym w procedurze OOS.

- j) niezgodny jest przebieg projektowanej DW678 przez gminę Juchnowiec Kościelny oraz Zalesiany (gmina Turośń Kościelna) z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, co wpłynęło na zaniżenie konfliktowości wariantów 3;

Wyjaśnienie organu

Warianty 3, 3a, 3b są wariantami zbliżonymi do trasy obwodnicy funkcjonującej w miejscowym planie szczegółowym zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi: Kleosin, Horodniany, Księżyno i PGR Ignatki zatwierdzonym uchwałą nr. III/10/88 Gminnej Rady Narodowej w Juchnowcu Dolnym z dnia 29.12.1988r ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym W.B.Nr.2,poz.15 z 17.01.1989r, który obowiązywał do 01.01.2003r.. Ponadto obecnie wykazane są w załączniku graficznym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Juchnowiec Kościelny”. Przebieg tych tras w rejonie Księżyna ma więc swoje podłoże historyczne, które funkcjonowało w świadomości społecznej i rzutowało na decyzje o możliwości realizowania zabudowy w przedmiotowym korytarzu transportowym. Przyjęte kryterium „częściowo zgodne z mpzp” lub „brak zgodności” wyczerpuje merytoryczny sens tego stanu rzeczy i dotyczy całego przebiegu poszczególnych wariantów nowoprojektowanej drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku od m. Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 682 w m. Markowszczyzna. Nie ma zatem znaczenia w sprawie określanie w ilu procentach trasy inwestycji pokrywają się z zapisami w dokumentach planistycznych gminy.

Odnosząc się do przebiegu przedmiotowej drogi wojewódzkiej w rejonie Zalesian, należy

zwrócić uwagę, na fakt, że jego zaplanowanie nie miało związku z zapisami miejscowych aktów prawnych. Przytoczona przez stronę uchwała Rady Gminy Turośń Kościelna Nr XXII/160/05 z dnia 07-07-2005 r, w której to wyklucza się tereny pod zabudowę mieszkaniową, dotyczy przebiegu innej trasy, a mianowicie planowanej Południowej Obwodnicy Białegostoku w ciągu drogi ekspresowej S19, co nie ma żadnego merytorycznego związku z projektowaną DW678. W związku z tym, wykazanie w analizie porównawczej parametru zgodności z prawem lokalnym i wskaźnika „terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową” w ocenie tut. Organu nie stanowi dublowania się współczynników uwzględnionych w analizie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a zastrzeżenie strony o zaniżeniu konfliktowości należy uznać za bezzasadne, pozostające bez wpływu na rozstrzygnięcia podejmowane przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- k) w aspekcie zagrożenia spowodowanego emisją zanieczyszczeń atmosferycznych, w dokumentach brakuje: analizy ilości budynków zagrożonych normatywną emisją zanieczyszczeń atmosferycznych w fazie realizacji projektu, a także danych o liczbie budynków mieszkalnych zagrożonych normatywną emisją zanieczyszczeń atmosferycznych w fazie eksploatacji DW678.

Wyjaśnienie organu

W rozdziale 6.2.1. (Str.133 „Raportu...”) oraz w rozdziale 9.2.1 (str.223 „Raportu...”), dotyczącym analizy zagrożeń dla środowiska związanym z emisją zanieczyszczeń atmosferycznych omawia się zagadnienia wpływu emisji samochodowych na jakość powietrza atmosferycznego w fazie realizacji inwestycji. Stwierdza się tam, że oddziaływania emisji samochodowych maszyn i urządzeń wykonujących prace budowlane będą prowadzone odcinkowo (nie na całej długości trasy). Prace te będą miały charakter krótkotrwały, a zasięg ten będzie ograniczony do miejsca prowadzenia robót budowlanych i po zakończeniu tych robót ich oddziaływanie ustanie.

W rozdziale 6.2.2 (str.136 „Raportu...”) oraz w rozdziale 9.2.2 (str.226) dotyczącym analizy zagrożeń dla środowiska związanym z emisją zanieczyszczeń atmosferycznych omawia się zagadnienia wpływu emisji samochodowych na jakość powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji inwestycji. Konstatuje się tam, że eksploatacja trasy drogowej nie będzie powodować zagrożenia ponadnormatywnym oddziaływaniem zanieczyszczeń powietrza ze względu na ochronę ludzi dla każdego analizowanego wariantu w obu analizowanych horyzontach czasowych: 2015 i 2030 roku. Pokazano to także na dołączonych załącznikach graficznych, w części dotyczącej wyników obliczeń powietrza.

Z powyższych stwierdzeń wynika, że w czasie realizacji, jak i eksploatacji drogi żaden z budynków nie będzie zagrożony ponadnormatywną emisją zanieczyszczeń powietrza, co świadczy o wykonanej analizie zagrożeń ilości budynków.

4. Parametry pozaśrodowiskowe. Wniosek społeczeństwa o wykluczenie ich z analizy wielokryterialnej.

- a) do oceny konfliktowości został włączony parametr pozaśrodowiskowy „prawo lokalne”, co wg. grupy społecznej jest sprzeczne z zapisami ustawy i pozwoliło zaniżyć konfliktowość wariantów 3 o kilka punktów; strona społeczna powołuje się także na opinie koreferenta w tym zakresie, i wskazuje, iż wskaźnik ten jest ujęty w kategorii „teren mieszkaniowy”;

Wyjaśnienie organu

Kryterium „prawo lokalne” należy włączać do analizy wielokryterialnej, co stwierdził koreferent (str. 20 koreferatu). Wynika to także z zapisów art. 66 ust.1 punkt 7b, 7c ustawy o.o.s. Analogiczne zdanie w tej sprawie miała Regionalna Komisja Ocen Oddziaływania na Środowisko,

gdzie w punkcie ad. 6 protokołu z posiedzenia zespołu roboczego z dnia 20.03.2012 roku stwierdziła, że włączenie do analizy wskaźnika zgodności z prawem miejscowym nie jest błędem.

Wskaźnik „tereny mieszkaniowe” jest jednym z elementów kategorii „powierzchnia ziemi” i nie jest tożsamy ze wskaźnikiem „prawo lokalne”. Utrata terenów mieszkaniowych dotyczy powierzchni usuwanej przestrzeni mieszkaniowej, a wskaźnik „prawo lokalne” analizuje zgodność trasy drogowej z prawem lokalnym i jej umocowanie w dokumentach planistycznych. Są to dwie różne kategorie oceny różnych elementów środowiska.

- b) do oceny konfliktowości został włączony parametr pozaśrodowiskowy – przyzwolenie społeczne (konflikty społeczne), co jest to sprzeczne z zapisami ustawy.

Wyjaśnienie organu

Podstawową bazą informacyjną protestów społecznych były pisma lokalnej społeczności (protesty zbiorowe, protesty grupowe) kierowane w okresie od października 2010 roku do czerwca 2011 roku do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Pisma te zostały przekazane wykonawcy opracowania techniczno – ekonomiczno – środowiskowego przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku w celu uwzględnienia i wykorzystania ich treści do prowadzonych w ramach opracowania analiz społecznych. Na bazie tych pism opracowano TOM VI „Sprawozdanie z konsultacji społecznych”, który jest elementem „Opracowanie techniczno – ekonomiczno – środowiskowego dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa układu komunikacyjnego drogi wojewódzkiej nr 678 od m. Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682”. Opracowanie to nie jest elementem dokumentacji, składanej dla potrzeb decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale autorzy „Raportu...” korzystali z tej dokumentacji przy opracowywaniu „Raportu...”. Wyniki analiz oceny konsekwencji społecznych zawarte w „Raporcie...” są ich podsumowaniem. Informacje o przywołaniu tego dokumentu znajdują się na str. 5 wyjaśnień, składanych przez autorów „Raportu...” do pisma RDOŚ z dnia 28.11.2012 roku.

Dla oceny konsekwencji społecznych autorzy „Raportu...” zastosowali autorską metodę. Ze względu na szeroki konflikt społeczny, dotyczący realizacji wszystkich wariantów przedstawienie założeń metodyki umożliwi pogrupowanie zgłaszanych przez strony postępowania uwag i zarzutów.

Metodyka ta bazuje na 6 obiektywnych parametrach:

- 1) kryterium K1 – uwagi standardowe, zgłaszane przez protestujących w odniesieniu do wszystkich wariantów;
- 2) kryterium K2 – uwagi niestandardowe, zgłaszane tylko w odniesieniu do niektórych wariantów, charakterystyczne dla nich, pozwalające różnicować warianty;
- 3) kryterium K3 – zajęcie terenów przewidzianych pod zabudowę mieszkaniową (rozumiane, zarówno w aspekcie mpzp oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, jak i faktycznego zagospodarowania terenu);
- 4) kryterium K4 – ilość wyburzanych budynków mieszkalnych;
- 5) kryterium K5 – odniesione do zapisów w obowiązujących dokumentach planistycznych województwa podlaskiego i gmin (warianty 3, 3a i 3b na odcinku obwodnicy Księżyna znajdują odzwierciedlenie w zapisach Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego oraz Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Juchnowiec Kościelny);
- 6) kryterium K6 – liczba osób składających protest.

W oparciu o powyższe kryteria autorzy „Raportu ...” przeprowadzili ocenę konsekwencji społecznych, spowodowanych realizacją poszczególnych wariantów trasy drogowej. Ocenę tą zestawiono zbiorczo w Tabeli 48 „Raportu...”,

Ze względu na fakt, iż kryterium K1 nie różnicowało wariantów między sobą, w tym wariantowania obejścia Kolonii Zalesiany (z południowej strony i po istniejącym śladzie),

to w analizie zbiorczej tego kryterium nie uwzględniono.

W kontekście dokonanej w „Raporcie...” analizy należy podkreślić, iż konieczność uwzględnienia potencjalnych konfliktów społecznych wynika z art. 66 ust. 1 punkt 15 ustawy *o oś.*

Zgłaszane zarzuty stron w odniesieniu do przyjętej metodyki dotyczyły:

1) kryterium K1(uwag standardowych) poprzez podważanie parametru przebiegu drogi w wariantach 1 i 2 przez tereny leśne, który powinien odnosić się nie tylko do wariantów 1 i 2, ale także do pozostałych wariantów;

Wyjaśnienie organu

Z analizę „Raport...” wynika, iż w zakresie podziału uwag na standardowe i niestandardowe, to rzeczywiście znalazł się tam taki zapis, jednak w dalszej części „Raportu...” (rozdział 6.15, str.188) nie wynikają z tego faktu, żadne konsekwencje w postaci przypisania zróżnicowanych wag lub punktów przy ocenie konsekwencji społecznych. Przebieg trasy drogowej przez tereny leśne w wariantach 1 i 2 nie jest zatem traktowany w sposób szczególny w stosunku do innych wariantów. Zapis ten należy uznać, zgodnie z wnioskiem strony, za uwagę standardową, co nie zmienia w żaden sposób faktycznych ustaleń „Raportu...”.

