

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 151 § 1 pkt 2, art. 126 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), zwanej dalej „Kpa”, w związku z art. 63 ust. 1 i 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), zwaną dalej „uooś”, po rozpoznaniu wniosku Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, w imieniu którego działa pełnomocnik Arkadiusz Obidziński Arkas-Projekt Sp. z o.o., o ponowne rozpatrzenie decyzji z zakresie szerokości pasa inwentaryzacyjnego

postanawiam

- I. uchylić postanowienie Wójta Gminy Rzekuń, o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, znak: ROŚ.6220.1.2024 z dnia 29 października 2024 r.
- II. i w tym zakresie postanawiam:
 1. nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu dróg wojewódzkich nr 544 i 627 wraz z budową w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 do rejonu węzła drogi ekspresowej S61 „Komorowo” i budową drogi wojewódzkiej nr 677 na odcinku od rejonu węzła drogi ekspresowej S61 „Komorowo” do skrzyżowania z drogą krajową nr 60 w m. Grądy”.
 2. określić zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, który powinien zostać sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. uooś, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - 2.1. opisu planowanego przedsięwzięcia obejmującego warunki użytkowania terenu w fazie realizacji i użytkowania;
 - 2.2. opisu elementów środowiska przyrodniczego terenu inwestycji i korytarzy ekologicznych (w tym również lokalnych) w granicach obszaru objętego oddziaływaniem inwestycji, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478);
 - 2.3. wykonania i przedstawienia wyników inwentaryzacji przyrodniczej roślin i zwierząt na terenie planowanej inwestycji i w jej sąsiedztwie wykonanej przez specjalistę przyrodniczego w tym: ornitologa, herpetologa, botanika, entomologa i chiropterologa (inwentaryzację należy przeprowadzić w ciągu całego okresu lęgowego. W ramach inwentaryzacji należy przeprowadzić minimum 8 kontroli w sezonie lęgowym, co najmniej 6 kontroli w okresie migracji oraz co najmniej kontrole zimowe. Prace należy prowadzić: w buforze 500 m od linii osi planowanej inwestycji w obszarach Natura 2000; w buforze 300 m od linii osi planowanej inwestycji poza obszarami Natura 2000. Kontrole terenowe wskazane w zakresie raportu oś powinny być wykonywane podczas sprzyjających warunków pogodowych oraz porze dnia najbardziej odpowiednich dla gatunku objętego badaniami. Raport oś powinien zawierać wykaz (daty i godziny) kontroli terenowych;
 - 2.4. informacji na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na

którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;

- 2.5. opisu krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane;
- 2.6. opisu przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze oraz ciągłość korytarzy ekologicznych, wraz z oceną ich skuteczności odpowiednio na etapach realizacji, eksploatacji, użytkowania lub likwidacji przedsięwzięcia;
- 2.7. przedstawienia zagadnień w formie kartograficznej i graficznej, w skali umożliwiającej analizę przedstawionych w raporcie zagadnień;
- 2.8. należy odnieść się do przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 i Puszcza Biała PLB140007 oraz utrzymania celów ochrony;
- 2.9. ochronę przed hałasem: należy wykonać analizę emisji hałasu do środowiska zgodnie z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym oraz przedstawić zagadnienia w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izofon w porze dnia i nocy oraz wskazujących tereny chronione akustycznie;
- 2.10. analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia;
- 2.11. dokument zawierający wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz raport ooś należy zapisać w części
 - a) tekstowej tych dokumentów - w formacie PDF z możliwością przeszukiwania tekstu oraz w formacie RTF, DOCX, DOC albo ODT;
 - b) tabelarycznej tych dokumentów - w formacie PDF z możliwością przeszukiwania tekstu oraz w formacie XML, XLSX, XLS albo ODS;
 - c) graficznej i kartograficznej tych dokumentów - w formacie PDF;
 - d) przyrodniczej w części kartograficznej (dla inwentaryzacji) także w formatach wektorowych SHP lub GPKG wykorzystywanych w systemach informacji przestrzennej."

Uzasadnienie

W dniu 26 lutego 2024 r. na wniosek Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, w imieniu którego działa pełnomocnik Arkadiusz Obidziński Arkas-Projekt Sp. z o. o. zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu dróg wojewódzkich nr 544 i 627 wraz z budową w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 do rejonu węzła drogi ekspresowej S61 „Komorowo” i budową drogi wojewódzkiej nr 677 na odcinku od rejonu węzła drogi ekspresowej S61 „Komorowo” do skrzyżowania z drogą krajową nr 60 w m. Grądy”, uzupełniony 26 lutego 2024 r.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej „KIP”, należało stwierdzić, że wnioskowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie zatem z art. 71 ust. 2 pkt 2 uoos planowane przedsięwzięcie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym Wójt Gminy Rzekuń pismem znak: ROŚ.6220.1.2024 z dnia 26 lutego 2024 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia informując o możliwości zapoznania się osobiście lub przez pełnomocnika z aktami sprawy.

