

RDOŚ-20-WOOS-II-66131-100/09/ub

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1; art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.) oraz z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok z dnia 7 grudnia 2009 r. (data wpływu: 08.12.2009 r.) znak: GDDKiA-O/BI-ZP-P4-265/DŚU/44/09 i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko – granica państwa (Kowno):

I. Określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Obwodnicy miasta Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko – granica państwa Kowno – według wskazanego przez wnioskodawcę *wariant II* w km 197+550÷205+577. Wariant ten o długości 8 027m przewiduje obejście miejscowości Szczuczyn po stronie zachodniej. Obwodnica budowana będzie etapowo. W etapie I wybudowana zostanie jedna jezdnia, a obiekty inżynierskie nad obwodnicą oraz podział działek zostaną wykonane pod docelowy przekrój Obwodnicy (dwie jezdnie po 3 pasy ruchu). Dobudowa jezdni drugiej nastąpi w etapie II.

Parametry techniczne obwodnicy:

- Klasa techniczna - S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa - 100 km/h
- Ilość jezdni - etap I – 1 jezdnia, etap II – 2 jezdnie
- Ilość pasów ruchu - etap I – 1 x 2 pasy ruchu, etap II – 2 x 3 pasy ruchu
- Szerokość pasa ruchu - etap I – 3,5 m - etap II – 3,5 m
- Szerokość opasek bitumicznych - tylko etap I – 2 x 0,75 m
- Szerokość pasów awaryjnych - tylko etap II – 2 x 2,50 m
- Szerokość pasa rozdziału - tylko etap II – 5.00 m (w tym opaski 2 x 0.5 m)
- Szerokość pobocza gruntowego - 2x0,75 m (ze zwiększeniem na odcinkach stosowania barier)

- Kategoria ruchu - KR6
- Obciążenie - 115 kN/oś

Powiązanie obwodnicy m. Szczuczyn z siecią dróg publicznych przewiduje się przy pomocy projektowanych dwupoziomowych węzłów:

Węzeł „Szczuczyn-Pisz” –typu „półkoniczyna” zaprojektowano na przecięciu projektowanej obwodnicy z drogą krajową nr 58. Węzeł połączony jest z drogą krajową Nr 58 przez dwa jednopoziomowe skrzyżowania. Dodatkowo przewidziano także rezerwę terenu pod drugi węzeł – **węzeł „Szczuczyn”** - węzeł typu „trąbka” w celu połączenia obwodnicy z istniejącą drogą krajową nr 61. Wszystkie relacje ruchowe na węzle przewiduje się jako bezkolizyjne.

Na projektowanej obwodnicy Szczuczyna występuje 10 obiektów inżynierskich w przybliżonych lokalizacjach:

- w km 198+346, wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą gminną Dołęgi – istniejąca droga krajowa Nr 61,
- w km 199+970, wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą powiatową Nr 1869B Jambrzyki – Szczuczyn,
- w km 200+668, wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą gminną Pisz–Szczuczyn,
- w km 201+851, wiadukt w ciągu obwodnicy,
- w km 202+426, wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą gminną Skaje Szczuczyn,
- w km 203+385, most nad rzeką Wisłą,
- w km 203+711, wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą gminną Bęćkowo – Szczuczyn,.
- w km 199+409, wiadukt nad obwodnicą zlokalizowany w ciągu drogi gminnej Dołęgi – Szczuczyn,
- w km 201+200, węzeł „Szczuczyn-Pisz” wiadukt nad obwodnicą zlokalizowany w ciągu drogi krajowej Nr 58 Pisz – Szczuczyn,
- w km 204+546, wiadukt nad obwodnicą, węzeł „Szczuczyn” (etap II)

Realizacja obwodnicy m. Szczuczyn wiąże się z koniecznością przebudowy kolidujących urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej: linii energetycznych napowietrznych średniego i niskiego napięcia oraz sieci wodociągowych i teletechnicznych.

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, obszarami parków narodowych i krajobrazowych oraz rezerwatami przyrody.

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1. Zorganizować plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację tych terenów.
- 2.2. Warstwę próchniczą gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac w miarę możliwości ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
- 2.3. Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych, substancji chemicznych należy lokalizować na utwardzonym terenie oraz odpowiednio je zorganizować w celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.
- 2.4. Ograniczyć wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do trasy planowanej obwodnicy, leżące poza wyznaczonym zapleczem budowy oraz drogami dojazdowymi.