2) kryterium K2 (uwag niestandardowych) poprzez:

- a) niewłaściwe potraktowanie kwestii braku „dostępności do cmentarza parafialnego” jako uwagi niestandardowej; zdaniem Stowarzyszenia powinna to być uwaga standardowa i mieścić się w kryterium dostępności do centrum miejscowości, a tym samym obiektów użyteczności publicznej (kościół, szkoła, sklep, infrastruktura drogowa);

Wyjaśnienie organu

Przy podziale uwag protestujących na standardowe i niestandardowe autorzy nie rozważali zasadności zgłaszanych protestów, a pod uwagę brali jedynie treść zgłaszanych uwag, kierowanych do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, dotyczących przebiegu wszystkich analizowanych wariantów (0, 1, 2, 3, 3a, 3b i 4 oraz obejścia Zalesian). Kryteria zgłaszanych uwag z podziałem na standardowe i niestandardowe były jasno określone. Autorzy nie mieli wpływu na ilość i rodzaj zgłaszanych skarg – były to czynniki od nich niezależne.

Kwestia dostępności do cmentarza parafialnego została zgłoszona jedynie w odniesieniu do wariantów 1 i 2, a więc nie może być traktowana, jako uwaga standardowa w aspekcie dostępności do miejsc użyteczności publicznej.

- b) kwestionowanie argumentu ”znaczej utraty mienia działkowców”, jako elementu oceny społecznej;

Wyjaśnienie organu

Znaczna utrata mienia działkowców zgłaszana była do wariantów 1 i 2, a nie do pozostałych wariantów. Zdaniem organu, uwaga ta została prawidłowo przypisana do uwag niestandardowych.

- c) twierdzenie, że w wariantie 1 uwzględniono zbyt dużą ilość „wyburzeń nowych budynków jednorodzinnych”;

Wyjaśnienie organu

Zagadnienie potraktowania zbyt dużej ilości wyburzeń także było jedynie zgłaszane przez protestujących przy realizacji wariantów 1, 2 i 4, a więc nie mogło być uwagą standardową.

- d) kwestionowanie kolizji z działalnością firmy MEDGAL w wariantach 1 i 2; Stowarzyszenie twierdzi, że kolizja z firmą MEDGAL dotyczy jedynie wariantu 2;

Wyjaśnienie organu

Ograniczanie kolizyjności przebiegu trasy z firmą MEDGAL jedynie do wariantu 2 jest niezasadne, ponieważ z wystąpienia przedsiębiorstwa do inwestora (wyjaśnienia autorów „Raportu...” z lutego 2012 roku) jednoznacznie wynika, że w przypadku realizacji wariantów 1 i 2 firma może żądać odszkodowania za niezrealizowane, a przyznane dotacje z UE oraz nie wywiązanie się z umów, ponieważ jest właścicielem terenów również w przebiegu wariantu 1 i zamierza rozwijać przedsiębiorstwo właśnie w jego kierunku, a wysokie wymagania techniczne stawiane posadowieniom precyzyjnych maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie produkcyjnym, mogą przyszły rozwój uniemożliwić. Na tej właśnie podstawie protest w odniesieniu do realizacji wariantu 1 i 2 został uwzględniony i zakwalifikowany do uwag niestandardowych.

- e) niewykazanie w analizie społecznej, że za wariantem 1 opowiedziało się kilkaset osób, co winno być potraktowane jako uwaga niestandardowa;

Wyjaśnienie organu

Wskazanie, iż za wariantem opowiedziało się kilkaset osób nie może być traktowane jako uwaga niestandardowa, gdyż parametr ilości osób protestujących przeciwko poszczególnym wariantom został uwzględniony w kryterium K6.

- f) nieuwzględnienie wniosków wskazywanych, jako uwagi niestandardowe wniesione dla wariantów 3, 3a, 3b i 4, a dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa dzieciom;

Wyjaśnienie organu

Kwestia dotycząca zapewnienia bezpieczeństwa dzieciom nie może być uznana, jako uwaga niestandardowa, ponieważ problemy bezpieczeństwa ruchu pieszego podnoszone były w protestach dotyczących wszystkich wariantów. Zdaniem tut. organu poprawnie ta uwaga została potraktowana, jako standardowa.

- g) braku uwzględnienia w uwagach niestandardowych faktu, że warianty: 3, 3a i 3b, przecinając zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, zlokalizowane są w strefie największego zurbanizowania terenu.

Wyjaśnienie organu

Lokalizację wariantów 3, 3a i 3b w strefie największego zurbanizowania terenu należy zaliczyć do uwag standardowych, gdyż aspekt ten dotyczy również pozostałych wariantów, czego dowodem są uwagi wnoszone przez innych uczestników postępowania.

3) kryterium K3 poprzez wnioskowanie o zmianę nazwy kryterium;

Wyjaśnienie organu

Jak wcześniej wyjaśniano, w kategorii „tereny mieszkaniowe” uwzględniono zarówno te tereny, które są zapisane w mpzp i innych dokumentach planistycznych, jak również wynikające z przeprowadzonej inwentaryzacji terenowej stanu zagospodarowania. Wnioskowana zmiana kryterium z „tereny mieszkaniowe” na „tereny przeznaczone w mpzp pod zabudowę mieszkaniową” z punktu widzenia ochrony środowiska byłaby w opinii organu niewłaściwa, gdyż uniemożliwiałaby ochronę terenów nie ujętych w mpzp jako mieszkaniowe, a już obecnie w ten

sposób zagospodarowanych.

4) Kryterium K4 (ilość likwidowanych obiektów budowlanych) poprzez:

- a) zawyżenie liczby obiektów mieszkaniowych w wariantach 1 i zniżenie liczby obiektów w wariantach 3, 3a i 3b;

Wyjaśnienie organu

Zdaniem organu w przeprowadzonej analizie nie nastąpiło zawyżenie liczby obiektów mieszkaniowych w wariantach 1 i zniżenie liczby obiektów w wariantach 3, 3a i 3b. Autorzy „Raportu ...”, przy ustalaniu ilości likwidowanych obiektów budowlanych kierowali się porównywalnością tych obiektów kubaturowych w aspekcie ich wielkości, posadowienia (trwałe związanie z podłożem) z uwzględnieniem funkcji całorocznego przeznaczenia. Wskazywane przez stronę postępowania, do ujęcia w statystyce wyburzeń w przebiegu wariantów z grupy 3, altanki ogrodowe i składziki magazynowe czy narzędziowe, na pewno do tych obiektów nie można zaliczyć.

- b) wnioskowanie o sporządzenie wykazu obiektów budowlanych do wyburzenia z uwagi na jego wpływ na wycenę konfliktowości poszczególnych wariantów w tab. 47, 48, 49, 50 wg parametrów: wielkość, wysokość, przeznaczenie, status formalnoprawny, wykazania jako dokumentacji w formie fotograficznej, a także podanie ich adresów.

Wyjaśnienie organu

Zestawienie ilości wyburzanych obiektów na tym etapie analizy, zgodnie z zakresem określonym we wniosku stowarzyszenia, nie jest konieczne, ani też niezbędne do wykonania analizy znaczących oddziaływań na środowisko. Ilość obiektów do wyburzenia została prawidłowo określona, a nieuwzględnienie altan ogrodowych i składzików w ilości wytwarzanych odpadów w żaden sposób nie rzutuje na wyniki analizy „wielkość odpadów” ze względu na śladowy udział odpadów pochodzących z rozbiórki budynków w ogólnej masie odpadów.

5) kryterium K5 poprzez kwestionowanie zasadności tego kryterium, jako środowiskowego;

Wyjaśnienie organu

Organ nie akceptuje uwagi strony, ponieważ uwzględnienie zagadnień z zakresu planowania przestrzennego w analizie możliwych konfliktów społecznych ma bezpośredni związek z treścią art. 66 ust.1 punkt 15 ustawy *o oś.* Istniejące zapisy w lokalnych dokumentach planistycznych przekładają się bowiem na decyzje organów administracyjnych i wybory społeczne. W tym sensie brak odniesień do ewentualnego sposobu zagospodarowania terenu, w przypadku realizacji nieplanowanej wcześniej inwestycji, może być i często jest źródłem poważnych konfliktów społecznych.

6) kryterium K6 (ilość osób protestujących) poprzez:

- a) kwestionowanie faktu uwzględnienia w kryterium K6 ilości protestujących jedynie do dnia 30.06.2011 roku.

Wyjaśnienie organu

Jak wynika z posiadanych dokumentów, w analizie wg kryterium 6, uwzględnione zostały

protesty społeczne, które wpłynęły do dnia 30.06.2011 r., co wynikało z umowy łączącej Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich z wykonawcą „Raportu...” i faktu analizy pism wpływających, tylko do zarządu dróg, a na taką tylko możliwość składania protestów wskazywano podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych.

b) brak weryfikacji danych osób protestujących.

Wyjaśnienia organu

Z posiadanych dokumentów wynika, że autorzy „Raportu ...” nie weryfikowali danych protestujących w żadnym z analizowanych wariantów, w tym także w wariantach 1, mimo, że miały miejsce przypadki występowania tych samych osób, zarówno w protestach indywidualnych, jak i zbiorowych. Strategia przeprowadzonej analizy wydaje się właściwa i zdaje egzamin w przypadku zastosowania tych samych zasad liczenia głosów protestujących wobec wszystkich wariantów, o ile skala zjawiska w odniesieniu do któregośkolwiek z nich nie była nagminna. Organ nie stwierdził takich nadużyć.