Na podstawie art. 64 ust. 1 *uooś* Wójt Gminy Rzekuń wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrołęce, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, określenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Pismem znak: ZNS.7040.48.2024 z dnia 12.03.2024 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrołęce stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres *raportu ooś* zgodny z art. 66 *uooś*. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w postanowieniu znak: WOOS-I.4220.354.2024.AST z dnia 08.08.2024 r. uzgodnił, że istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określając zakres *raportu ooś* zgodny z art. 66 *uooś* oraz wskazując zagadnienia, analizę których, w szczególności należy wykonać. Pismem znak: B.RZŚ.4901.30.2024 z dnia 10.10.2024 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Po uzyskaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrołęce, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Wójt Gminy Rzekuń postanowieniem znak: ROŚ.6220.1.2024 z dnia 29 października 2024 r. nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, w którym określił zakres raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, zwany dalej „*raportem ooś*” oraz zawiesił postępowanie administracyjne do czasu przedłożenia raportu ooś.

W dniu 8 czerwca 2025 r. inwestor zwrócił się do Wójta Gminy Rzekuń z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej ww. postanowieniem, w zakresie szerokości pasa inwentaryzacyjnego, tj. ograniczenia szerokości pasa inwentaryzacyjnego z 500 m do 300 m na terenie poza obszarem podlegającym ochronie Natura 2000, przy zachowaniu 500 m na obszarze podlegającym ochronie Natura 2000, motywując swój wniosek wyjściem na jaw nowych istotnych okoliczności nieznanych w dniu wydania decyzji.

Na podstawie art. 145 § 1 pkt 5 zostało wznowione postępowanie. W związku z powyższym Wójt Gminy Rzekuń wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o ponowne wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalenie zakresu *raportu ooś*.

Postanowieniem znak: WOOS-I.4220.674.2024.AST.2 z dnia 02.07.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres *raportu ooś* zgodny z art. 66 *uooś*, przychylając się do ograniczenia buforu inwentaryzacyjnego z 500 m do 300 m na terenie poza obszarem podlegającym ochronie Natura 2000, przy zachowaniu 500 m na obszarze podlegającym ochronie Natura 2000.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie mazowieckim w powiecie ostrowskim: gm. Wąsewo i gm. Ostrów Mazowiecka oraz powiecie ostrołęckim: gm. Czerwin, gm. Troszyn, gm. Rzekuń, gm. Olszewo-Borki i Ostrołęka (miasto na prawach powiatu). Przedsięwzięcie będzie realizowane na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 311). Zgodnie z art. 11i ust. 2 w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów

o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodność przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego nie jest wymagana.

Dokonując analizy KIP oraz zawartych w niej założeń realizacyjnych oraz uwzględniając uzyskane opinie i wszystkie uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 uoos, tj. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie należy stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie zachodzą szczególne przesłanki kwalifikujące realizację planowanej inwestycji do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie następujących dróg:

1. obwodnicy miasta Ostrołęki zlokalizowanej w województwie mazowieckim, powiecie ostrołęckim, powiecie miejskim Ostrołęka na terenie gminy miejskiej Ostrołęka oraz gmin Olszewo-Borki, Rzekuń oraz Troszyn,
2. drogi wojewódzkiej nr 627 zlokalizowanej w województwie mazowieckim, powiecie ostrołęckim i ostrowskim, na terenie gmin Rzekuń, Troszyn, Czerwin, Wąsewo oraz Ostrów Mazowiecka,
3. drogi wojewódzkiej nr 677 zlokalizowanej w województwie mazowieckim, powiecie ostrowskim, na terenie gmin: Wąsewo i Ostrów Mazowiecka.

W ramach zadania przewiduje się m. in.:

- rozbiórkę i budowę dróg wojewódzkich,
- rozbiórkę i budowę dróg krajowych,
- rozbiórkę i budowę dróg powiatowych,
- rozbiórkę i budowę jezdni dodatkowych/dróg gminnych/dróg wewnętrznych,
- rozbiórkę i budowę skrzyżowań z innymi drogami,
- rozbiórkę i budowę obiektów inżynierskich, w tym m. in. mostów, wiaduktów, przepustów, przejść i innych obiektów przeznaczonych dla zwierząt, tuneli, konstrukcji żelbetowych, prefabrykowanych i innych,
- rozbiórkę i budowę elementów drogi, m. in.: chodników, dróg dla pieszych i/lub rowerów, poboczy, przejść dla pieszych, zatok autobusowych, zjazdów, wjazdów i wyjazdów, elementów i urządzeń BRD i organizacji ruchu, oświetlenia i kanału teletechnicznego,
- przebudowę i rozbiórkę obiektów branży kolejowej,
- rozbiórkę i budowę konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie wzmocnienia podłoża, skarp nasypów i wykopów w zakresie powierzchniowym i wgłębnym,
- przebudowę lub rozbiórkę i budowę istniejącej infrastruktury technicznej,
- przebudowę lub rozbiórkę i budowę sieci uzbrojenia związanych z branżą kolejową,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- wykonanie kompleksowego odwodnienia drogi,
- przebudowę lub rozbiórkę, budowę koryt i umocnień rzek i cieków,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną drogą,
- zagospodarowanie zieleni w pasie drogowym,
- przestawienie/rozbiórkę obiektów kolidujących z inwestycją,
- wykonanie innych prac niezbędnych do realizacji inwestycji.