- 2.5. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych lub zainstalować przenośne sanitariaty oraz sukcesywnie je opróżniać lub w miarę możliwości odprowadzać do istniejącej kanalizacji sanitarnej na warunkach uzgodnionych z gestorem sieci.
- 2.6. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi ujęte w szczelne otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne należy podczyszczać z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych za pomocą urządzeń oczyszczających m.in. studzienek osadowych i separatorów związków ropopochodnych.
- 2.7. Przenośnych sanitariatów oraz placów parkingowych maszyn, sprzętu i urządzeń budowlanych oraz zaplecza budowy nie lokalizować w km od 203+000 do 203+700.
- 2.8. Nadmiar mas ziemnych zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- 2.9. Prace rozbiórkowe i budowlane należy prowadzić w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie. Zabezpieczyć właściwie stan techniczny sprzętu oraz zapewnić jego należyłą eksploatację i konserwację.
- 2.10. Przewożony grunt oraz materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem. Ograniczać maksymalnie ilość odkrytych wykopów, miejsc składowania zebranego gruntu. Drogi dojazdowe do placu budowy należy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- 2.11. Wody opadowe z powierzchni szczelnych projektowanej obwodnicy odprowadzać powierzchniowo do rowów otwartych; w miarę potrzeby na łukach drogi i obiektach inżynierskich zaprojektować otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji.
- 2.12. Przed rozpoczęciem robót budowlanych przeprowadzić rozpoznawcze i sondażowe badania archeologiczne oraz ratownicze badania wykopaliskowe w miejscach kolizji ze stanowiskami archeologicznymi zgodnie z zaleceniem właściwego organu ochrony zabytków.
- 2.13. Należy przedsięwziąć szczególną uwagę i środki ostrożności podczas prowadzenia prac ziemnych w rejonie cmentarza (km 202+400 – 202+700).
- 2.14. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, magazynować czasowo w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu poza terenem leśnym i dolinami rzek oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom bądź wykorzystywać na potrzeby własne, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.15. Zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy.
- 2.16. Wykonać analizę destruktu asfaltowego uzyskanego w wyniku rozbiórki nawierzchni drogowych w celu zakwalifikowania go do właściwej grupy i podgrupy odpadów i określenia dalszego sposobu postępowania z tym odpadem.
- 2.17. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowy mieszkaniowej) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
- 2.18. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania.
- 2.19. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania.
- 2.20. Prace wykonywane w ramach budowy obiektów mostowych, częściowej wymiany gruntów lub wykopów prowadzić w sposób, który ograniczy konieczność zastosowania lokalnych odwodnień.
- 2.21. W celu zabezpieczenia lokalnych ścieżek migracji zwierząt zaprojektować przejścia i przepusty dla zwierząt.
- 2.22. Przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności.

- 2.23. Czas trwania prac na obszarach cennych przyrodniczo (dolina rzeki Wissa będącej ścieżką migracji zwierząt) powinien być maksymalnie skrócony.
- 2.24. W celu zminimalizowania wpływu na występujący na rzece Wissa grązel żółty *Nuphar lutea* (gatunek podlegający częściowej ochronie prawnej), podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę, aby wyeliminować lub maksymalnie ograniczyć liczbę zniszczonych osobników w populacji.
- 2.25. Pnie i odsłonięte korzenie rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji drzew powinny być zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych (np. poprzez odeskowanie pni, owinięcie matami słomianymi lub trzciniowymi).
- 2.26. Unikać obsypywania drzew i krzewów materiałami budowlanymi i ziemią na etapie budowy i eksploatacji inwestycji.
- 2.27. Przeprowadzać okresowe kontrole stanu technicznego rowów odwadniających, wylotów do odbiorników, przepustów, osadników oraz separatorów, w szczególności wiosną oraz po nawalnych bądź długotrwałych opadach deszczu.