W wyniku przeprowadzonej szczegółowej analizy materiału dowodowego, zebranego w prowadzonym postępowaniu administracyjnym okazało się, że wśród złożonych wniosków i uwag, znalazły się liczne kwestie pozaśrodkowe, które w ocenie tut. organu nie stanowią przedmiotu procedury oceny oddziaływania na środowisko i nie mają wpływu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do nich zaliczono:

- 1) zmianę nazwy projektu, ze względu na brak spełnienia w wariantach 2, 3, 3a, 3b i 4 funkcji obwodnicy;
- 2) kwestionowanie budowy i przebudowy DW678 w wariantach innych niż 1, co może skutkować:
 - a) koniecznością zwrotu dotacji unijnych, w związku z przebudową i zamknięciem ulicy Witosa;
 - b) zatrzymaniem rozwoju gospodarczego miejscowości przyległych do Księżyna;
 - c) obciążeniem budżetu gminy kosztami bieżących remontów ulicy Mazowieckiej w związku z ciągłym ruchem pojazdów ciężkich;
- 3) argumenty ekonomiczne (wskazanie wariantu nie najlepszego ekonomicznie; Stowarzyszenie twierdzi, że w analizie ekonomicznej najlepszym wariantem jest wariant 1, a nie 3b);
- 4) uwagi co do przebiegu i materiałów prezentowanych podczas konsultacji społecznych;
- 5) kwestionowanie przebiegu wariantów 3, 3a i 3b z uwagi na podział miejscowości Księżyna i Kolonii Księżyno, co niekorzystnie wpłynie na zachowanie więzi społecznych i rodzinnych;
- 6) nieprzeanalizowanie faktu przecięcia projektowaną trasą gospodarstwa rolnego, co rzutuje na możliwość jego prowadzenia;
- 7) zgłaszanie różnic w ilości wyburzanych budynków w nawiązaniu do wypowiedzi pracowników PZDW na różnych etapach wykonywania projektu;
- 8) kwestionowanie przebiegu DW678 nad głowami mieszkańców;
- 9) kwestionowanie przebiegu wariantów 3, 3a i 3b z uwagi na zgłoszenie przez jednego z rolników faktu przecięcia gospodarstwa rolnego, co skutkuje zaprzestaniem prowadzenia działalności rolniczej i utratą źródeł utrzymania przez kilka rodzin;

- 10) kwestionowanie przebiegu wariantów 3, 3a i 3b ze względu na skupienie ruchu lokalnego – pojazdów ciężkich na ulicy Mazowieckiej – dla mieszkańców ulic: Mazowieckiej, Leśnej, Szkolnej, Południowej, Brukowej, Witosy – mieszkanie w kłinczu trzech uciążliwych ulic;
- 11) zastrzeżenia o niekorzystnym wpływie budowy DW678 w wariantcie 3b na gospodarczy rozwój Księżyna;
- 12) niepoprawności wykonania opracowania techniczno – ekonomicznego;
- 13) braku uwzględnienia wniosków mieszkańców Zalesian, takich jak: narzucenie rozwiązania komunikacyjnego dla tej miejscowości, działanie na szkodę m. Zalesian, kwestionowanie twierdzenia, iż wariant z lewej strony jest jedynym możliwym do realizacji oraz przebiegu trasy przez las zalesiański, propozycja przeprowadzenia kolejnych konsultacji społecznych, brak zaznaczenia na mapie trasy obejścia Zalesian w czasie podejmowania decyzji o wyborze miejsca zamieszkania przez poszczególnych właścicieli nieruchomości;
- 14) brak metodyki prognozowania natężenia ruchu;
- 15) zapytania o ocenę rzetelności wykonania dokumentacji i ponoszenia odpowiedzialności za podjęte decyzje, na kolejnych etapach procesu budowlanego;
- 16) wystąpienia o odszkodowania.

Ponadto strony postępowania w stosunku do organu go prowadzącego wnioskowały o :

- a) przeprowadzenie rozprawy administracyjnej;

Wyjaśnienie organu

Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny odmówił przeprowadzenia rozprawy administracyjnej z uwagi na fakt, iż w dniu 20.03.2012 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku odbyło się posiedzenie zespołu roboczego Regionalnej Komisji ds. OOŚ, a w dniu 03.04.2012 r. posiedzenie plenarne ww. Komisji, w których to naradach brała również udział zainteresowana strona społeczna. Podczas ww. spotkań miała ona możliwość zgłaszania i wymiany swoich uwag, zarówno z Wójtem Gminy Juchnowiec Kościelny, jak i Wójtem Gminy Turośń Kościelna, Inwestorem oraz autorami „Raportu ...”. W zakresie problematyki ograniczonej do środowiskowych uwarunkowań rozpatrywanego przedsięwzięcia strona społeczna mogła zgłaszać formalne wnioski w sprawie, a także umożliwiono jej udział w debacie z wysłuchaniem opinii członków ww. Komisji i Koreferenta.

Ponadto strona społeczna zorganizowała zebranie w dniu 21.02.2012 r., w którym to brał udział przedstawiciel Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny i Wójt Gminy Turośń Kościelna.

W związku z powyższym, zaistniały warunki, w których strona społeczna mogła bez przeszkód wnieść swoje uwagi i wnioski czy dyskutować o potencjalnych problemach związanych z planowanym przedsięwzięciem. Zdaniem organu wskazywane wyżej posiedzenia i spotkania wyczerpały merytoryczną formułę rozprawy administracyjnej, a dodatkowe forum nie wniosłoby nowych okoliczności do sprawy.

- b) zawieszenie lub umorzenie postępowania z uwagi na istniejące błędy w raporcie.

Wyjaśnienie organu

Zgodnie z art. 50 *Kpa* RDOŚ w Białymstoku, jak i PPIS w Białymstoku wzywały do uzupełnienia niektórych elementów zawartych w raporcie. Dodatkowo Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny wnioskował do inwestora o wyjaśnienie niejasnych kwestii. Wezwania te odnosiły się również do wnoszonych przez strony uwag i wniosków stanowiących argumenty przemawiające za zawieszeniem lub umorzeniem postępowania. Za każdym razem inwestor ustosunkowywał się do powyższych monitów. W związku z czym tuż. organ uznał, iż na żadnym z etapów

przebiegu postępowania nie było przesłanek prawnych zawartych w art. 97, 98 i 105 Kpa do jego zawieszenia lub umorzenia.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, co następuje.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji środowiskowej, przeanalizowano wszystkie dokumenty w tym raport, który stanowił podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Istniejąca droga wojewódzka Nr 678 Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie charakteryzująca się złym stanem technicznym oraz brakiem urządzeń zabezpieczających środowisko i stale wzrastającym natężeniem ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych, powoduje negatywne oddziaływanie zarówno na bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców, jak też na stan środowiska naturalnego. Obecne odwodnienie drogi, realizowane powierzchniowo bez urządzeń oczyszczających, do rowów przydrożnych i cieków, w tym rzeki Horodnianki i Czaplinianki, stwarza zagrożenie ich stanu czystości, zaś brak płynności ruchu (wynikający ze zmniejszenia przepustowości przy wzroście strumienia pojazdów) wpływa na wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza i przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Odnotowany na tym odcinku drogi duży wskaźnik wypadkowości wymusza w trybie pilnym podjęcie stosownych działań na rzecz podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uwarunkowania te przemawiają za niekwestionowaną potrzebą rozbudowy analizowanego odcinka drogi celem ograniczenia dalszego pogarszania jej stanu technicznego i występowania zdarzeń niebezpiecznych, obniżania poziomu życia ludności oraz wzrostu zagrożeń ekologicznych.

Projektowane przedsięwzięcie, jakim jest budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku od miejscowości Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682 w miejscowości Markowszczyzna jest układem częściowo bazującym na istniejącym układzie komunikacyjnym, ale konieczność dostosowania projektowanych parametrów trasy do obowiązujących standardów technicznych i wymogów ruchu drogowego sprawia, że zachodzi potrzeba jego rozszerzenia w zakresie: radykalnej rozbudowy przekroju drogi z jednojezdniowego na dwujezdniowy wraz z przebudową skrzyżowań oraz budową obwodnic w m. Księżyno i Zalesiany.

Teren przeznaczony pod budowę drogi położony jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 wyznaczonymi w celu ochrony cennych i zagrożonych składników różnorodności biologicznej oraz poza terenami objętymi prawnymi formami ochrony przyrody (parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody). Najbliższy obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 "Bagienna Dolina Narwi" (PLB20000 I) oddalony jest o ok. 4 km, od planowanej inwestycji zaś projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk "Narwiańskie Bagna" (PLH200002) - o ok. 5 km. **Teren planowany do przekształcenia charakteryzuje się średnimi wartościami przyrodniczymi.**

Przebieg drogi i jej stan były przedmiotem analiz i wszechstronnych rozważań, mających na celu wybór właściwego sposobu jej rozbudowy tak, aby osiągnąć wymagane parametry techniczne, jednocześnie nie oddziałując szkodliwie na środowisko.

Z przedłożonych przez wnioskodawcę dokumentów wynika, że oprócz wariantu „0” rozpatrywano realizację inwestycji w sześciu wariantach, które dotyczyły przebiegu drogi w obrębie miejscowości Księżyno. Z uwagi na uwarunkowania komunikacyjne, środowiskowe oraz protesty lokalnej społeczności porównano: wariant 1, 2, 3, 3a, 3b i 4. Każdy z tych wariantów poddano też analizie uwzględniając wariant ominięcia zwartej zabudowy miejscowości Zalesiany - 1(Z), 2(Z), 3(Z), 3a(Z), 3b(Z), 4(Z) i przejścia przez miejscowość-1(BZ), 2(BZ), 3(BZ), 3a(BZ), 3b(BZ), 4(BZ). Przebieg drogi we wszystkich proponowanych wariantach rozpoczyna się od włączenia w istniejącą drogę na odcinku od ok. km 0+730 do km 1+539 (DW 678), po czym warianty 1 i 2 biegną w rejonie miejscowości Księżyno omijając jej zwartą zabudowę od strony północno-zachodniej, natomiast warianty 3, 3a, 3b i 4 od strony południowo-wschodniej.

Planowane włączenie obejścia m. Książyno do istniejącej drogi wojewódzkiej 678 w każdym z wariantów przewidziano w rejonie ul. Niedźwiedziej. Na dalszym odcinku planuje się rozbudowę drogi po śladzie istniejącej DW 678, aż do przydrożnej zabudowy m. Zalesiany, którą w zależności od wariantu można przejść po istniejącym przebiegu drogi (BZ) lub obejść po stronie południowej (Z). Projektowana trasa docelowo włączona będzie do planowanego w przebiegu drogi ekspresowej S-19 (Południowa obwodnica Białegostoku) węzła „Książyno” – wg wariantu W1 lub W2, następnie prowadzona istniejącym już śladem do skrzyżowania z DW 682.