Ponadto w ramach analizowanej inwestycji zostaną przebudowane drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne (w tym przełożone po nowym śladzie).

W pobliżu inwestycji znajdują się: sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, sieć kanalizacji deszczowej, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć gazowa, sieć elektroenergetyczna napowietrzna niskiego, średniego oraz wysokiego napięcia, sieć elektroenergetyczna podziemna, sieć gazowa tranzytowa relacji Jamał-Europa. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie przebudowy, rozbiórki lub budowy wszystkich sieci

kolidujących z projektowanym układem drogowym. Jednocześnie przewiduje się budowę oświetlenia drogowego oraz kanału technologicznego.

Jak wynika z KIP zaprojektowano trzy warianty przebiegu dróg. W wyniku przeprowadzenia analizy wielokryterialnej, wariantem planowanym do realizacji jest Wariant 1 z podwariantem W1F.

Wariant W1: obwodnica Ostrołęki - około 22,6 km, droga wojewódzka nr 627 - ok. 21,5 km, droga wojewódzka nr 677 - około 5,6 km.

Obwodnica Ostrołęki:

Początek obwodnicy stanowi skrzyżowanie, zlokalizowane po południowo-zachodniej stronie miasta Ostrołęki, na połączeniu z drogą krajową nr 61. Dalej przedmiotowa droga biegnie w kierunku południowo-wschodnim przecinając rzekę Narew, na której planuje się wykonanie obiektu mostowego. W okolicy miejscowości Kamianka, za skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2569W obwodnica zmienia bieg w kierunku południowo-wschodnim, a następnie północno-wschodnim, aż do skrzyżowania z drogą powiatową nr 4403W. Następnie poprzez zastosowanie łuku poziomego trasa drogi ponownie skręca w kierunku południowo-wschodnim. Na przedmiotowym odcinku projektowana obwodnica przekracza linię kolejową nr 29 relacji Tłuszcz-Ostrołęka. W miejscu kolizji przewiduje się budowę wiaduktu. Następnie droga ponownie biegnie w kierunku północno-wschodnim pomiędzy miejscowościami Daniszewo i Zapieczne (na wysokości których przewiduje się kolejne skrzyżowania), jednocześnie przecinając linię kolejową nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce. W miejscu kolizji przewiduje się budowę wiaduktu. Od skrzyżowania z drogą gminną nr 251135W, zlokalizowanego pomiędzy miejscowościami Drwęcz i Zamość, droga biegnie w kierunku północnym. Na przedmiotowym odcinku obwodnica przecina istniejącą drogę wojewódzką nr 627. Za miejscowościami Susk Nowy i Ogonowo droga skręca w kierunku północno-zachodnim, przebiega po stronie zachodniej miejscowości Nowa Wieś Wschodnia i przecina linię kolejową nr 36 relacji Ostrołęka-Łapy, która przebudowywana jest w ramach programu CPK. W miejscu kolizji przewidziano wiadukt drogowy. Następnie, nieopodal miejscowości Łaskowiec, projektowana obwodnica włączana zostaje w skrzyżowanie typu rondo (z drogą krajową nr 61 i powiatową nr 2539W), stanowiące odrębną inwestycję realizowaną przez Zarząd Dróg Powiatowych w Ostrołęce.

Droga wojewódzka nr 627:

Początek zlokalizowano w km ok. 9+57 projektowanej obwodnicy Ostrołęki. Dalej droga biegnie w kierunku południowo-wschodnim, wzdłuż linii kolejowej nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce. W km ok. 0+43 przewidziano budowę wiaduktu drogowego przeprowadzającego drogę gminną nad jezdnią trasy głównej. Na wysokości miejscowości Jarnuty oraz w km ok. 5+39 drogi zaprojektowano wiadukty drogowy prowadzący drogę powiatową nr 2568W oraz drogę gminną nr 250555W nad istniejącą linią kolejową oraz projektowaną drogą wojewódzką. Na wysokości miejscowości Gucin, droga oddala się od istniejącej linii kolejowej w kierunku wschodnim. Za przedmiotową miejscowością droga ponownie przybliża się do linii kolejowej. Na przedmiotowym odcinku przewidziano budowę kolejnego wiaduktu prowadzącego drogę powiatową nr 2566W nad istniejącą linią kolejową. W km ok. 9+42, na wysokości miejscowości Skarżyn i Gocły, w km ok. 12+35 i 13+94 przewidziano kolejne wiadukty drogowy prowadzące istniejące drogi powiatowe nr 2565W i 4401W oraz gminne nr 250307W, 250308W i bez numeru nad istniejącą linią kolejową oraz projektowaną drogą wojewódzką. Przed miejscowością Trynosy trasę na odcinku ok. 2,3 km oddalono w kierunku wschodnim od linii kolejowej. Przed miejscowością Jelenie zaprojektowano kolejne dwa wiadukty drogowy prowadzące drogę powiatową nr 2642W oraz projektowaną drogę wojewódzką nr 677 nad istniejącą linią kolejową oraz projektowaną drogą wojewódzką nr 627. Następnie drogę włączono w łącznik z węzłem drogi ekspresowej S61 „Komorowo”, będący na etapie budowy.

Droga wojewódzka nr 677:

Początek drogi wojewódzkiej nr 677 zlokalizowano w km ok. 20+32 projektowanej drogi wojewódzkiej nr 627. Dalej droga biegnie w kierunku południowo-zachodnim omijając obszar Natura 2000. W km ok. 0+28 projektowana droga przecina linię kolejową nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce - przewidziano budowę wiaduktu. W miejscu przecięć z drogą powiatową nr 2646W oraz drogą gminną nr 261002W przewidziano rondo czterowlotowe. Przebieg przedmiotowej drogi zakończono jako włączenie w drogę krajową nr 60 w pobliżu w miejscowości Grądy.

Wariant W1 z podwariantem W1F: obwodnica Ostrołęki - ok. 22,6 km, droga wojewódzka nr 627 - około 22,9 km, droga wojewódzka nr 677 - około 5,6 km.

Obwodnica Ostrołęki - jak w wariantcie W1

Droga wojewódzka nr 627:

Przebieg drogi do km ok. 15+220 jest analogiczny jak w przypadku wariantu W1. Następnie na wysokości miejscowości Gucin przedmiotowa droga nadal biegnie wzdłuż linii kolejowej nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce. Za przedmiotową miejscowością trasa oddala się od linii kolejowej i biegnie w kierunku północno-wschodnim. Na wysokości miejscowości Borek droga zmienia kierunek na południowo-wschodni i biegnie po północnej/wschodniej stronie miejscowości Borek, Gocły i Damiany oraz zachodniej stronie miejscowości Malinowo Nowe oraz Przyborowie-Kolonia. Na odcinku pomiędzy miejscowościami Przyborowie-Kolonia oraz Trynosy droga biegnie wzdłuż istniejącej linii kolejowej. Za miejscowością Trynosy przebieg projektowanej drogi wojewódzkiej nr 627 jest analogiczny jak w przypadku wariantu W1.

Droga wojewódzka nr 677: jak w wariantcie W1.

Wariant W2: obwodnica Ostrołęki - ok. 23,4 km, droga wojewódzka nr 627 - ok. 21,5 km, droga wojewódzka nr 677 - ok. 5,8 km

Obwodnica Ostrołęki:

Początek obwodnicy stanowi skrzyżowanie, zlokalizowane po południowo-zachodniej stronie miasta Ostrołęki, na połączeniu z drogą krajową nr 61. Dalej przedmiotowa droga biegnie w kierunku południowo-wschodnim przecinając rzekę Narew, na której planuje się wykonanie obiektu mostowego. W okolicach miejscowości Kamianka, za skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2569W obwodnica zmienia bieg w kierunku wschodnim i przebiega w linii prostej aż do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2568W. Na przedmiotowym odcinku droga przecina dwie linie kolejowe: nr 29 relacji Tłuszcz- Ostrołęka oraz nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce. W miejscach kolizji przewiduje się budowę wiaduktów. Następnie trasa biegnie w kierunku północno-wschodnim pomiędzy miejscowościami Daniszewo i Zapieczne. Od skrzyżowania z drogą gminną nr 251107W, zlokalizowanego na wysokości miejscowości Zapieczne, droga biegnie w kierunku północno-wschodnim, pomiędzy miejscowościami Drwęcz i Zamość, przecinając w km ok. 13+84 istniejącą drogę wojewódzką nr 627. Na wysokości miejscowości Zabiele trasa drogi zmienia kierunek i biegnie w kierunku północno-zachodnim, po wschodniej stronie miejscowości Nowa Wieś Wschodnia. Na przedmiotowym odcinku obwodnica przecina linię kolejową nr 36 relacji Ostrołęka-Łapy, która przebudowywana jest w ramach programu CPK - przewidziano wiadukt drogowy. Następnie, nieopodal miejscowości Laskowiec, projektowana obwodnica włączona zostaje w skrzyżowanie typu rondo (z drogą krajową nr 61 i powiatową nr 2539W), stanowiące odrębną inwestycję realizowaną przez Zarząd Dróg Powiatowych w Ostrołęce.