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

- 3.1. W miejscach o stwierdzonych przekroczeniach norm hałasu zaprojektować skuteczne zabezpieczenia ochrony akustycznej.
- 3.1. Urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe-ujmowane w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji zaprojektować w taki sposób, aby na wylocie do odbiornika (wód lub ziemi) zawartość węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych wodach opadowych nie przekraczała 15 mg/l, zaś zawiesiny ogólnej 100mg/l.
- 3.2. Na obszarze przebiegu obwodnicy przez teren GZWP nr 217 – Pradolina Rzeki Biebrzy na wypadek wystąpienia poważnej awarii w rowach przydrożnych zastosować zastawki awaryjne zamykające.
- 3.3. Spływ wód opadowych z drogi należy zaprojektować powierzchniowo do przydrożnych rowów lub poprzez odcinki kanalizacji deszczowej (np. łuki drogi, obiekty inżynierskie).
- 3.4. W miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych bezpośrednio do odbiorników (brak cieków) zaprojektować szczelne zbiorniki ekologiczne (retencyjne), których typ zostanie określony na podstawie wyników badań geotechnicznych podłoża o pojemności umożliwiającej przetrzymywanie zanieczyszczonych wód, na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.
- 3.5. Przed odprowadzeniem wód opadowych do rzeki Wissy zaprojektować urządzenia oczyszczające (np. studnie osadnikowe, separator) oraz zabezpieczające na wypadek wystąpienia poważnej awarii (zastawki zamykające odpływ zanieczyszczeń z urządzeń).
- 3.6. W km 201+700÷204+020, gdzie obwodnica przebiega przez obszar GZWP nr 217 oraz występują płytko zalegające wody gruntowe zaleca się zastosowanie odpowiednich urządzeń zabezpieczających środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem np.: geowłókniny, geomembrany, kanalizacji deszczowej (wybór urządzeń zależny będzie od wyników badań geotechnicznych podłoża).
- 3.7. Opracować projekt nasadzeń zieleni krajobrazowej w celu wkomponowania drogi w otaczający teren spełniającej również funkcje ochronne przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń pyłowych i aerozoli.
- 3.8. W miejscach o stwierdzonych przekroczeniach norm hałasu w przybliżonych lokalizacjach: około km 198+050 (1 budynek, lewa strona), około km 198+610 (2 budynki, prawa strona), około km 199+440 (1 budynek, lewa strona), około km

- 202+440 (1 budynek, lewa strona), około km 202+460÷202+560 (2 budynki, prawa strona) zaprojektować ekrany akustyczne lub inne urządzenia techniczne pozwalające na dotrzymanie obowiązujących norm.
- 3.9. Zastosować obustronne wygrodenia drogi na całej jej długości. Na terenach leśnych należy wykonać ogrodzenie o wysokości 2,20 m, a na terenach pozostałych 2,0 m. Oczka siatki powinny być na tyle gęste (do wysokości co najmniej kilkudziesięciu centymetrów od ziemi), aby uniemożliwić przejście drobnym zwierzętom. Należy zapewnić stałą ciągłość ogrodzenia. Siatka powinna być wkopana na głębokość co najmniej 30 cm.
 - 3.10. Prace ziemne w rejonie cieków wodnych prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od 01 marca do 31 maja, od 15 września do 15 października).
 - 3.11. Prace ingerujące w koryto rzeki Wissy prowadzić poza okresem tarła gatunków ryb i inkubacji ikry (poza okresem od 01 marca do 30 czerwca).
 - 3.12. W przepustach dla zwierząt należy zainstalować półki wyniesione ponad zwierciadło wody, łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz, wykonane z materiałów innych niż metal.
 - 3.13. Przejścia dla średnich zwierząt obsadzić specjalnie ukształtowanymi pasami zieleni naprowadzającej (zadrzewienia i zakrzaczenia), zaleca się gatunki rodzime, głównie owocujące po obu stronach drogi, tworzące rodzaj leja zwężającego się w kierunku przejścia.
 - 3.14. Przy przejściach dla średnich zwierząt należy wykonać osłony antyolśnieniowe, które powinny być odpowiednio połączone z siatką ogrodzeniową naprowadzając zwierzęta na przejście.
 - 3.15. Należy wybudować przepusty dla płazów i małych ssaków wraz z urządzeniami naprowadzającymi (nasadzenia, płotki naprowadzające na przepusty). System naprowadzania płazów powinien być szczelny i mieć wysokość około 0,5 m i krawędź górną lekko wysuniętą w stronę nadchodzących płazów. Wygrodenie należy zakończyć na kształt litery U kierując zwierzęta do przepustu.
 - 3.16. Należy wybudować przejścia i przepusty dla zwierząt w następujących przybliżonych lokalizacjach i o przybliżonych parametrach:
 - około km 198+346 jako przejście dolne zespolone 20 x 3,5 m
 - około km 199+670 jako przepust poszerzony 3,5 x 1,5 m
 - około km 200+565 jako przepust poszerzony 3,5 x 1,5 m
 - około km 201+851 jako przejście dolne zespolone 7 x 3,5 m
 - około km 202+257 jako przepust poszerzony 3,5 x 1,5 m
 - około km 203+050 jako przepust poszerzony 3,5 x 1,5 m
 - około km 203+385 jako most poszerzony 50 x 4 m
 - około km 203+711 jako przejście dolne zespolone 7 x 3,5 m
 - 3.17. Wejścia do przejść dolnych zespolonych należy obsadzić kępami krzewów i/lub drzewami, w postaci leja naprowadzającego na przejście (szerokość leja od 5 m do 10 m, długość 25 - 50 m). Podłoże przejścia powinno być naturalne (gleba, piasek lub żwir). Pasem drzew i krzewów oddzielić strefę dla zwierząt od strefy dla ludzi.
 - 3.18. Przy budowie mostów poszerzonych w km 198+346 i 203+385, stanowiących przejście dla zwierząt, należy dążyć do zachowania istniejącej roślinności. W pobliżu tych obiektów należy nasadzić krzewy i/lub drzewa w postaci leja naprowadzającego na przejście (szerokość leja od 5 m do 10 m, długość 25 - 50 m). Podłoże przejścia powinno być naturalne (gleba, piasek lub żwir).
 - 3.19. Zaprojektować rowy trawiaste z zachowaniem możliwie najmniejszych spadków dna w celu zapewnienia efektu oczyszczania wód opadowych i roztopowych, spływających z planowanej drogi, zapobiegając zanieczyszczeniom wód powierzchniowych i podziemnych.