Z przedłożonego raportu wynika, że po wykonaniu inwentaryzacji przyrodniczej dla wszystkich wariantów przebiegu trasy i zdiagnozowaniu zagrożeń, jakie powoduje jej realizacja dla środowiska i ludzi oraz po wykonaniu obliczeń emisji hałasu, ścieków oraz zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, dokonano szczegółowej analizy tych wariantów uwzględniając uwarunkowania hydrograficzne, hydrogeologiczne, przyrodnicze, dziedzictwa kulturowego, krajobrazu, prawa lokalnego oraz przyzwolenia społecznego. Na podstawie przeprowadzonych ocen oraz porównania wariantów metodą opisową (według kryteriów konfliktowości poszczególnych elementów środowiska) i metodą punktowo-wagową wykazano, że najbardziej optymalnym wariantem pod względem środowiskowym, technicznym i społecznym jest wariant 3b z obejściem miejscowości Zalesiany **3b(Z)**. Wobec powyższego, inwestor wybrał ten wariant do realizacji.

W oparciu o analizy zamieszczone w raporcie określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją tego przedsięwzięcia.

Etap budowy powodować może: czasowy wzrost zapylenia oraz emisję niezorganizowaną spalin z transportu materiałów i maszyn budowlanych; okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce; ewentualne zanieczyszczenie wód powierzchniowych i gruntowych wodami opadowymi z placu budowy; zniszczenie gleb w nowo zajętych pod drogę miejscach, powstawanie odpadów z remontów i przebudowy dróg i wyburzeń budynków oraz konieczność wycinki drzew i krzewów. Etap eksploatacji drogi powoduje: emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych, wpływających na stan powietrza atmosferycznego; wzrost hałasu komunikacyjnego; zagrożenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych rzeki Horodnianki i Czaplinianki wodami opadowymi i roztopowymi z nawierzchni dróg oraz zrzutami niebezpiecznych substancji powstających z wypadków drogowych; erozję gleb; powstawanie odpadów niebezpiecznych z procesu oczyszczania wód; powstanie bariery dla migrujących zwierząt oraz zmianę tradycyjnego krajobrazu kulturowego.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego, na podstawie informacji zawartych w raporcie i wymaganych uzgodnień, zdefiniowane zostały oddziaływania drogi oraz warunki realizacji i eksploatacji tego przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń atmosferycznych, zarówno gazowych jak i pyłowych, będzie powodować okresowe uciążliwości, które ustaną po zakończeniu prac. Podstawowym zanieczyszczeniem powietrza będzie niezorganizowana emisja pyłów: zawieszonego i opadającego jaki będzie powstawał w różnych etapach budowy oraz emisja spalin pochodząca ze środków transportu i maszyn wykorzystywanych na placu budowy. Oddziaływania te ze względu na odcinkowy zakres prowadzenia prac będą miały charakter krótkotrwały a zasięg lokalny ograniczony do miejsca prowadzenia robót. Na odcinku projektowanego przedsięwzięcia, dla którego prowadzone będą prace budowlane należy spodziewać się zwiększonej emisji hałasu powodowanej pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce oraz etapowym systemem prowadzenia robót. Hałas ten będzie zależał od rodzaju i zakresu, wykorzystywanego sprzętu oraz od odległości od frontu budowy do odbiorcy. Ocenia się, że emisja hałasu w trakcie budowy powodować będzie większą okresową uciążliwość akustyczną dla obszarów zabudowanych, na terenie których prowadzone będą prace budowlane lecz będzie ona miała charakter krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu budowy. Na etapie budowy drogi mogą występować drgania powodowane pracą maszyn drogowych (np. walce wibracyjne, zagęszczarki gruntu, wibratory do betonu), które mogą powodować drgania podłoża przenoszące

się na budynki, co może być odczuwane przez mieszkańców w bliskim sąsiedztwie frontu robót. Natomiast po wybudowaniu drogi o równej nawierzchni wibracje te nie będą występować, a tym samym nie będą oddziaływać na ludzi i zabudowę mieszkaniową. W czasie prac budowlanych, może też wystąpić emisja ścieków bytowych i opadowych pochodząca z placu budowy. Realizacja infrastruktury drogowej wiąże się również z wytwarzaniem znacznych ilości odpadów. Rodzaj powstających odpadów pozostanie niezmienny, będą to: usuwane fragmenty nawierzchni drogowych, elementy konstrukcji rozbieranych budynków, resztki tworzyw sztucznych, złom metalowy, puste opakowania. Najistotniejszym odpadem będzie ziemia z wykopów. Odpadem będą również sfrezowane lub pokruszone asfalty. Destrukt asfaltowy zostanie ponownie użyty pod budowę drogi. Źródłem odpadów będzie też baza budowy i jej zaplecze. Jakość i ilość odpadów uzależniona będzie od wykonawcy oraz od wyposażenia placu budowy. Odpady z fazy budowy na ogół nie należą do odpadów niebezpiecznych.

Podstawowym działaniem na etapie realizacji przedsięwzięcia jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz różnego rodzaju baz składowych i transportowych. Z tym wiąże się konieczność zachowania zasady oszczędnego wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie, a następnie jego rekultywacja. Celem zminimalizowania oddziaływania prac budowlanych na środowisko i zdrowie ludzi określono szczegółowe warunki w sentencji niniejszej decyzji w punkcie II.

Na etapie budowy zaistnieje konieczność wycinki drzew i krzewów. W celu minimalizacji negatywnego wpływu planowanej inwestycji oraz z uwagi na fakt, iż zadrzewienia planowane do usunięcia mogą potencjalnie stanowić całość biotopu awifauny podlegającej ochronie, aby uniknąć płoszenia ptaków w okresie lęgowym, co może skutkować nawet porzuceniem lęgów, istotne jest, aby wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić poza tym okresem od 01 marca do 30 sierpnia. Drzewa i krzewy, które nie będą podlegały wycince powinny być zabezpieczone (np. poprzez oszalowanie deskami lub obłożenie matami ze słomy, zabezpieczenie koron drzew przez podwiązanie narażonych na uszkodzenia gałęzi).

Zdaniem organu prowadzącego postępowanie wykonanie powyższych zobowiązań pozwoli na wyeliminowanie wszelkich uciążliwości związanych z prowadzonymi pracami budowlanymi.

Etap eksploatacji drogi będzie źródłem emisji substancji gazowych i pyłowych wpływających lokalnie na zmianę jakości powietrza. Ruch pojazdów będzie powodował emisję substancji generujących tzw. ozon przy powierzchni: lotne związki organiczne LZO, CO₂, N₂O, - substancji: tlenek węgla (CO), tlenki azotu (NO_x), dwutlenek siarki (SO₂), związków metali. Ruch na drodze, po której poruszają się pojazdy będzie nieznacznie wpływał na tzw. emisję wtórną pyłu już istniejącego a zdeponowanego na jezdni, który będzie wzbudzany do powietrza na skutek ruchu pojazdów.

Na podstawie przeprowadzonych przez autora raportu obliczeń emisji i imisji, uwzględniających oddziaływania skumulowane, można stwierdzić, że emitowane substancje gazowe (dwutlenek siarki i azotu) oraz pyłowe (pył PM₁₀ i PM_{2,5}) ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzi nie będą wykazywały przekroczeń w zakresie wszystkich normowanych parametrów jakości powietrza, przyjętych dla obu horyzontów czasowych 2015 i 2030 r. Jedynie dla tlenków azotu w przeliczeniu na NO₂ w zakresie kryterium ochrony roślin dla prognozy ruchowej w 2030 r. stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnej poza liniami rozgraniczającymi drogi. Praktyka, poparta monitoringiem porealizacyjnym dróg, wskazuje, że wyniki pomiarów rzeczywistych emisji są znacznie niższe od wyników uzyskanych metodą obliczeniową. Fakt ten potwierdzają chociażby pomiary wykonane przez WIOŚ w Katowicach metodą aktywną (pomiary całoroczne) w latach 2000-2004 na autostradzie A1 (węzeł Wirek), które wykazały zawyżenie obliczeń w stosunku do pomiarów do 80%. Ponadto, zapewnienie płynności ruchu pojazdów oraz zastosowanie pasów zieleni i obsianie skarp wykopów i nasypów trawą, pełniących funkcję biofiltra zatrzymującego do 80% drogowych zanieczyszczeń pyłowych wraz z zawartymi w pyłe metalami ciężkimi i WWA, obniży poziom stężeń zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego i zagwarantuje dotrzymanie dopuszczalnych standardów jakości w granicach linii rozgraniczającej pasa drogowego.

Z uwagi na powyższe, można wnioskować, że emisje wszystkich zanieczyszczeń do powietrza, będą znacznie niższe od obliczeniowych, a spełniając określone prawem normy nie będą negatywnie oddziaływały na jakość powietrza, również w zakresie kryterium ochrony roślin.

Eksploatacja wybudowanej drogi będzie też źródłem hałasu komunikacyjnego, zależnego od ilości i rodzaju poruszających się po niej pojazdów.

W analizowanym raporcie, określono zgodnie z prawem wymagania klimatu akustycznego dla terenów zabudowy mieszkaniowej (60 dB i 55 dB dla pory dziennej oraz 50 dB dla pory nocnej) oraz przedstawiono wyniki obliczeń emisji hałasu (dla 16-tu godzin pory dziennej i 8-u godzin pory nocnej dla prognozy ruchu na lata 2015 i 2030) jak też zobrazowano na mapach jego rozprzestrzenianie.

Na podstawie przeprowadzonych przez autora raportu obliczeń emisji hałasu prognozowanego oraz na podstawie analizy map akustycznych w zakresie jego propagacji (izofony 60 dB i 55 dB dla pory dziennej oraz 50 dB dla pory nocnej), można stwierdzić, że budowa i rozbudowa drogi DW 678 będzie powodować ponadnormatywne oddziaływanie na obszary i obiekty prawnie chronione przed hałasem w pasie od 170 - 190 m od linii rozgraniczającej. Po wybudowaniu trasy ekspresowej S-19 efekt kumulowania się hałasu będzie widoczny w rejonie węzłów (wjazdu na trasę S19) a jego zasięg oddziaływania zwiększy się o ok. 200-300 m, przy czym tło akustyczne kształtowane będzie głównie przez ruch pojazdów poruszających się po trasie ekspresowej. W celu eliminacji wykazanych uciążliwości hałasowych, w raporcie zaproponowano budowę ekranów akustycznych, dobranych na najbardziej niekorzystne oddziaływanie hałasu dla pory nocnej 50 dB i prognozy 2030 r. W ocenie autorów raportu, przyjęty przez inwestora wariant realizacji drogi 3b(Z), po wybudowaniu zaproponowanych ekranów akustycznych, jako jedyny zapewni ochronę przed hałasem wszystkich budynków mieszkalnych.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można stwierdzić, że zrealizowanie trasy drogowej w nowym standardzie technicznym, wyposażonej w ekrany akustyczne, pozwoli na maksymalną ochronę terenów zabudowy mieszkaniowej, zaś skala jej oddziaływania na środowisko i ludzi istotnie zmniejszy się w porównaniu do stanu obecnego.