Droga wojewódzka nr 627:

Początek projektowanej drogi wojewódzkiej nr 627 zlokalizowano w km ok. 9+35 projektowanej obwodnicy Ostrołęki. Dalej droga biegnie w kierunku południowo-wschodnim, wzdłuż linii kolejowej nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce. W km ok. 0+43 przewidziano budowę wiaduktu drogowego przeprowadzającego drogę gminną nad jezdnią drogi głównej. Przed miejscowością Janki Młode, celem ominięcia istniejących

zabudowań, przebieg drogi oddalono od linii kolejowej w kierunku wschodnim. Za miejscowością droga biegnie po południowo-zachodniej stronie miejscowości: Wojsze, Grodzisk- Wieś, Dzwonek i Malinowo Nowe oraz północno-wschodniej stronie miejscowości: Borek, Goćły, Damiany i Przyborowie-Kolonia. W km ok. 20+33, przed miejscowością Jelenie, przewidziano skrzyżowanie z istniejącą drogą wojewódzką nr 627. W km ok. 20+000, przewidziano wiadukt drogowy przeprowadzający drogę powiatową nr 2642W nad istniejącą linią kolejową oraz jezdnią drogi głównej. Dalej drogę poprowadzono po stronie południowej istniejącej drogi wojewódzkiej nr 627. Następnie drogę włączono w łącznik z węzłem drogi ekspresowej S61 „Komorowo”, będący na etapie budowy.

Droga wojewódzka nr 677:

Przebieg drogi wojewódzkiej nr 677 rozpoczęto od włączenia w łącznik węzła drogi ekspresowej S61 „Komorowo”, będący na etapie budowy. Dalej droga biegnie w kierunku południowo-zachodnim, częściowo przechodząc przez obszar Natura 2000. W km ok. 0+35 projektowana droga przecina linię kolejową nr 34 relacji Ostrołęka-Siedlce - zaplanowano wiadukt. W km ok. 3+50 projektowanej drogi przyjęto wykonanie czterowłotowego skrzyżowania typu rondo z drogą powiatową nr 5646W. Za przedmiotowym skrzyżowaniem trasa zmienia kierunek na zachodni. Przebieg drogi zakończono jako włączenie w drogę krajową nr 60 w miejscowości Grądy.

Analiza materiału dowodowego wykazała, że teren objęty planowaną inwestycją zlokalizowany jest częściowo w granicach: obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014, dla którego obowiązują przepisy Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 23 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 4462, ze zm.) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007, dla którego obowiązują przepisy Zarządzenia Nr 15 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007 (Dz. Urz. Woj. Maz. Poz. 3828, ze zm.). Obszar realizacji inwestycji znajduje się częściowo w korytarzu ekologicznym: Dolina Środkowej Narwi, Dolina Omulwi Południowo-Zachodni, Dolina Omulwi Północno-Wschodni, Puszcza Biała.

KIP wskazuje, że w trakcie prac związanych z przekształceniem terenu nastąpi usunięcie części szaty roślinnej, w tym drzew i krzewów kolidujących z zakresem inwestycji. Zmieni się także sposób gospodarowania gruntem. Teren obwodnicy miasta Ostrołęki stanowią tereny rolne, leśne, w sąsiedztwie rzeki Narew. Bardzo wiele gatunków ptaków związanych jest właśnie z krajobrazem rolniczym, rzeczny i leśnym, którego wielkopowierzchniowe przekształcenia - powstające w efekcie zagospodarowania, bez odpowiedniego rozpoznania populacji ptaków i ich siedlisk oraz zastosowania odpowiednich rozwiązań czy działań minimalizujących - mogą negatywnie wpłynąć na stan populacji ptaków. Mając na uwadze dominujący w analizowanych opracowaniach typ siedlisk ptasich, właściwych dla krajobrazu rolniczego, rzeczno-leśnego, który stanowią grunty orne, ale również bardziej zróżnicowane obszary stanowiące mozaikę łąk, pastwisk lub zadrzewień/zakrzewień, należy się spodziewać, że na ich obszarach występuje stosunkowo dużo gatunków wykorzystujących właśnie pola uprawne oraz nieużytki jako miejsce żerowania. Wśród nich należy wymienić gatunki, które mogą wykazywać znaczące preferencje wobec określonych typów siedlisk. Budowa dróg na terenach rolnych i leśnych, w sąsiedztwie rzek może prowadzić do zmniejszenia zróżnicowania przestrzennego niektórych ptaków. Często podczas budowy dochodzi do likwidacji zadrzewień i zakrzewień, które warunkują różnorodność ptaków, zwłaszcza na terenach niezabudowanych i niezagospodarowanych.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że na etapie eksploatacji inwestycji istnieje możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej

i konieczne będzie zastosowanie działań minimalizujących ww. uciążliwość. W związku z powyższym, stwierdza się konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, która to pozwoli określić wielkość i zasięg jego oddziaływania w celu stwierdzenia dotrzymania standardów jakości środowiska, a także określić zabezpieczenia minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko.

Analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 uooś wykazała, iż przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych wyznaczonych na podstawie konwencji z Ramsar. Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, poza strefami ochronnymi ujęć wód, a także poza obszarami góorskimi.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: 215 Subniecka Warszawska (cały teren inwestycji) i 221 Dolina Kopalna Wyszaków (południowa część terenu objętego inwestycją).

Planowane przedsięwzięcie przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne: na odcinku obwodnicy Ostrołęki w rejonie rzeki Narew i dopływu spod Żeber, a także w miejscu przejścia drogi przez rzekę Orz.

Omawiane przedsięwzięcie koliduje w wariantie planowanym do realizacji (Wariant 1 z podwariantem W1F) z następującymi ciekami naturalnymi:

- dla trasy drogi DW544: Dopływ Spod Żeber w km ok. 0+025 (w ciągu drogi łączącej z DK61), rzeka Narew w km ok. 1+352, dopływ spod Daniszewa w km ok. 8+493, 8+505, 8+516 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej), dopływ spod Zamościa w km ok. 10+335, 11+035, 11+098 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej), dopływ spod Rabęd w km ok. 12+521 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej), dopływ spod Zamościa w km ok. 13+350, 13+508, 13+590, 13+828 (w ciągu trasy głównej, DG251024W i drogi dodatkowej), kanał Troszyn-Susk w km ok. 15+011, 15+123 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej), dopływ spod Suska Nowego w km ok. 15+745, 15+787 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej), Czeczotka 2 w km ok. 16+625, 19+582 (w ciągu trasy głównej i drogi dodatkowej);
- dla trasy drogi DW627: dopływ spod Zamościa w km ok. 0+063, 0+255, 0+542 (w ciągu trasy głównej, w ciągu drogi DP2568W i drogi dodatkowej), dopływ spod Borowców w km ok. 4+378;
- podwariant W1F dla trasy drogi DW627: rzeka Orz w km ok. 0+771.

Przedmiotowe zamierzenie w wariantie rekomendowanym do realizacji (Wariant 1 z podwariantem W1F) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 04 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300), zwanego dalej „PGW”, zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200051 oraz fragmentarycznie w zlewni jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200050. Według PGW dla ww. JCWPd stan ilościowy i stan chemiczny dla JCWPd PLGW200051 i PLGW200050 określono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jako niezagrożone. Ww. JCWPd przeznaczone są do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Planowane przedsięwzięcie w wariantie rekomendowanym do realizacji (Wariant 1 z podwariantem W1F) położone jest w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP):

- „Dopływ spod Żeber” o kodzie PLRW2000102655369, która jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stanu wód nie oceniono z uwagi na brak badań biologicznych w JCW. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji hydromorfologicznych - prostowanie koryta - rzeki główne. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik

diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, zwanej dalej „RDW”.

1. „Narew od Omulwi do Orzyca” o kodzie PLRW20001626579 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji troficznych - źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo; nieznane (substancje zakazane). Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Narew w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Narew w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 RDW. Wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW): benzo(a)piren (występowanie w wodzie).

2. „Dopływ spod Zamościa” o kodzie PLRW200010265669 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, stan wód określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji hydromorfologicznych: prostowanie koryta - rzeki główne, budowle piętrzące - rzeki główne. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 RDW.

3. „Czeczotka” o kodzie PLRW200010265369 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, której stan wód określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji troficznych: źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); główne źródło presji hydromorfologicznych: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe; główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo. Celem środowiskowym dla JCWP jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 RDW. Wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW): MMI, benzo(a)piren (występowanie w wodzie).

4. „Narew od Biebrzy do Omulwi” o kodzie PLRW20001226539 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, której stan wód określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Narew w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Narew w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

5. „Orz od Dopływu z Wiśniewa do ujścia” o kodzie PLRW200010265699 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, której stan wód określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. W zlewni JCWP rozpoznano presje - główne źródło presji hydromorfologicznych - budowle piętrzące - rzeki główne. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Wszystkie ww. JCWP nie są przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi (art. 16 pkt 32 lit. a ustawy Prawo wodne) oraz JCWP „Narew od Biebrzy do Omulwi” jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (art. 16 pkt 32 lit. b ustawy Prawo wodne). Wszystkie ww. zlewnie JCWP rzecznych stanowią obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu (art. 16 pkt 32 lit. c ustawy Prawo wodne). Na obszarach wszystkich ww. zlewni JCWP poza „Dopływem spod Zamościa” znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (art. 16 pkt 32 lit. d ustawy Prawo wodne). W zlewniach JCWP: „Narew od Biebrzy do Omulwi” oraz „Narew od Omulwi do Orzyca” występują obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym - węgorza europejskiego (art. 16 pkt 32 lit. e ustawy Prawo wodne).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane stwarzają możliwość potencjalnego zagrożenia środowiska gruntowo-wodnego. Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód mogą być: spływ z terenu budowy oraz wyłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów używanych do budowy drogi (np. z mas bitumicznych), nieodpowiednio składowane materiały budowlane oraz materiały stosowane w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych i przy zabezpieczeniach antykorozyjnych, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne, zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) np. w czasie tankowania maszyn budowlanych lub w wyniku awarii. Bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i organizacji prac budowlanych. W związku z powyższym Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku w opinii znak: B.RZŚ.4901.30.2024 z dnia 10.10.2024 r., na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nałożył warunek, aby wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych, w celu zabezpieczenia gruntu przed wyciekami płynów eksploatacyjnych. Zaplecza budowy należy zorganizować: poza doliną rzeki Narew i co najmniej 50 m od koryt pozostałych cieków naturalnych; poza terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych (tj. poza obszarami gdzie zwierciadło wód gruntowych znajduje się do 2 m poniżej poziomu terenu); poza terenami zagrożenia powodziowego. Dopuszcza się lokalizowanie w pobliżu cieków naturalnych zapleczy budowy, sprzętów i składu materiałów niepodatnych na migrację wodną (np. belki, zbrojenia itp.) - jedynie w celu realizacji obiektu inżynierskiego. Ponadto zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe, miejsca magazynowania odpadów należy zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód. Na wypadek ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych lub płynów eksploatacyjnych wykonawca robót powinien wyposażyć teren przedsięwzięcia w środki do neutralizacji (sorbenty) powstałych zanieczyszczeń. W sytuacji, gdy dojdzie do awaryjnego wycieku, zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte środki do neutralizacji substancji ropopochodnych należy przekazać uprawnionemu podmiotowi do unieszkodliwienia. Prace ziemne należy

prorowadzić w taki sposób aby nie spowodować trwałych zmian stosunków wodnych. W przypadku konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych czas prowadzonych prac odwodnieniowych skrócić do minimum tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót. Należy ograniczyć przedostawanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych poprzez stosowanie, w trakcie robót ziemnych odpowiednich zabezpieczeń np. ścianek szczelnych. Wody z wykopów należy odprowadzać po uprzednim oczyszczeniu z piasku i zawiesiny.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w ramach prowadzonych prac budowlanych zaplanowano remont, przebudowę lub budowę nowych obiektów inżynierskich w miejscach kolizji z rowami i ciekami naturalnymi. Realizacja wariantu preferowanego do realizacji - Wariant 1 z podwariantem W1F wymaga m.in. odcinkowej likwidacji, przełożenia koryt cieków naturalnych i wykonania umocnień. W ramach prac zaplanowano przebudowę poniższych cieków naturalnych kolidujących z trasą drogi DW544 tj.: Dopływ spod Zamościa: w km ok. 10+000, długość przebudowy ok. 500 m; Dopływ spod Zamościa: w km ok. 11+000, długość przebudowy ok. 400 m; Dopływ spod Zamościa: w km ok. 11+800, długość przebudowy ok. 500 m; Dopływ spod Zamościa: w km ok. 13+400, długość przebudowy ok. 300 m; Dopływ spod Zamościa: w km ok. 13+800, długość przebudowy ok. 100 m; Kanał Troszyn-Susk: w km ok. 15+100, długość przebudowy ok. 250 m; Czeczotka2: w km ok. 19+600, długość przebudowy ok. 300 m. W przypadku konieczności umocnienia cieków naturalnych należy w pierwszej kolejności wykonać je z materiałów naturalnych (np. faszyna, humus, obsiew traw, darniowanie, narzut kamienny). W szczególnych sytuacjach wynikających np. ze zbyt dużych spadków podłużnych, prędkości przepływów w korytach, zabudowy (obiekty inżynierskie, przepusty, wyloty z systemu odwodnienia itp.) dopuszczalne jest wykonanie umocnień z innych elementów np. betonowych lub z tworzywa. Ponadto prace w obrębie cieków naturalnych należy realizować w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód płynących. W trakcie prowadzenia robót zapewnić niezakłócony przepływ wód w ciekach naturalnych. Prace budowlane na rzece Narew należy wykonać z zastosowaniem np. pomostów roboczych i podestów zabezpieczających przed przedostaniem się do wód materiałów używanych w trakcie prac budowlanych.