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

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

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

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Prowadzenie monitoringu przejścia dla zwierząt - mostu poszerzonego w km 203+385. Monitoring przejścia powinien trwać co najmniej 4 lata i obejmować: 2-krotne tropienie zimowe po świeżych opadach śniegu oraz co najmniej 2-krotne tropienie w pozostałym okresie polegające na rejestracji tropów na piasku (instalacja płytkej rynny wypełnionej piaskiem).
3. Dwa razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym należy dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.

III. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej oraz ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

IV. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z uwagi na przesłanki wynikające z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)

V. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie 12 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i najpóźniej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. W ramach analizy należy:

- Wykonać pomiary poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych ze specjalnym uwzględnieniem obszarów zabudowy mieszkaniowej w następującym kilometrażu obwodnicy:
 - w km 198+050 – budynek po stronie lewej w odległości 55 m od osi obwodnicy
 - w km 199+440 – budynek po stronie lewej w odległości 135 m od osi obwodnicy
 - w km 202+440 – budynek po stronie lewej w odległości 65 m od osi obwodnicy
 - w km 202+560 – budynek po stronie prawej w odległości 184 m od osi obwodnicy

- Przeprowadzić badania jakości wód opadowych ujętych w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne przed ich zrzutem do wód lub do ziemi (w szczególności do rzeki Wisły) po ich oczyszczeniu, w zakresie stężeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych). Powyższe badania przeprowadzić w wyznaczonych punktach dwukrotnie (np. w okresie kwiecień - maj i w okresie: wrzesień – październik).
- Dokonać oceny poprawności wykonania i zagospodarowania ogrodzeń ochronnych i przejść dla zwierząt.

W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania techniczne mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania lub utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

W dniu 8 grudnia 2009 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko – granica państwa (Kowno) wraz z załącznikami (pismo z dnia 8 grudnia 2009 r. znak: GDDKiA-O/BI-ZP-P4-265/DŚU/44/09).

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.). Zgodnie z art. 71 ust. 2 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.), organem właściwym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku. Zgodnie ze zmienionym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. Nr 187, poz. 1446) projektowana Obwodnica miasta Szczuczyn stanowić będzie ciąg trasy Via Baltica, której przebieg przedstawia się następująco: S8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno). Obwodnica, jako ciąg trasy Via Baltica spełniać będzie funkcję drogi tranzytowej łączącej centrum kraju ze wschodnią granicą państwa.

Na podstawie art. 73 ust. 1 ww. ustawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 19 sierpnia 2009 r. wszczął postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie, zgodnie z art. 33 ust. 1, art. 74 ust. 3 oraz art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko podał ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 18 grudnia 2009 r. znak RDOŚ-20-WOŚ-II-66131-100/09/ub, informując jednocześnie społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami, w tym z raportem oddziaływania na środowisko oraz jego streszczeniem w języku niespecjalistycznym i o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków, informując jednocześnie o wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia pod kątem zdrowia i życia ludzi. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie

internetowej tut. urzędu w dniu 21 grudnia 2009 r. Na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczenie było wywieszane od dnia 18 grudnia 2009 r. do dnia 4 stycznia 2010 r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Szczuczynie oraz w zainteresowanych sołectwach na trasie realizacji inwestycji w dniach 21.12.2009 r. – 04.01.2010 r. Uwagi i wnioski zainteresowani mogli składać w terminie 21 dni tj. do dnia 25 stycznia 2010 r. **W wyżej wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.**