Wybudowana droga będzie również źródłem emisji ścieków opadowych i roztopowych z powierzchni szczelnych. Normowanymi zanieczyszczeniami zawartymi w ściekach opadowych z drogi są: zawiesina ogólna i węglowodory ropopochodne. W raporcie dokonano obliczeń stężenia zawiesiny oraz wymaganego jej stopnia redukcji. Dla zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (wód powierzchniowych i podziemnych) zaproponowano system odprowadzenia wód opadowych z projektowanego odcinka DW 678 z zastosowaniem: rowów trawiastych, kanalizacji deszczowej, osadników oraz wylotów do cieków. Wraz z wytrącaniem zawieszin w proponowanych urządzeniach następuje również osadzanie metali ciężkich i w sporej części zanieczyszczeń ropopochodnych w tym wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych. Odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Horodnianka z jej dopływami. Przeprowadzona analiza wrażliwości środowiska gruntowo-wodnego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia wykazuje, że jest to teren o średnim, niskim i bardzo niskim stopniu zagrożenia w zależności od odcinka drogi. Wobec powyższego, stosowanie separacji zanieczyszczeń ropopochodnych nie jest uzasadnione, gdyż nie jest to obszar specjalnie chroniony (główne zbiorniki wód, zlewnie, tereny ochronne ujęć). Ewentualna konieczność zastosowania urządzeń do separacji ropopochodnych zostanie określona na etapie projektu budowlanego. Na niektórych odcinkach drogi przewiduje się powstawanie pewnej ilości szlamów z czyszczenia studzienek, urządzeń oczyszczających wody opadowe oraz błota i pyłu z jezdni. Ich odbiorcą będzie firma, posiadająca zezwolenie na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych zawierających substancje ropopochodne pochodzące z wycieków olejów i benzyn.

Na podstawie przeprowadzonej w raporcie analizy i obliczeń, przewiduje się, że zaproponowany sposób odwodnienia analizowanego odcinka drogowego, przy zastosowaniu rozwiązań chroniących wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem, będzie w pełni gwarantować ochronę środowiska gruntowo-wodnego. Szczegółowa i ostateczna lokalizacja oraz parametry urządzeń oczyszczających ścieki zostaną doprecyzowane na etapie projektu budowlano-wykonawczego i zweryfikowane na podstawie ponownej oceny.

Opisane wyżej urządzenia, zapewniające oczyszczanie i retencję wód, stanowią jednocześnie zabezpieczenie przed wyciekami substancji niebezpiecznych powstałych na skutek kolizji drogowych, a stwarzających potencjalne zagrożenie środowiska. Podczas przewozu substancji niebezpiecznych, gdy dojdzie do wypadku, może wystąpić zagrożenie związane z przedostaniem się ich do wód lub gleby. W tej sytuacji właściwe służby ratownicze będą minimalizować i likwidować negatywne skutki tego zdarzenia. Dzięki zastosowaniu opisanego wyżej systemu odwodnienia, istnieje możliwość szybkiego zamknięcia odpływu i zatrzymania ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych do odbiornika. W przypadku kolizji z udziałem pojazdów osobowych czy nawet ciężarowych może dojść do wycieków paliwa, oleju lub innych płynów znajdujących się w pojeździe. Nie zagrażają one jednak w istotny sposób wodom powierzchniowym, ponieważ ich rozmiar jest niewielki. Mimo, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. *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. Nr 58, poz. 535 ze zm.) w raporcie dokonano oceny stopnia bezpieczeństwa w tym zakresie na podstawie analizy i oceny ryzyka zagrożenia dla ludności i wód. W wyniku czego stwierdzono, iż zagrożenia zarówno dla ludności jak i wód kształtują się w obszarze II- tj. akceptowalnym poziomie ryzyka w przypadku gdy podjęte zostały wszystkie racjonalne, praktyczne środki ograniczające to ryzyko.

Z treści raportu wynika, że oprócz zagrożeń klimatu atmosferycznego i akustycznego oraz środowiska gruntowo-wodnego, mających wpływ na zdrowie i życie ludzi, analizowano także oddziaływanie przedmiotowej drogi na przyrodę, zabytki i krajobraz.

Teren przeznaczony pod budowę drogi położony jest poza obszarami objętymi prawnymi formami ochrony przyrody (parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerwy przyrody). Najbliższy obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 "Bagienna Dolina Narwi" (PLB20000 I) oddalony jest o ok. 4 km, od planowanej inwestycji zaś projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk "Narwiańskie Bagna" (PLH200002) - o ok. 5 km od planowanej inwestycji. Droga w przyjętym do realizacji wariancie **3b(Z)** przebiega przez lasy gospodarcze z dominującymi monokulturami sosnowymi, ogródki działkowe, przydrożne zbiorowiska synantropijne, płaty użytków zielonych w postaci łąk i pastwisk. Przecina ona doliny rzek Czaplinianka i Horodnianka oraz zagajnik będący pozostałością po łągu olszowym i siedlisko w typie grądu. Na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej w raporcie oddziaływania na środowisko szczegółowo opisano występujące zbiorowiska roślinne, a ich analiza pozwoliła na stwierdzenie, że **teren planowany do przekształcenia charakteryzuje się średnimi wartościami przyrodniczymi**. Zdaniem autorów raportu, zaobserwowane gatunki i siedliska chronione w analizowanym regionie występują licznie, a więc ich ubytek, związany z budową trasy drogowej nie wpłynie negatywnie na zmniejszenie bioróżnorodności terenu. Wyniki przeprowadzonej analizy siedliska podmokłych lasów pomiędzy ul. Witosa, a ul. Brukową nie pozwalają na zakwalifikowanie tego siedliska do typu 91EO obejmującego łągi, z uwagi na stojący charakter wód. Także brak brzozy w drzewostanie zdominowanym przez olszę czarną i topolę osikę wyklucza możliwość zakwalifikowania do typu 91DO, obejmującego m.in. brzezinę bagienną. Poza wskazanymi siedliskami podmokłymi o charakterze zbliżonym do siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w ramach Dyrektywy Siedliskowej nie stwierdzono występowania innych siedlisk wyszczególnionych w załączniku I tej Dyrektywy. Z uwagi na liczne występowanie w sąsiedztwie planowanej drogi stanowisk gatunków przewidzianych do usunięcia, po wybudowaniu drogi liczebność tej populacji spadnie o nieznaczny odsetek, co świadczy o braku znaczącego negatywnego wpływu na bioróżnorodność sąsiedztwa inwestycji. Z raportu wynika, że podczas prowadzonych badań terenowych stwierdzono występowanie potencjalnych lokalnych szlaków migracji zwierząt, którymi oprócz cieków są m.in. obniżenia dolinne, ciągi drzew, okrajki lasów. Ślady bytowania łosia (tropy, odchody, relacje świadków) stwierdzono liczniej na terenie nieobjętym analizą, położonym na południe od planowanego przebiegu drogi, na obszarach po eksploatacji gliny na potrzeby nieistniejącej już

cegielni oraz na terenach leśnych stanowiących fragment większego kompleksu leśnego. Zaobserwowano także ślady bytowania ssaków kopytnych (dzika i sarny) związanych z terenami leśnymi i zaroślami wierzbowymi wzdłuż cieków oraz małych ssaków (bóbr europejski). Nie stwierdzono przelotów nietoperzy. Zinventaryzowano również gatunki płazów i gadów podlegające ochronie zarówno na mocy prawa krajowego, jak i wspólnotowego, w tym kumaka nizinnego. Podczas badań terenowych prowadzonych na potrzeby raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji odnotowano występowanie gatunków ptaków, w tym jeden gatunek - bocian biały, wymieniony w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Dla ochrony życia zwierząt bytujących na obszarze objętym przedsięwzięciem zobowiązano inwestora do ogrodzenia placu budowy siatką, zabezpieczenia urządzeń związanych z odprowadzaniem i oczyszczaniem wód deszczowych, wykopów i innych elementów mogących stanowić pułapki dla zwierząt lub do wykonania ich w sposób umożliwiający samodzielne wydostanie się zwierząt oraz do przeszukania placu budowy pod kątem obecności płazów i wyniesieniu ich poza ten teren. W celu zachowania drożności lokalnych szlaków przemieszczania się zwierząt, w ramach inwestycji przewidziano dwa przejścia dostosowane dla zwierząt średnich - na ciekach Czaplinianka i Horodnianka oraz szereg przepustów dla płazów i drobnych ssaków. Właściwa lokalizacja tych obiektów, dostosowanie parametrów do funkcjonowania, jako przejścia dla poszczególnych grup zwierząt, odpowiednie zagospodarowanie najścia do powierzchni przejść i terenów przylegających wraz z systemem wygrodzeń i naprowadzeń oraz wyposażenie w półki bądź pasy suchego brzegu o odpowiedniej szerokości będzie optymalnym rozwiązaniem umożliwiającym pogodzenie realizacji inwestycji z zachowaniem drożności szlaków migracyjnych. Niniejszą decyzją nałożono też obowiązek zastosowania szeregu rozwiązań minimalizujących wpływ inwestycji na płazy. Zastosowane rozwiązania, parametry i lokalizacja urządzeń ochrony środowiska zostaną zweryfikowane na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W celu ograniczenia do minimum uciążliwości przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji, niezbędnym jest właściwe zaprojektowanie i wykonanie urządzeń: służących dotrzymaniu standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego, zapewniających właściwy klimat akustyczny, umożliwiających bezpieczne przejścia dla zwierząt oraz zazielenienie terenu w sąsiedztwie drogi stanowiące ochronę przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń komunikacyjnych. Szczegółowe warunki do uwzględnienia w projekcie budowlanym określono w sentencji niniejszej decyzji w punkcie III.

Uwzględniając przeanalizowane rozwiązania we wszystkich komponentach środowiska, należy uznać, że możliwe znaczące oddziaływanie na środowisko projektowanego przedsięwzięcia w trakcie budowy i eksploatacji zostało w sposób znaczący ograniczone bądź wyeliminowane.

Na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej nie stwierdzono potrzeby wykonania kompensacji przyrodniczej, gdyż planowane przedsięwzięcie nie wywiera negatywnego wpływu na bioróżnorodność otoczenia i terenu inwestycji.