Jak wynika z KIP w ramach inwestycji planuje się: osadniki w studniach kanalizacyjnych, osadniki w studzienkach ściekowych (wpusty deszczowe), separatory substancji ropopochodnych i separatory zawiesin (osadniki), wykonanie systemu kanalizacji deszczowej i drenaży, wykonanie zbiorników retencyjnych. W KIP dokonano obliczeń prognozowanych stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych na analizowanych odcinkach drogi w wodach opadowych dla 2028 i 2038 roku. Z KIP wynika, iż prognozowane stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych nie przekroczą 15 mg/l. Prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wariantcie preferowanym do realizacji w spływach wód opadowych w 2028 roku będą wynosić od 159 mg/l do 294 mg/l, natomiast w 2038 roku od 190 mg/l do 307 mg/l. Jak wynika z KIP w rowach trawiastych można uzyskać redukcję stężenia zawiesiny ogólnej od 40% do 90% oraz redukcję stężenia węglowodorów ropopochodnych od 20 do 90%; w piaskownikach, osadnikach i studniach osadnikowych redukcja stężenia zawiesiny ogólnej i stężenia węglowodorów ropopochodnych wynosi od 60% do 80%, w zbiornikach retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych zachodzi redukcja stężenia zawiesiny ogólnej i stężenia węglowodorów ropopochodnych do 80%. Urządzenia wchodzące w skład systemu odwodnienia drogi zostały dobrane w taki sposób, aby nie dopuścić do przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń tj.: węglowodory ropopochodne 15 mg/l, zawiesiny ogólne 100 mg/l, które zostały określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także odprowadzania wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311). W związku z czym nałożono warunek, aby wody opadowe z nawierzchni drogi na całej szerokości

doliny Narwi ujmować w szczelny system kanalizacji. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu odwodnienia należy zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji. W wariantie planowanym do realizacji, zaplanowano odprowadzanie wód opadowych i roztopowych cieków naturalnych, stanowiących końcowe odbiorniki: Dopływ spod Żeber, Narew, dopływ spod Daniszewa, dopływ spod Zamościa, kanał Troszyn-Susk, dopływ spod Suska Nowego, Czeczotka 2, dopływ spod Borowców, Orz. W związku z czym nałożono warunek, aby przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników, będących ciekami naturalnymi zaprojektować osadniki i separatory substancji ropopochodnych.

W ocenie organu, przy uwzględnieniu rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne, w tym sposób prowadzenia prac w sąsiedztwie cieków naturalnych należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie nie powinno kolidować z realizacją celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych i jeziornych (JCWP) oraz jednolitej części wód podziemnych (JCWPd).

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na stan wód oraz osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Inwestycja, ze względu na swój charakter oraz lokalizację, nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Analizując wniosek stwierdza się, że planowane przedsięwzięcie może w sposób znaczący oddziaływać na środowisko. W raporcie oś należy przeanalizować wpływ planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze w kontekście wpływu na ww. obszary Natura 2000, ich przedmioty ochrony w fazie realizacji oraz funkcjonowania inwestycji oraz cele ochrony określone ww. zarządzeniach. Inwestor powinien przeprowadzić inwentaryzację przyrodniczą analizowanego terenu, a także przedstawić wpływ inwestycji na lokalne szlaki migracji zwierząt (w tym ptaków) i zaproponować działania minimalizujące oraz rozwiązania inwestycyjne, dzięki którym realizacja przedsięwzięcia nie będzie negatywnie wpływała na środowisko przyrodnicze. Planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (m.in.: emisja hałasu, zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Budowa drogi spowoduje zmianę klimatu akustycznego na terenach przyległych do drogi, m.in. zabudowy mieszkaniowej. Podczas etapu budowy emitowany hałas będzie odznaczać się dużym wahaniami czasowym jak i zmiennym natężeniem. Źródłem hałasu będą wykorzystywane maszyny i pojazdy budowlane (pojazdy ciężarowe, koparki, dźwigi, walce itp.) Na etapie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter nieorganiczny. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia następować będzie proces spalania paliwa w silnikach pojazdów mechanicznych co skutkuje emisją do powietrza szeregu substancji o różnym charakterze oddziaływania na środowisko. Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawały m. in. ścieki socjalno-bytowe, wytwarzane i przechowywane będą czasowo różnego rodzaju odpady. Powstające na etapie eksploatacji odpady związane będą z utrzymaniem stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz towarzyszącej jej infrastruktury. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, nastąpi zwiększenie natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze oraz drogach stanowiących dojazdy do niej co wiąże się z pogorszeniem stanu akustycznego oraz stanu bezpieczeństwa dla lokalnych użytkowników dróg (m.in.: pieszych, rowerzystów).

Po przeprowadzeniu analizy załączonej do wniosku dokumentacji oraz treści opinii, uwzględniając uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *u.o.o.s.*, organ postanowił o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.