Na podstawie art. 77 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 18 grudnia 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-100/09/ub wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanego przedsięwzięcia w odniesieniu do życia i zdrowia ludzi. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku postanowieniem z dnia 8 stycznia 2010 r. (data wpływu 11.01.2010 r.) nr 3/NZ/2009 znak: NZ 4153/12/09/10 pozytywnie zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie określając jednocześnie warunek jego realizacji: „w miejscach przekroczenia dopuszczalnych norm akustycznych dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej zastosować indywidualne zabezpieczenia”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty przedsięwzięcia, w tym wariant „zerowy” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, a także **wariant II** proponowany do realizacji przez inwestora, który w ocenie tut. organu okazał się wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

Wariant I (wschodni) – zlokalizowany po stronie południowo-wschodniej miasta. Obwodnica miasta Szczuczyna w wariacie wschodnim rozpoczyna się około km 197+768 istniejącej drogi krajowej nr 61. Następnie, odchodząc w kierunku wschodnim przebiega przez tereny pastwisk i przecina niewielki ciek. W odległości ok. 130 m po prawej stronie od planowanego przebiegu znajduje się zwarta zabudowa wiejska m. Sokoły. W km ok. 198+900 przewidziano budowę węzła „Szczuczyn”. Za węzłem droga obchodzi miasto Szczuczyn od strony wschodniej, przebiegając przez tereny pól oraz pastwisk. W km ok. 200+900 obwodnica przecina rzekę Wissa i kompleks mokradeł wokół jej doliny, a następnie kolejno dwie drogi powiatowe. Następnie obwodnica ponownie przebiega przez tereny pastwisk oraz pól w znacznej odległości od zabudowań mieszkalnych, aż do km ok. 203+430 gdzie przewidziano budowę węzła „Szczuczyn-Pisz”. Za węzłem obwodnica włącza się w istniejącą drogę krajową nr 61.

Wariant II (zachodni) – zlokalizowany po stronie północno-zachodniej miasta. Obwodnica miasta Szczuczyna w wariacie zachodnim rozpoczyna się około km 197+550 istniejącej drogi krajowej nr 61. Droga odchodząc na zachód przebiega w odległości ok. 50 m od gospodarstwa znajdującego się po lewej stronie. Następnie obwodnica przebiega przez tereny pól i pastwisk i w km ok. 199+980 przecina drogę powiatową. Następnie obwodnica ponownie przebiega przez tereny pastwisk aż do km ok. 201+200, w którym planowana obwodnica przecina drogę krajową nr 58, gdzie zaprojektowano węzeł „Szczuczyn-Pisz”. Kawalek dalej obwodnica przebiega przez tereny objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone na targowicę miejską. Za tymi terenami przecina drogę powiatową oraz mija po lewej stronie cmentarz żydowski. Dalej obwodnica przebiega przez tereny pastwisk oraz pola uprawne przecinając w km ok. 203+400 rzekę Wissa. W rejonie km ok. 205 przewiduje się rezerwę terenu pod ewentualną budowę węzła „Szczuczyn”. Następnie obwodnica włącza się w istniejącą drogę krajową nr 61.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia tzw. „wariant zerowy” – w przypadku zaniechania inwestycji, jaką jest budowa obwodnicy m. Szczuczyn natężenie ruchu na drodze krajowej 61 (i drodze 58 w m. Szczuczyn) nadal będzie wzrastać, przez co zwiększy się zagrożenie wypadkowe. Ponadto droga 61 na terenie Szczuczyna nie jest dostosowana do przeniesienia narastającego ruchu tranzytowego, który generuje uciążliwy hałas. Parametry drogi, brak lub źle funkcjonujące urządzenia ochrony środowiska powodują

zwiększający negatywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz na obszary przyległe do drogi (np. zabudowa chroniona). Dalszy przewidywany wzrost ilości pojazdów spowoduje znaczne utrudnienia w płynności ruchu oraz wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Odcinek istniejącej drogi krajowej nr 61 przebiega przez miejscowość Szczuczyn, gdzie zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest blisko drogi i narażona jest na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu drogowego. Przewiduje się, że wraz ze wzrostem natężenia ruchu i brakiem jego płynności w kolejnych latach, stan klimatu akustycznego będzie się pogarszał, szczególnie jeśli decyzja o budowie obwodnicy nie będzie podjęta.

Wariantem wnioskowanym przez Inwestora do realizacji, zgodnie z wnioskiem z dnia 8 grudnia 2009 r., jest wariant II (zachodni).