Teren inwestycji nie jest objęty konserwatorską ochroną i nie występują na nim obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków, jak również nie posiada ewidencji stanowisk archeologicznych.

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie oddalone jest o ok. 50 km kilometrów od granicy państwowej z Białorusią, zaś największy zasięg oddziaływania akustycznego występuje do ok. 180 m od krawędzi jezdni, nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia poza terytorium Polski, a tym samym oddziaływania transgranicznego w każdym komponentie środowiska.

Jako wariant do realizacji wybrano wariant wnioskodawcy, który w ocenie organu umożliwi dostosowanie parametrów technicznych i użytkowych trasy wylotowej z Białegostoku do obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa, spełni wymagania w zakresie ochrony środowiska, a przede wszystkim zdecydowanie poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Układ komunikacyjny węzła Białystok zyska nowy korytarz transportowy, w pełni odpowiadający potrzebom ruchu, zarówno tranzytowego, jak i lokalnego, zapewniający rozwój funkcji metropolitalnej miasta i funkcji gospodarczych strefy podmiejskiej. Jakkolwiek wskazany przebieg

drogi wojewódzkiej będzie przecinał obszary częściowo zurbanizowane, ale w miejscu możliwie najmniej dotkliwym, bez szkody, dla jakości połączeń lokalnych. Planowane wysokie standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, przejazdu nad lub pod drogą) zdecydowanie zmniejszą skalę zagrożeń występujących w ruchu pieszym i rowerowym.

Korzyści środowiskowe płynące z budowy nowoprojektowanej trasy wyraźnie widać na tle oddziaływania istniejącej drogi, której stan techniczny i sposób zagospodarowania pasa drogowego w żadnym stopniu nie chroni jej otoczenia przed negatywnym wpływem ruchu drogowego.

Przez ten pryzmat, nowy przebieg drogi wojewódzkiej Nr 678, to m.in.:

- zapewnienie skutecznej ochrony przed hałasem w wyniku zainstalowania ekranów akustycznych;
- zmniejszenie emisji spalin poprzez zapewnienie płynności ruchu w dwujezdniowym przekroju drogowym;
- zredukowanie do minimum drgań i wibracji podłoża wskutek zastosowania odpowiedniej konstrukcji nawierzchni drogi, zapewniającej wymaganą równość i szorstkość;
- poprawa jakości wód powierzchniowych i podziemnych uzyskana poprzez odpowiednią technologię wykonania rowów odwadniających i budowę urządzeń sedymentacyjno-flotacyjnych,
- stworzenie możliwości migracji płazów oraz małych i średnich zwierząt związanych z budową dostosowanych do tej funkcji, przepustów.

Uwzględniając uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, w niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W ocenie ww. organu na podstawie przedłożonego do wniosku materiału dowodowego można w znacznej części dokonać oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określić konieczne warunki środowiskowe na etapie jego realizacji i eksploatacji, które po zrealizowaniu wyeliminują uciążliwości dla środowiska jak i zdrowia oraz życia ludzkiego. Nie można natomiast szczegółowo określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in. lokalizacji przejść dla zwierząt, pasów zieleni, kilometrażu i parametrów oraz szczegółowej lokalizacji urządzeń do podczyszczania wód spływających z drogi, ponieważ informacje dostępne organowi na tym etapie postępowania nie są wystarczające, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Z tego też powodu nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jednoznaczna i ostateczna lokalizacja oraz parametry wszystkich urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów akustycznych i urządzeń oczyszczających wody opadowe zostanie doprecyzowana na etapie ponownej oceny.

W ramach analizy porealizacyjnej zobowiązano inwestora do dokonania oceny poprawności wykonania i zagospodarowania przejść dla zwierząt oraz kontroli ich drożności i rozwoju roślinności oraz monitoringu emisji: hałasu i ścieków.

Uwzględniając art. 82 ust. 2 pkt. 1-3 ustawy oos, organ prowadzący postępowanie administracyjne stwierdził, iż:

- Zebrany materiał dowodowy w sprawie pozwolił dokonać oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określić konieczne warunki na etapie jego realizacji i eksploatacji,

- Ze względu na rodzaj i charakterystykę inwestycji może nastąpić kumulowanie się oddziaływań na środowisko na obszarze, na który będzie oddziaływać to przedsięwzięcie. Połączenie oddziaływań dotyczy etapu realizacji przedsięwzięcia na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 678, gdzie na prowadzone roboty drogowe nałoży się oddziaływanie istniejącego ruchu drogowego. Kumulacja ta będzie miała charakter odwracalny, gdyż ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Skala oddziaływań drogi na środowisko po jej rozbudowie istotnie zmniejszy się w porównaniu do stanu obecnego. Trasa stanie się integralną częścią regionalnego układu komunikacyjnego, a nowy standard techniczny drogi zwiększy komfort jazdy i obniży poziom emisji hałasu, spalin, zapylenia oraz drgań.

Planowana droga nie przebiega przez tereny objęte prawną formą ochrony przyrody oraz nie znajduje się na terenach chronionych w ramach europejskiego systemu ochrony przyrody Natura 2000 i nie będzie oddziaływała na te tereny.

Zgodnie z art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy ooś, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

W związku z tym, że z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika, że po zastosowaniu działań minimalizujących, emisje hałasu nie będą przekraczać dopuszczalnych norm w stosunku do zabudowy chronionej akustycznie, a emisje zanieczyszczeń do powietrza nie wykraczają zasięgiem poza teren, do którego inwestor ma tytuł prawny, w niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego oddziaływania. Obowiązek ten może wynikać na etapie postępowania administracyjnego w sprawie ponownej oceny w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza pasem drogowym planowanej drogi wojewódzkiej (art. 135 ust. 1 ustawy prawo ochrony środowiska) lub z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Wniosek PZDW o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uznano za zasadny.

Analiza wniosku w sprawie nadania decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoliła stwierdzić co następuje.

Na dzień dzisiejszy, ze względu na występujące utrudnienia w ruchu drogowym (korki na wlocie do stolicy województwa w godzinach szczytu porannego i popołudniowego) można już mówić o praktycznym wyczerpaniu się przepustowości drogi wojewódzkiej Nr 678 Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie, zwłaszcza na odcinku Horodniany – skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 682 w m. Markowszczyzna, co grozi poważnym paraliżem komunikacyjnym w aglomeracji białostockiej od strony południowej miasta. Brak lub zły stan techniczny istniejącej infrastruktury drogowej, tj. jezdni, obiektów inżynierskich, rowów odwadniających i kanalizacji deszczowej oraz urządzeń obsługi i usprawnienia ruchu, negatywnie wpływa na lokalne środowisko i uniemożliwia zarządcy drogi zapewnienie pożądanych warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w odniesieniu do niechronionych użytkowników drogi (odnotowano liczne zdarzenia drogowe – wypadki i kolizje z udziałem pieszych i rowerzystów). W warunkach nie podejmowania żadnych działań modernizacyjnych sytuacja ulegnie pogorszeniu. Istniejący pas drogowy, niemal na całej swej długości, bez poważnej ingerencji w istniejącą zabudowę, nie jest wystarczający do zaprojektowania w nim dwujezdniowego przekroju ulicznego drogi klasy G

z pełnym wyposażeniem technicznym drogi z równoczesnym zabezpieczeniem mieszkańców przed uciążliwościami ruchu drogowego.

W świetle powyższego, nowy przebieg drogi, odpowiadający wymaganym standardom technicznym i potrzebom rosnącego ruchu z ograniczeniem do dopuszczalnego minimum jego oddziaływania na środowisko to dzisiaj bezwzględna konieczność. Nie może zatem budzić wątpliwości fakt, iż budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na wskazanym do realizacji odcinku, leży w interesie społecznym.

Realizacja analizowanego projektu drogowego ze względu na jego złożony i relatywnie duży zakres uwarunkowana jest uzyskaniem znacznego dofinansowania z budżetu Unii Europejskiej. Aktualnie projekt znajduje się na liście podstawowej Indykatywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 z możliwością uzyskania dofinansowania w wysokości 170 mln zł, co oznacza, że przedsięwzięcie jest inwestycją priorytetową w skali województwa podlaskiego i jest zgoda samorządu wojewódzkiego na urzeczywistnienie projektu. **Czas wykorzystania ewentualnej dotacji jest znacznie ograniczony, gdyż budowa musi być zakończona i rozliczona, najpóźniej do końca 2015 roku, a proces przygotowawczy związany z uzyskaniem wszelkich niezbędnych decyzji jest długotrwały.** Wykorzystanie zarezerwowanych na przedmiotowe przedsięwzięcie środków będzie zatem możliwe w przypadku jak najszybszego fizycznego rozpoczęcia prac budowlanych.

Najistotniejszym warunkiem uzyskania dofinansowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami, jest posiadanie stosownego zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID), które decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza. **Nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli na niezwłoczne przeprowadzenie dalszych prac projektowych (projekt budowlany i wykonawczy), co umożliwi złożenie wniosku o uzyskanie decyzji ZRID.**

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa „decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony”. Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, dlatego też przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być poddawane wykładni ścisłej. W doktrynie podkreśla się, że interes strony, jako przesłanka nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest kwalifikowany przez określenie jego rangi. Ma to być wyjątkowo ważny interes (wyrok WSA w Warszawie z dnia 12.08.2008r., sygn. akt II SA/Wa 563/08 – Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych zwana dalej „CBOSA”).

Jedną z przesłanek jest "niezbędność" niezwłocznego wprowadzenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia "niezbędności" niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kpa. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko prawdopodobne. Istota rygoru natychmiastowej wykonalności polega więc na tym, że decyzja nieostateczna staje się natychmiast wykonalna i stanowi tytuł wykonawczy (wyrok NSA z dnia 15.07.2010r. sygn. akt II OSK 1134/09 – CBOSA, patrz: J.Borkowski (w:), B.Adamiak, J.Borkowski: Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 2008, s. 534).

Niezwłoczne wdrożenie decyzji w życie jest niezbędne wówczas, gdy nie można się obejść w danym czasie i istniejącej sytuacji bez natychmiastowego wykonania praw lub obowiązków, o których się w niej rozstrzyga, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym (wyrok WSA w Warszawie z dnia 3.3.2008r. sygn. akt IV SA/Wa 1394/06 - CBOSA).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa przedmiotowa decyzja jest niezbędna, aby uzyskać decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z powyższym nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności na decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwi

niezwłoczne wszczęcie oraz zakończenie postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także spełnienia kryteriów uzyskania dofinansowania ze środków RPOWP.