Wymienione wyżej warianty porównano w oparciu o *szczegółową metodą ujednoliconych wskaźników – tzw. analizą wielokryterialną*. Zróżnicowany wpływ wariantów występuje jedynie w odniesieniu do następujących czynników: zajęcie terenu pod inwestycję, zajęcie powierzchni pozostałych ekosystemów, występowanie ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej w buforze wariantu, powierzchnia zajętości gruntów III klasy bonitacji oraz ilość budynków narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu.

Na podstawie informacji zawartych w raporcie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i zebranych w trakcie prowadzonego postępowania uwag i wniosków ze strony społeczeństwa organ stwierdził, że optymalnym wariantem do realizacji jest wariant II - proponowany przez inwestora. Za wyborem tego wariantu przemawiają następujące argumenty:

Planowana inwestycja polegająca na budowie obwodnicy miejscowości Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61 według wariantu II (zachodniego) nie przecina żadnej formy ochrony przyrody w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220). Obszary te znajdują się w znacznych odległościach od planowanej trasy. Najbliżej położoną formą ochrony przyrody jest pomnik przyrody – sosna zwyczajna w miejscowości Obrytki w odległości ok. 1 km. Ponadto planowana inwestycja położona jest w odległości ok. 12 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Ostoja Biebrzańska” (kod:PLB200006) wyznaczonego rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. (Dz. U. Nr 229, poz. 2313, ze zm.) oraz w odległości ok. 15 km od granic specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Dolina Biebrzy” (kod:PLH200008) przekazanego w celu zatwierdzenia do Komisji Europejskiej. W ocenie organu, biorąc pod uwagę znaczną odległość od wyżej wymienionych obszarów oraz zakres i skalę przedsięwzięcia, przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary, w odniesieniu do gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych dla których ochrony zostały ustanowione. Ponadto przedsięwzięcie nie wpłynie na integralność i spójność obszarów sieci Natura 2000.

Obwodnica miejscowości Szczuczyn w planowanym wariantcie nie przecina korytarzy ekologicznych sieci ECONET- POLSKA oraz korytarzy migracyjnych dużych ssaków drapieżnych. Na przebiegu trasy znajdują się jedynie lokalne ścieżki migracji zwierząt tj. dzika, sarny, bobra. Konieczne jest więc umożliwienie migracji tym zwierzętom poprzez budowę odpowiednich przejść wraz ze strukturami naprowadzającymi je na te przejścia (zieleni, płotki).

W związku z powyższym, zobowiązano inwestora do zaprojektowania odpowiednich przejść w miejscach o nasilonej migracji zwierząt. Dla wybranego wariantu II zaprojektować należy następujące typy przejść dla zwierząt:

- most poszerzony (średnie i małe zwierzęta) - 2 szt.
- dolne zespolone (średnie i małe zwierzęta) - 2 szt.
- przepusty dla małych zwierząt - 4 szt.

Na rzecz raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w pasie o szerokości 250 m po obu stronach każdego z wariantów inwestycji. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, iż dolina rzeki Wissa stanowi szlak migracyjny m. in. bobra europejskiego *Castor fiber*. Na badanym obszarze zinwentaryzowano 5 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Były to: błotniak stawowy *Cirrus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Cirrus pygargus*, derkacz *Crex crex*, gąsiorek *Lanius collurio*, zimorodek *Alcedo atthis*. Wszystkie wymienione gatunki zostały stwierdzone w buforze wariantu I. W buforze wariantu II nie zinwentaryzowano żadnego gatunku z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Liczba stwierdzonych gatunków ptaków w buforze poszczególnych wariantów różnicuje porównywane warianty przebiegu obwodnicy na korzyść wariantu II – inwestycyjnego.

Projektowana obwodnica m. Szczuczyn w obu wariantach przebiega przez tereny o charakterze rolniczym. Dominują gleby należące do IV – VI klasy bonitacji z niewielką domieszką gleb III klasy. *Wariant I* przecina użytki zielone średnie na łącznej długości 260 m, zajmuje 1,4 ha gruntów III klasy bonitacji. *Wariant II* natomiast przecina głównie użytki zielone średnie na łącznej długości 2570 m i zajmuje 3,2 ha gruntów III klasy bonitacji. Pod względem zajętości gleb należących do III klasy bonitacji oraz długości przecięcia gleb wysokich kompleksów przydatności rolniczej (2 i 2z) bardziej korzystny jest przebieg *wariantu I (wschodni)*, jednakże pod kątem odporności gleb na zanieczyszczenia komunikacyjne pokrywa glebowa na przebiegu wariantu II (zachodniego) charakteryzuje się wyższym stopniem odporności w porównaniu do wariantu I (wschodniego).

Pod względem ilości zabudowy chronionej narażonej na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu w wyniku eksploatacji planowanej drogi wariant II (narażonych 7 budynków) wypada korzystniej w stosunku do wariantu I, w którym narażonych jest 12 budynków.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko biorąc pod uwagę następujące kryteria przedstawione w przedłożonym raporcie: utrata wartości przyrodniczej terenu, w tym zaburzenia drożności korytarzy migracyjnych zwierząt, utrata wartości przyrodniczych terenu ze względu na wpływ na gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze, zanieczyszczenia powietrza oraz oddziaływania na klimat akustyczny i wibracje, oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne i ujęcia wód do picia, przydatności rolniczej gleb i ich zanieczyszczenia, oddziaływanie na krajobraz, wytwarzanie odpadów, oddziaływanie na dobra materialne.

W ocenie organu budowa przedmiotowej obwodnicy Szczuczyna stanowić może źródło zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego. W celu zapobiegania i ograniczenia tego zjawiska zostały w niniejszej decyzji nałożone warunki zapewniające właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi pochodzącymi z nawierzchni drogi poprzez: odpowiednią lokalizację zaplecza budowy, prowadzeniem prac wykonawczych zgodnie z obowiązującymi normami i przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska (używanie sprawnego technicznie sprzętu, ograniczenie terenu placu budowy do niezbędnego minimum, właściwa organizacja prac). Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione również poprzez ujęcie ścieków (wód opadowych) w rowy przydrożne, system kanalizacji oraz zastosowanie urządzeń podczyszczających przed ich zrzutem do odbiorników. Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi polegać będzie głównie na prawidłowej organizacji placu budowy i jego zaplecza, zapewnieniu należytego stanu technicznego maszyn budowlanych i urządzeń oraz na prawidłowej gospodarce humusem i odpadami. Podczas eksploatacji drogi zobowiązano inwestora do prawidłowego zagospodarowania i utrzymania zieleni przydrożnej, co ochroni ziemię przed bezpośrednimi zanieczyszczeniami pochodzącymi z drogi. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą, którą należy ograniczyć do

niezbędnego minimum, a drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Na etapie realizacji inwestycji nałożono na inwestora obowiązek zabezpieczenia miejsc postoju sprzętu i maszyn, placu przeznaczonego do składowania materiałów budowlanych przed przedostaniem się do gleby substancji ropopochodnych oraz do prowadzenia właściwej gospodarki humusem i odpadami, a po zakończeniu prac na poszczególnych odcinkach do sukcesywnej rekultywacji terenu.

Z uwagi na przebieg obwodnicy w km 201+700÷204+020 przez obszar GZWP nr 217 (płytkie zaleganie wód gruntowych) zalecono zastosowanie np.: geowłókniny, geomembrany lub kanalizacji deszczowej, w zależności od wyników badań geotechnicznych podłoża, a przed zrzutem wód opadowych do rzeki Wissy zalecono zaprojektowanie urządzeń oczyszczających (separatory) oraz zabezpieczających na wypadek wystąpienia poważnej awarii.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga usunięcia drzew i krzewów kolidujących z projektowaną drogą. Wycinkę należy ograniczyć do niezbędnego minimum, a drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Zminimalizowanie hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji odbywać się będzie poprzez zastosowanie maszyn i urządzeń posiadających stosowne atesty, wyposażonych w osłony wyciszające. W sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowa mieszkaniowa) zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00). W związku z tym, iż dla w/w przedsięwzięcia określono, w których miejscach (w jakim kilometrażu drogi) podczas eksploatacji nastąpią przekroczenia norm hałasu, nałożono na inwestora obowiązek wykonania odpowiednich zabezpieczeń przeciwhałasowych. Wobec faktu, iż na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia nie można szczegółowo określić ich lokalizacji oraz parametrów, nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Dopiero po wykonaniu projektu budowlanego będzie możliwa jednoznaczna lokalizacja zarówno urządzeń ochrony przed hałasem jak i przejść dla zwierząt.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą krajobrazu. W obrębie projektowanego pasa drogowego obwodnicy oraz w pasach przebudowywanych odcinków pozostałych dróg przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją. Ze względu na te oddziaływania konieczne jest odpowiednie wkomponowanie przebiegu trasy w istniejący teren oraz krajobrazowe uatrakcyjnienie jej pobrzeża. W związku z powyższym, w niniejszej decyzji nałożono obowiązek nasadzenia pasów zieleni krajobrazowej, które dodatkowo pełnić będą rolę bariery biotechnicznej, szczególnie w odniesieniu do ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, zwiększenia współczynnika pochłaniania dźwięku w środowisku, a także dla ochrony terenów przydrogowych użytkowanych rolniczo. Uatrakcyjnione tereny przydrogowe są najbardziej naturalnym czynnikiem łagodzącym wpływ drogi na istniejące wglądy krajobrazowe. Projektowane pasy zieleni powinny mieć szerokość ok. 10-15 m i składać się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Dodatkowo mają one wartości ochronne i środowiskotwórcze, wynikające z oddziaływania zadrzewień na elementy środowiska przyrodniczego (klimat, gleba, woda).