Ustawodawca wymienia w art. 108 § 1 Kpa kilka rodzajów dóbr, które podlegają ochronie przez nadanie decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności. W grupie chronionych interesów mieści się też interes społeczny. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, organ jest obowiązany wykazać interes społeczny, jego znaczenie oraz okoliczności wskazujące na realne zagrożenie wynikające z faktu niespełnienia przez skarżącą obowiązków na powierzonym stanowisku (wyrok WSA w Warszawie z dnia 12.08.2008r. sygn. akt II SA/Wa 563/08 - CBOSA).

Mając zatem na uwadze powyższe uznać należy, że fakt, iż przedmiotowa inwestycja Województwa Podlaskiego może być współfinansowana przez inwestora zewnętrznego stanowi istotny interes społeczny. Uzyskanie ww. decyzji umożliwi wykorzystanie zabezpieczonych środków budżetowych na realizację tego zadania oraz umożliwi dofinansowanie, co odciąży budżet inwestora z konieczności pokrycia całości kosztów inwestycyjnych (porównaj: wyrok NSA z 10.7.2009r., sygn. akt I OSK 987/08 – CBOSA; wyrok WSA w Warszawie z dnia 18.3.2010r. sygn. akt IV SA/Wa 32/10 – CBOSA).

Ponadto przygotowane na potrzeby inwestycji dokumenty (raporty oddziaływania na środowisko, studium korytarzowe, opracowanie ekonomiczne) jednoznacznie wskazują na konieczność budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej, która w obecnym przebiegu stwarza jej użytkownikom poważne uciążliwości i zagraża bezpieczeństwu ruchu zarówno pieszego jak i kołowego. Powyższe przesłanki również świadczą o tym, iż zrealizowanie przedmiotowej inwestycji jest ważne społecznie.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. stanowi załącznik do decyzji.

Na podstawie art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. informację o wydaniu niniejszej decyzji podaje się do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny i Urzędzie Gminy Turośń Kościelna, w Internecie pod adresem www.juchnowiec.gmina.pl oraz www.turoskoscielna.com, a także na tablicach w miejscowości Ignatki, Horodniany, Księżyno, Kolonia Księżyno.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku ul. Mickiewicza 3 za pośrednictwem Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

WÓJT
mgr Krzysztof Marcinowicz

Otrzymują:

- Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Elewatorska 6, 15 – 620 Białystok
- Wójt Gminy Turośń Kościelny z prośbą o powiadomienie stron postępowania
- Stowarzyszenie „Nasze Drogi”, ul. Armii Krajowej 26/15, 15 – 661 Białystok
- Stowarzyszenie Ekologiczne „Zielone Księżyno”, ul. Horodniany 17a, 16 – 001 Kleosin
- pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa
- a/a

Do wiadomości:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku

Charakterystyka przedsięwzięcia
Załącznik do decyzji Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny
znak POR.6220.22.2011 z dnia 19.06.2012r.

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim, w powiecie białostockim, w gminach Juchnowiec Kościelny i Turośń Kościelna.

Istniejąca droga DW 678 jest obecnie jednojezdniowa, natomiast w ramach budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej przewidziano przekrój dwujezdniowy, o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku.

Planowany do budowy i rozbudowy odcinek drogowy drogi wojewódzkiej nr 678, od miejscowości Horodniany do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 682 w miejscowości Markowszczyzna w wariancie 3b z obejściem Zalesian będzie obejmował 6,46 km. Łączna powierzchnia zajmowanego terenu wynosi ok. 28,4 ha, z czego w granicach administracyjnych gminy Juchnowiec Kościelny – 14,8ha; w Turośni Kościelnej – 13,6 ha.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest realizowane celem wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miejscowości Księżyno, a tym samym poprawy bezpieczeństwa lokalnego ruchu pieszego i kołowego oraz poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenie poziomu hałasu, emisji spalin i zanieczyszczenia wód opadowych w rejonie istniejącej drogi.

Przebieg drogi rozpoczyna się od włączenia w istniejącą drogę na odcinku od ok. km 0+730 do ok. km 1+539 (DW 678), po czym w rejonie miejscowości Księżyno omija jej zwartą zabudowę od strony południowo – wschodniej. Planowane włączenie obejścia m. Księżyno do istniejącej drogi wojewódzkiej 678 przewidziano w rejonie ul. Niedźwiedziej. Na dalszym odcinku planuje się rozbudowę drogi po śladzie istniejącej DW 678, aż do przydrożnej zabudowy m. Zalesiany, którą omija się po stronie południowej, poczym projektowana trasa włączona będzie do skrzyżowania z DW 682.

Zakres przedsięwzięcia w wariancie realizacyjnym 3b(Z) obejmować będzie:

- budowę i rozbudowę projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 678 z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej działek przyległych do pasa drogowego;
- wykonanie dojazdów dla skomunikowania istniejącej sieci drogowej,
- wykonanie połączeń w postaci skrzyżowań dla skomunikowania dróg przecinających budowaną obwodnicę;
- wykonanie obiektów inżynierskich w ciągu drogi, w tym przejść bezkolizyjnych, obiektów mostowych i przepustów;
- dostosowanie przebiegu i rozwiązań technicznych trasy do warunków jej podłączenia do drogi ekspresowej S-19 w węźle „Księżyno” wg wariantów W1 lub W2;
- wykonanie pełnego wyposażenia technicznego drogi (urządzeń odwadniających, oświetlenia, urządzeń ochrony środowiska oraz obsługi, usprawniania i bezpieczeństwa ruchu);
- usunięcie budynków mieszkalnych i gospodarczych, kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem;
- wycinkę zieleni w zakresie niezbędnym do budowy.

Zakładane parametry techniczne projektowanej trasy:

Klasa drogi	G
Prędkość projektowa	$V_p=80$ km/h – trasa główna
Prędkość miarodajna	$V_m=100$ km/h
Obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

Ilość jezdni	2x2 pasy ruchu
Szerokość jezdni	2 x 3.5 m
Szerokość pasa dzielącego	5.0 m (oraz 2 opaski po 0.5 m)
Szerokość pobocza utwardzonego	2.0 m
Pobocza ziemne	min. 1.25m

Planowany odcinek drogowy obejścia miejscowości Księżyno przebiega w głównej mierze przez tereny użytkowane jako łąki i pastwiska oraz sporadycznie pola uprawne. Część terenów przeznaczonych pod inwestycję zajmują lasy. Pozostałe obszary to: nieużytki – zagłębienia powyrobiskowe, obszary przemysłowe oraz drogi pozostające w administracji lokalnych samorządów.

Analizując całościowo obszar przebiegu wariantu drogowego 3b(Z) stwierdza się, że z punktu widzenia przyrodniczego teren planowany do przekształcenia charakteryzuje się średnimi wartościami przyrodniczymi. Uwzględniając siedliska i florę regionu jedynie na niewielkich odcinkach można zaobserwować ich wyższą wartość. Najcenniejsze odcinki przebiegu wariantu 3b znajdują się na terenie leśnym pomiędzy ulicą Brukową, a ulicą Witosa, gdzie stwierdzono siedliska olsowe z liczną i bogatą florą wilgociolubną, zarówno na terenach leśnych, jak i w zbiornikach wodnych i ich sąsiedztwie. Pomiedzy ulicą Brukową, a ulicą Mazowiecką znajdują się płaty lasu o charakterze grądu, charakteryzujące się wysoką bioróżnorodnością, jak również płaty o charakterze łągu porastające wąskie pasy wzdłuż przebiegających tam cieków. Ponadto, cenne płaty siedlisk związanych ze środowiskiem wodnym znajdują się w sąsiedztwie przekraczanych cieków: Horodnianki i Czaplinianki, przy czym w przypadku Horodnianki na uwagę zasługują zbiorowiska porastające zbiorniki wodne w sąsiedztwie doliny cieku. Planowane obejście Zalesian koliduje z nielicznymi rozproszonymi stanowiskami gatunków objętych częściową ochroną: konwalii majowej i przyłuszczki pospolitej. Na końcowym odcinku planowanej inwestycji występują siedliska o charakterze antropogenicznym, o niskich walorach przyrodniczych.

Należy zaznaczyć, iż zaobserwowane gatunki i siedliska chronione w analizowanym regionie występują licznie i ich ubytek, związany z budową przedmiotowej trasy drogowej, **nie wpłynie negatywnie na zmniejszenie bioróżnorodności terenu.**

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, obszarami parków narodowych i krajobrazowych oraz rezerwatami przyrody, a także innymi formami ochrony przyrody określonymi ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 roku *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Najbliższy obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi (PLB200001) oddalony jest o ok. 4 km, zaś projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Narwiańskie Bagna (PLH200002) - o ok. 5 km od inwestycji.

Bezpośrednie oddziaływania w czasie wykonywania prac budowlanych przy analizowanym odcinku trasy drogowej **nie będzie występować poza terenem prowadzonych robót.** Jedyne, potencjalne oddziaływanie na siedliska wód płynących, występować będzie przy budowie obiektów mostowych na Horodniance i Czapliniance oraz ich dopływach. Cieki te wykazują wprawdzie łączność hydrologiczną z Narwią, lecz odległość od granic ostoł wzdłuż połączenia wodnego jest na tyle duża, że oddziaływanie nie będzie miało znaczenia dla przedmiotów ochrony ostoł.

W fazie realizacji przedsięwzięcia przeważają oddziaływania bezpośrednie, krótkoterminowe i chwilowo występujące. Wśród oddziaływań bezpośrednich o dużym natężeniu przeważają oddziaływania na te elementy środowiska, które ulegną trwałemu przekształceniu na skutek zajęcia terenu pod projektowaną trasę drogową, czyli na powierzchnię terenu, w tym glebę oraz florę. Wśród nich można wyliczyć

m. in: przejściowe zaburzenia funkcjonalne oraz zaburzenia środowiskowe w aspekcie przekształceń powierzchni ziemi, które będą trwałe do czasu zakończenia prac budowlanych (np. wymiana podłoża, koleiny na drogach dojazdowych do placu budowy). Prace ziemne prowadzące do trwałego przekształcenia powierzchni ziemi będą związane z budową nasypów i wykopów drogowych, przebudową skrzyżowań w celu powiązania trasy z istniejącym układem komunikacyjnym oraz realizacją urządzeń ochrony środowiska. Oddziaływanie na powierzchnię terenu może wystąpić również w przypadku skażenia gruntu w razie wystąpienia awarii urządzeń, instalacji lub środków i maszyn transportowych prowadzących prace budowlane oraz podczas składowania materiałów budowlanych i parkowania maszyn transportowych na placach budowy. Będą to zagrożenia typu fizykochemicznego, innego rodzaju, niż wyżej opisywane (mechaniczne). Związane są one z usunięciem w ramach działań ratunkowych skażonej warstwy gruntu o określonej miąższości, co okresowo wpływa na zmianę ukształtowania powierzchni ziemi. Jednakże ocenia się, że przyjęty prawidłowo sposób ochrony powierzchni ziemi na etapie prowadzenia prac budowlanych, jest w pełni zabezpieczy przed występowaniem opisanych niekorzystnych zjawisk.

W czasie wykonywania prac budowlanych zmiana i przekształcenie powierzchni terenu może powodować trwałe lub okresowe zmiany stosunków wodnych – zmiany w drenażu wód gruntowych oraz zmiany spływu powierzchniowego. Oddziaływania te będą znaczące w czasie wykonywania prac ziemnych, lecz realizowane na krótkich odcinkach, okresowe i po wykonaniu prac ziemnych przemijające.

Zakłada się również, iż mogą występować zagrożenia bezpośrednie przy prowadzeniu robót budowlanych w rejonie cieków, które będą kolidować z trasą projektowanych wariantów. Wśród nich można wymienić m. in.: zamulenie, wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów stosowanych do budowy czy emisja ścieków z baz. Dla zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem ściekami z baz itd., wymagane będzie uwzględnienie następujących rozwiązań:

- ujęcie ścieków sanitarnych z baz i wykonanie tymczasowych urządzeń do ich oczyszczania przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych lub wywożeniem ścieków do oczyszczalni ścieków komunalnych;
- ujęcie wód deszczowych i gruntowych z odwodnienia wykopów i ich mechaniczne podczyszczanie z zawiesiny (piasku, gliny, itd.), a następnie wprowadzenie tych wód do cieków powierzchniowych.

Oddziaływanie na wody podziemne związane jest przede wszystkim z ryzykiem infiltracji zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych z powierzchni terenu, z drogi lub obiektów związanych z trasą.

Oddziaływania w zakresie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza i wpływ inwestycji na środowisko wodno – gruntowe mają ograniczony czas występowania, czyli są krótkotrwałe. Zanieczyszczenia powietrza (jako wyniki prac budowlanych) będą się kumulowały wraz z oddziaływaniem ruchu pojazdów, który odbywał się będzie na istniejącym odcinku DW 678, w rejonie zbliżenia się do projektowanej trasy drogowej. Faza budowy będzie się wiązać z powstawaniem niezorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego: gazowych głównie dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenku węgla, węglowodorów i benzenu z pojazdów i maszyn wykonujących prace budowlane, pyłów związanych z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, fenolu, formaldehydu i węglowodorów uwalnianych do otoczenia podczas układania, rozprowadzania i zagęszczania mieszanki asfaltowej. Uciążliwości te będą występować okresowo i w skali lokalnej, ograniczone do terenu prowadzonych robót ziemnych.

W zakresie emisji hałasu następować będzie kumulacja hałasu maszyn budowlanych, ruchu pojazdów oraz ruchu na istniejących odcinkach drogowych (DW 678 i dróg lokalnych). Emisji ta będzie miała charakter okresowy i po wykonaniu prac budowlanych ustaną. Ocenia się, że emisja hałasu związana z pracą ciężkiego sprzętu oraz nieciągłością ruchu powodować będzie większą okresową uciążliwość akustyczną dla obszarów zabudowanych, położonych w rejonie prowadzenia robót. W związku z powyższym wskazane jest prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jedynie w porze dziennej.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wytwarzaniem odpadów. Znaczne ilości odpadów powstawać będą na etapie budowy obwodnicy. W czasie prowadzenia robót budowlanych wytwarzane będą odpady z: budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, wykonywanych prac ziemnych, wycinki zieleni, budowy i likwidacji zapleczy budowlanych w różnych grupach odpadów).

W fazie eksploatacji przeważają oddziaływania bezpośrednie i stałe. Wśród oddziaływań bezpośrednich znajduje się głównie wpływ hałasu drogowego na środowisko. Hałas powoduje oddziaływania stałe, a więc występuje we wszystkich przedziałach czasowych od krótkoterminowych do długoterminowych oddziaływań. Jednakże realizacja trasy drogowej pozwoli na maksymalną ochronę terenów chronionych akustycznie, a także ochronę wszystkich istniejących obiektów mieszkaniowych poprzez zaprojektowane ekrany akustyczne, które usytuowano w odległości 1,5 m od krawędzi jezdni.

Podobna sytuacja, jak w przypadku hałasu, jest z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie wystąpią ponadnormatywne oddziaływania zanieczyszczeń atmosferycznych, ze względu na kryterium ochrony ludzi. Jedyne przekroczenia wystąpią w zakresie kryterium ochrony roślin w stosunku do NO_x . W celu eliminacji minimalnych, punktowych przekroczeń standardów jakości powietrza atmosferycznego, wykonawca dokona zazielenienia skarp wykopów i nasypów (obsiew trawą), które to będą pełniły rolę biofiltra oraz przeciwoerozyjną.

Inwestycja w fazie jej użytkowania może spowodować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze sąsiadującym drogą oraz pogorszenia jakości wód powierzchniowych. Zmiany te w niektórych przypadkach mogą mieć charakter trwałych odkształceń w przypadku niewłaściwego zabezpieczenia środowiska. Jednakże prawidłowe wykonanie regulacji cieków, budowy mostu, przepustów, odtworzenie sieci hydrograficznej wyeliminuje zaburzenia stosunków wodnych na etapie eksploatacji, które mogłyby spowodować niekorzystne zmiany w otoczeniu drogi. Niekontrolowane zmiany w postaci nagłych przypływów i odpływów, a także wysięków, stagnacji wody lub przesuszenia terenu nie będą występować. Analiza wrażliwości środowiska gruntowo-wodnego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia wskazuje, że jest to teren o średnim, niskim i bardzo niskim stopniu zagrożenia.

W fazie eksploatacji zachodzi również oddziaływanie drogi wojewódzkiej na środowisko, związane z odprowadzaniem do niego ścieków opadowo – roztopowych. W celu ochrony środowiska w zakresie odprowadzania ścieków opadowo – roztopowych zaproponowano system odprowadzenia wód opadowych z projektowanego odcinka DW 678 z zastosowaniem systemu odwodnienia, na który składać się będą: rowy przydrożne trawiaste, odcinki kanalizacji deszczowej (w rejonie skrzyżowań), osadniki przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników oraz wyloty do istniejących odbiorników, lub alternatywne inne sposoby oczyszczania ścieków. Odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Horodnianka z jej dopływami, do których zakłada się odprowadzenie wód.

W czasie eksploatacji trasy drogowej mogą być wytwarzane odpady z: konserwacji urządzeń i obiektów drogowych (malowania, uzupełnienia konstrukcji), eksploatacji ekranów

akustycznych (czyszczenia i konserwacji ekranów), pielęgnacji zieleni, odpady komunalne (osad ściekowe), odpady wytwarzane w czasie ścierania się nawierzchni drogowej, odpady z czyszczenia ulic i placów, oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw, elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, szkło pochodzące z szyb pojazdów, obudowy lamp pojazdów i lamp oświetleniowych, lakiery samochodowe z pojazdów, drewno, żarówki itp. Istnieje ponadto możliwość wytworzenia innych opadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

Budowa nasypów drogowych oraz konstrukcja drogi w wykopach może wpłynąć na lokalne zmiany warunków klimatycznych obejmujących bezpośrednie sąsiedztwo drogi. Wiąże się to głównie z różnicami w nasłonecznieniu zboczy tworzonych sztucznie form terenu, takich jak wkopy czy nasypy. Zmiana ta nie będzie mieć istotnego znaczenia dla klimatu ze względu na wymianę ciepła z sąsiadującymi terenami poprzez wilgoć i ruch powietrza.

Skutki lokalnych zaburzeń warunków klimatycznych w postaci wzmożonego tworzenia się osadów atmosferycznych (rośa, szron), czy też powstawania zasp śnieżnych mogą oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu. Standardowe procedury stosowane przy normalnym utrzymaniu dróg (głównie utrzymanie zimowe) skutecznie rozwiążą ten problem. Oddziaływanie na klimat lokalny rozpocznie się w momencie przystąpienia do prac budowlanych i stopniowo będzie narastać aż do ich ukończenia. Poziom oddziaływania osiągnięty w momencie ukończenia prac budowlanych będzie utrzymany podczas eksploatacji projektowanej drogi. Oddziaływanie to jednak nie będzie znaczące i nie wpłynie istotnie na pozostałe elementy środowiska przyrodniczego oraz ich funkcjonowanie.

Realizacja, jak i eksploatacja inwestycji zgodnie z narzuconymi warunkami realizacji w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinna zapewnić ograniczenie jego oddziaływania na środowisko.

Dla niniejszego przedsięwzięcia, przebiegającego w odległości ok. 51 km kilometrów od granicy państwowej z Białorusią nie występują oddziaływania transgraniczne na żaden z komponentów środowiska.

Projektowana budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinkach obejścia m. Księżyno i obejścia m. Zalesiany przejmie większość ruchu z istniejącej DW 678, co wpłynie na poprawę przepustowości i ma duże znaczenie w przypadku obszarów zabudowy mieszkaniowej, przez które przebiega DW 678 w stanie istniejącym. Mniejszy udział pojazdów na istniejącym odcinku DW 678 w rejonie m. Księżyno poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszego jak i użytkownikom zmotoryzowanym oraz wpłynie na poprawę stanu środowiska poprzez zmniejszenie poziomu hałasu, emisji spalin, zanieczyszczenia wód opadowych. Projektowana budowa i rozbudowa DW 678 będzie miała pozytywne aspekty poprzez przejęcie ruchu, a tym samym zmniejszenie presji środowiskowych na istniejącym odcinku DW 678 w rejonie miejscowości Księżyno.

Nie zrealizowanie przedmiotowego przedsięwzięcia po wybudowaniu drogi ekspresowej S-19 z planowanym włączeniem do DW 678 przez węzeł „Księżyno”, przyczyni się do zwiększenia w sposób istotny ruchu na odcinku DW 678, co spowoduje zmniejszenie przepustowości i w konsekwencji może doprowadzić do tworzenia się odcinków o czasowej nieprzejezdnosci oraz może wpływać na pogorszenie stanu środowiska.