Obwodnica wpłynie na zmianę krajobrazu w swej okolicy również dlatego, iż przebiegać będzie w znacznej części na nasypach, dlatego zobowiązano inwestora, aby ograniczył w ramach projektu budowlanego do minimum wysokość projektowanych nasypów i głębokość wykopów, które prowadzą do zmian ukształtowania terenu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w myśl obowiązujących przepisów nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku oraz zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, może stanowić jedynie miejsce kolizji pojazdów samochodowych

przewożących substancje niebezpieczne. W celu ochrony cieków wodnych, a w szczególności wód rzeki Wissy, przed skażeniem przewidziano urządzenia zabezpieczające (m.in. zastawki, separatory substancji ropopochodnych).

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem oraz ochrony wód odbiorników. Powyższą analizę należy wykonać zgodnie z proponowanymi zapisami w niniejszej decyzji oraz z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.

Szczegółowe warunki monitoringu określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobu ich prezentacji (Dz. U. Nr 18 poz. 163 i 164).

W odpowiedzi na zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 2 lutego 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-100/09/ub, który na podstawie art. 10 §1 Kodeksu postępowania administracyjnego poinformował o zebraniu pełnego materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowej inwestycji Burmistrz Miasta Szczuczyna pismem z dnia 24.02.2010 r. (data wpływu 02.03.2010 r.) wniósł, aby z uwagi na ochronę krajobrazową i ochronę zabytkową m. Szczuczyna oraz w celu poprawy komfortu zamieszkania ludzi w rejonie obwodnicy w km ok. 201+400÷204+546 zostały zaprojektowane pasy zieleni krajobrazowo-izolacyjnej. Wniósł również, aby w rejonie gdzie trasa obwodnicy przebiega w zbliżeniu do zabudowań kolonijnych zlokalizowanych w km ok. 198+050, 198+610, 199+440, 202+460, 202+560, 204+400÷500, 205+200 zaprojektować ekrany akustyczne. W ocenie organu, na tym etapie postępowania trudno jest szczegółowo określić rodzaj wymaganej ochrony akustycznej oraz jej dokładną lokalizację, dlatego też w niniejszej decyzji został nałożony obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Na etapie wykonywania projektu budowlanego, po przeprowadzonej niwelacji terenu przeznaczonego pod planowaną obwodnicę może okazać się, iż konieczność zastosowania ekranów akustycznych oraz zieleni krajobrazowej może wystąpić na innym kilometrażu drogi.

Zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania dla drogi krajowej ustala się na podstawie analizy porealizacyjnej, którą należy wykonać po upływie 1 roku oraz przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W związku z tym, że z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w niniejszej decyzji nie nałożono takiego warunku. Jednakże konieczność taka może wynikać dopiero z analizy porealizacyjnej.

W ocenie organu na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie wydawania niniejszej decyzji nie można jednoznacznie określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych. Uszczegółowienia na etapie wykonywania projektu budowlanego wymagać będą m.in. kwestie dotyczące: nasadzenia zieleni izolacyjnej, lokalizacji przejść dla zwierząt, lokalizacji takich urządzeń jak separatory, ekrany akustyczne oraz określenie ich parametrów. Ponadto na tym etapie postępowania trudno jest określić rodzaj ochrony akustycznej, gdyż po niwelacji terenu może okazać się, iż ze względu na ukształtowanie terenu na pewnych odcinkach drogi ekrany akustyczne lepiej jest zastąpić inną formą ochrony akustycznej, np. wałami ziemnymi.

Z uwagi na powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie uzyskiwania decyzji na realizację inwestycji drogowej.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla wnioskowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji.

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

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635).

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

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o oś

Otrzymują:

1. GDDKiA w Białymstoku,
2. Burmistrz Szczuczyna
3. pozostałe strony w trybie art.49 kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku