



Białystok, 31-07-2023 r.

WOOŚ.420.65.2018.DK

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 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. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) oraz § 2 ust 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Macieja Bernarda Gorysza Zastępcę Dyrektora Oddziału GDDKiA w Białymstoku z dnia 4 września 2018 r., znak: O.B.I.I.2.4110.dśu.8.1.2018.jw uzupełnionego wnioskiem Pana Norberta Wyrwicha Zastępcy Dyrektora Oddziału GDDKiA w Białymstoku z dnia 21 lutego 2023 r., znak: O.B.I.I-2.5302.1.1.2023.JW w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na: budowie drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz – Ploski wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 65 Kudrycze – Kuriany – Grabówka oraz budową, rozbudową i przebudową dróg innej kategorii i niezbędnej infrastruktury.**

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie po nowym śladzie drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz - Ploski od km ok. 0+107,91 do km ok. 39+692,59. Początek odcinka wyznacza węzeł Białystok Zachód planowany do budowy na przecięciu z drogą ekspresową S8 (węzeł ten nie wchodzi w zakres niniejszej decyzji). Koniec odcinka drogi ekspresowej wyznaczono po przekroczeniu rzeki Narew w okolicach miejscowości Ploski na włączeniu w istniejącą drogę krajową nr 19. Przedsięwzięcie swym zakresem obejmuje również budowę po nowym śladzie odcinka drogi krajowej nr 65 od km 0+000,00 do km ok. 13+716,69. Początek projektowanego odcinka drogi krajowej wyznaczono w węźle Białystok Południe na projektowanej drodze S19 a koniec na włączeniu w istniejącą drogę krajową nr 65 na wschód od Białegostoku. Planowana droga ekspresowa S19 na odcinku od węzła „Białystok Zachód” do węzła „Białystok Południe” oraz droga krajowa nr 65 stanowiąc będą tzw. obwodnicę południową Białegostoku.

Zakres inwestycji obejmuje realizację: obiektów inżynierskich, węzłów, urządzeń ochrony środowiska, odwodnienia drogi, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, miejsc obsługi podróżnych, oświetlenia, przebudowę mediów oraz kolidujących z projektowaną drogą dróg bocznych i urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej: linii elektroenergetycznych, linii teletechnicznych, sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych i melioracyjnych.



**Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo**

ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok, tel.: 85 74-06-981 wew. 10, [biuro@bialystok.rdos.pl](mailto:biuro@bialystok.rdos.pl),  
[gov.pl/web/rdos-bialystok](http://gov.pl/web/rdos-bialystok)

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, powiecie białostockim w obrębie gmin: Choroszcz, Turośń Kościelna, Juchnowiec Kościelny, Zabłudów i Supraśl oraz w powiecie bielskim w gminie Bielsk Podlaski.

Przedmiotowa droga przecina obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000: Puszcza Knyszyńska PLB200003 i Dolina Górnej Narwi PLB200007, oraz specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Ostoja Knyszyńska PLH200006 i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010. Narusza również Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi. Ponadto w odległości ok. 200 m znajduje się otulina Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. Witolda Sławińskiego, w odległości ok. 2,3 km zlokalizowana jest otulina Narwiańskiego Parku Narodowego oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001. W odległości ok. 4,1 km znajduje się Narwiański Park Narodowy oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002, a najbliższy płat obszaru Natura 2000 Murawy w Haćkach oddalony jest o ok. 4,5 km od planowanej inwestycji.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji konieczne będą wyburzenia obiektów kubaturowych: 8 budynków mieszkalnych i 14 budynków gospodarczych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód podziemnych (GZWP), nie koliduje z wyznaczonymi strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych.

Planowana inwestycja koliduje z 1 obiektem zabytkowym i 22 stanowiskami archeologicznymi.

## **2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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. a) place budowy oraz zaplecza budowy należy wyposażyć w techniczne i chemiczne środki do ograniczania rozprzestrzeniania się, usuwania lub neutralizacji zanieczyszczeń ropopochodnych. Przeprowadzać codzienną kontrolę szczelności przewodów paliwowych maszyn i urządzeń. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;
- b) w obrębie zapleczy budowy należy zlokalizować place parkingowo-serwisowe, myjnie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych, miejsca magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsca magazynowania odpadów;
- c) tankowanie, serwisowanie oraz parkowanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie placów parkingowo-serwisowych;
- d) dopuszcza się tankowanie i serwisowanie stacjonarnych maszyn i urządzeń budowlanych poza placami parkingowo-serwisowymi, pod warunkiem zabezpieczenia gleby w miejscu ich posadowienia za pomocą materiałów technicznych umożliwiających ujęcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych;
- e) materiały pędne oraz oleje i smary wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie placów parkingowo-serwisowych. Powyższe substancje należy magazynować w zamykanych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych;
- f) mycie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie myjni;

g) place parkingowo-serwisowe oraz myjnie należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu;

h) materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań. Rodzaje i ilość urządzeń lub środków dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych materiałów, substancji i preparatów. Powyższe materiały, substancje i preparaty magazynować i przemieszczać w opakowaniach producenta. W przypadku ich wydostania się z opakowań, należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;

i) dopuszcza się magazynowanie niezanieczyszczonej gleby i ziemi przewidzianych do wykorzystania do realizacji przedsięwzięcia oraz humusu poza zapleczem budowy. Humus i glebę z terenu budowy w pierwszej kolejności wykorzystać do właściwego urządzenia przepustów, półek, a także do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi (w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki; nie wywozić na znaczne odległości) w tym do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi, do zadarniania nowego sąsiedztwa drogowego oraz do uformowania skarp, wykopów, nasypów. W przypadku braku takiej możliwości, umożliwić wykorzystanie gleby przez inne podmioty;

j) po zakończeniu każdego kolejnego odcinka budowanej drogi jak najszybciej przeprowadzić prace porządkowe, zmierzające do zrehabilitowania terenów zniszczonych w trakcie prac budowlanych (w liniach rozgraniczających) oraz wywiezienia wszystkich czasowych elementów budowy (w tym odpadów).

2. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie wykonywać w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót.
3. Ograniczać czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym, wyłączać silniki maszyn w trakcie przerw w pracy.
4. Opracować i wdrożyć taki plan robót, by w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie.
5. Zaplecze budowy i park maszyn budowlanych należy lokalizować w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną.
6. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia wykonać dokumentację określającą stan techniczny budynków i ich podatność w zakresie wpływu drgań (dla zabudowy znajdującej się w odległościach, w której może występować niekorzystny wpływ drgań na stan techniczny budynków).
7. W przypadku wystąpienia długotrwałego braku opadów atmosferycznych materiały sypkie składowane na placu budowy oraz drogi dojazdowe należy zabezpieczyć przed pyleniem, np. poprzez zraszanie wodą.
8. Odpowiednio zorganizować teren prac oraz zabezpieczyć miejsca robót poprzez rozmieszczenie i oznakowanie granic poszczególnych miejsc pracy (np. wykopów).
9. Dojazd do placu budowy i do zaplecza budowy należy prowadzić w pierwszej kolejności w oparciu o istniejącą sieć dróg. Dodatkowe drogi dojazdowe należy wytyczyć w miejscach nie kolidujących z ciekami, jeżeli będzie to możliwe technicznie, technologicznie i organizacyjnie. W przypadku konieczności

przekroczenia drogą dojazdową cieką należy zapewnić swobodny przepływ wód w cieką. Tymczasowe drogi dojazdowe do terenu budowy wykonać jako rozbieralne oraz z elementów niepowodujących zanieczyszczeń.

10. Prace budowlane, w szczególności związane z odhumusowaniem, wycinką i wykopami, należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
11. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami powstającymi podczas budowy:
  - a) odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie specjalnie przygotowanych placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy;
  - b) dopuszcza się magazynowanie odpadów w postaci gleby i ziemi, w tym kamieni, niezawierających substancji niebezpiecznych (kod: 17 05 04) poza zapleczem budowy;
  - c) place przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu;
  - d) place i miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające zebranie lub neutralizację odpadów, w sytuacji ich przypadkowego wydostania się z pojemników. Rodzaje i ilość tych urządzeń lub środków należy dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych odpadów. W przypadku wydostania się odpadów z pojemników należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.
12. Przy wykonywaniu robót w miejscach występowania skarp rzek i cieków, zabezpieczyć je odpowiednio opaskami chroniącymi przed osuwaniem.
13. Prace związane z ingerencją w koryta rzek i ich doliny, mniejszych cieków i terenów podmokłych należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
14. Prace ziemne i niwelacyjne prowadzić w taki sposób aby nie spowodować trwałych zmian stosunków wodnych oraz uniknąć odwodnienia pobliskich terenów i zapewnić ochronę wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniami. W przypadku zaistnienia konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych skrócić do minimum, tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót. W celu ograniczenia zanieczyszczenia wód powierzchniowych wykonywać bieżące plantowanie terenu ze spadkiem do rowów odprowadzających, a w szczególnych przypadkach (brak odpływu) – odpompowanie napływających do wykopu wód. Ponadto ściany wykopów i skarpy nasypów bezpośrednio po docelowym uformowaniu zabezpieczać przed działalnością wód opadowych i roztopowych poprzez humusowanie z obsianiem traw.
15. Wody opadowe i roztopowe, pochodzące z powierzchni jezdni, przed odprowadzeniem do odbiorników podczyszczać z zawieszin za pomocą osadników.
16. Studnie osadnikowe i separatory powinny posiadać szczelne pokrywy. Wyklucza się stosowanie otwartych urządzeń, w tym piaskowników.
17. Wszystkie studzienki rewizyjne powinny posiadać pełne pokrywy o możliwie najmniejszej liczbie otworów obsługowych i możliwie najmniejszej średnicy tych otworów.
18. Wszystkie studnie i niecki wpadowe powinny posiadać szczelną pokrywę górną (betonową) z włazem rewizyjnym. W przypadku gdy głębokość niecki jest zbyt mała dla zastosowania stałej pokrywy (utrudnienia eksploatacyjne), dopuszczalne jest zastosowanie przykrycia otwieranego w postaci stalowej kłapy lub ramy z płaskowników stalowych z rozpiętą gęstą siatką stalową o wielkości oczek  $\leq 5$  mm.
19. W przypadku, gdy studnie lub niecki posiadają otwory wlotowe (połączenie z rowami), należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie płazów do wnętrza obiektów – poprzez wyposażenie otworów w kraty stalowe lub rząd

pionowych prętów (płaskowników) - należy zastosować rozwiązanie kompromisowe pomiędzy wielkością oczek (czym mniejszy tym lepsze zatrzymywanie zwierząt), a wymaganiami hydrologicznymi (czym mniejsze oczka tym łatwiejsze blokowanie przepływu). Wielkość oczek kraty (odstępów pomiędzy prętami) powinna być nie większa niż 2 cm i zapewniać przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów.

20. W przypadku gdy studnia lub niecka zlokalizowana jest bezpośrednio przy wlocie do przepustu, należy umożliwić zwierzętom swobodne przechodzenie przez przepust poprzez wykonanie pochylni z betonu.
21. Dwa razy w roku, tj. w okresie od 1 lutego do 31 marca oraz w sierpniu lub wrześniu prowadzić kontrole, czyszczenie, konserwację i naprawy elementów systemu odwodnienia drogi tj. rowów, studzienek, wpustów ulicznych, wlotów do separatorów i osadników. W razie potrzeby wykonać wykaszanie rowów. System odwodnienia powinien mieć zapewnioną drożność przez cały okres eksploatacji drogi
22. Wody opadowe i roztopowe z terenów miejsc obsługi podróży (MOP) przed odprowadzeniem do zbiornika retencyjnego oczyszczać w osadniku i separatorze.
23. Ścieki sanitarne z terenów MOP odprowadzać do szczelnych zbiorników, a następnie oczyszczać poprzez Biologiczną Oczyszczalnię Ścieków.
24. W rejonie dolin rzecznych i cieków nie prowadzić napraw sprzętu mechanicznego mogących skutkować przedostaniem się do środowiska substancji niebezpiecznych (np. płynów eksploatacyjnych, paliw).
25. Przed rozpoczęciem prac zebrać warstwę gleby (humusu) i złożyć ją w przyzmacz w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Przyzmy zlokalizować w miejscach nienarażonych na rozjechanie przez pojazdy budowlane i inne maszyny.
26. Zaplecza budowy, stałe bazy magazynowania (materiałów budowlanych, mas ziemnych, odpadów), miejsca postoju i tankowania pojazdów lokalizować w liniach rozgraniczających inwestycji z zachowaniem odległości min. 50 m od koryt rzek i innych cieków oraz od brzegów zbiorników wodnych, w tym starorzeczy.
27. Niedopuszczalne jest usuwanie drzew i krzewów mające na celu wyłącznie pozyskanie miejsca na lokalizację zapleczy budowy, baz magazynowania: materiałów budowlanych, mas ziemnych, destruktu asfaltowego, odpadów, miejsc postoju i tankowania pojazdów oraz placów manewrowych. Istniejącą, otaczającą zieleń (drzewa i krzewy) należy zaadaptować w projekcie nowych nasadzeń.
28. Wszelkie prace prowadzone w obrębie cieków naturalnych realizować w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód płynących. W trakcie prowadzenia robót zapewnić przepływ wód w ciekach naturalnych. Nie dopuszczać do spiętrzenia wód w wyniku prowadzonych prac budowlanych lub np. do przypadkowego dostania się elementów konstrukcji do cieków, które należy bezzwłocznie usunąć z koryta.
29. Odwodnienie wykopów pod obiekty inżynierskie, wykonać z zastosowaniem technik, które nie doprowadzą do trwałych zmian w środowisku gruntowo-wodnym (np. za pomocą igłofiltrów).
30. Roboty budowlane w dolinach cieków wodnych (w szczególności roboty ziemne, fundamentowanie, wykonanie podpór i przyczółków) prowadzić poza okresami wezbrań wód – w przypadku rzeki Narew zwłaszcza wiosennego podnoszenia się poziomu wody skutkującego rozlaniem wód na całą dolinę, a w czasie ich trwania usunąć z zagrożonego obszaru sprzęt i materiały mogące spowodować zanieczyszczenie wód.
31. Podczyszczać zanieczyszczone i zamulone wody z wykopów i odwodnień przed ich odprowadzeniem do rzek, w szczególności rzeki Narew.

32. W celu zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód rzeki Narew, stosować pomosty robocze i podesty zabezpieczające przed przedostaniem się do wód materiałów używanych w trakcie prac budowlanych.
33. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznych w dolinie Narwi nie podejmować działań związanych z emisją hałasu w porze nocnej - między godz. 22.00 a 6.00 (poza krótkotrwałymi, wynikającymi z konieczności technologicznych sytuacjami).
34. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym. Nadzór ten powinien składać się ze specjalistów posiadających wiedzę praktyczną z następujących dziedzin: herpetologii, teriologii, ornitologii, botaniki, ichtiologii, fitosocjologii, dendrologii, entomologii, chiropterologii i malakologii, posiadających doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych i identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie kontrola wpływu prowadzonych prac przygotowawczych i budowlanych na występujące w obszarze planowanej inwestycji, jak i na terenach bezpośrednio z nią sąsiadujących, gatunki fauny i flory oraz stwierdzone siedliska przyrodnicze. Nadzór musi również obejmować nadzorowanie i korygowanie poprawności wykonania działań minimalizujących i kompensujących, w tym montażu budek dla ptaków i skrzynek dla nietoperzy, budowy zbiorników dla płazów.
35. Prace polegające na odcinkowym przełożeniu rowów i cieków, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym i realizować według następujących zasad:
  - a) wykonać nowy odcinek koryta cieków,
  - b) włączyć nowoprojektowany odcinek do naturalnego koryta cieków,
  - c) odciąć stary fragment koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieków) przez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowoprojektowanym odcinku koryta cieków,
  - d) dokonać lustracji „starego” koryta pod kątem występowania w nim zwierząt, a w przypadku ich znalezienia, przenieść je pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska (optymalnie do odcinka cieków położonego powyżej fragmentu objętego pracami). Następnie należy stopniowo obniżać poziom lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a w dalszej kolejności dokonać sprawdzenia dna, celem odłowienia zwierząt, które mogą być zagrzebane w mule. Przed ostateczną likwidacją koryta ponownie spenetrować jego dno i odłowić napotkane w nim osobniki, np. płazów,
  - e) zasypywanie części zbiornika przeznaczonej do likwidacji prowadzić jednostronnym frontem roboczym. Do zasypania wykorzystać ziemię z wykopu nowego koryta,
  - f) brzegi nowego koryta umocnić za pomocą naturalnych materiałów, np. kamień, faszyna, darnina itp.,
  - g) ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta wykorzystać do zasypania starego koryta,
  - h) w związku ze stwierdzonym występowaniem różanki, prace związane z przełożeniem cieków Turośnianka wykonać poza okresem rozrodczym ryb, za który należy przyjąć okres od 1 kwietnia do 31 lipca.
36. Przebudowa, przełożenie, likwidacja oraz konserwacja odcinków cieków i rowów nie może powodować trwałych zmian w bilansie jakościowym i ilościowym układu wodnego oraz zmieniać kierunków przepływu w ciekach i rowach. Zakres tych działań należy ograniczyć do niezbędnego minimum wynikającego z zastosowanych rozwiązań technicznych oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa obiektów

i korpusu drogowego. Do umocnienia przebudowywanych, przekładanych, konserwowanych i stabilizowanych koryt cieków i rowów należy stosować materiały naturalne m.in. faszyna, darniowanie, materiały pochodzenia naturalnego oraz narzut kamienny.

Powyższe prace prowadzić na następujących ciekach i rowach w szacowanym maksymalnym zakresie:

<b>Pikietaż</b>	<b>Nazwa ciek lub rowu melioracyjnego</b>	<b>Zakres robót (orientacyjny)</b>
<b>projektowany odcinek drogi ekspresowej S19</b>		
0+330	row R-E ewidencjonowany	przebudowa rowu ~200m
0+396	Choroszczanka	przełożenie/umocnienie koryta ~150m
0+477	row nieewidencjonowany	przełożenie koryta ~100m
2+553	row R-K-6 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~450m
2+692	row R-K-5 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~60m
2+747	row R-K ewidencjonowany	przełożenie koryta ~220m
2+900	row R-K-29 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~350m
3+514	row R-K ewidencjonowany	przełożenie/umocnienie koryta ~150m
5+450	row R-16 (droga 1543B)	przełożenie koryta ~60m
5+837	Czaplinianka	przełożenie koryta ~100m
15+235	row nieewidencjonowany	przełożenie/umocnienie koryta ~170m
16+220	row R-32 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~30m
16+316	row R-29 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~100m
16+783	row R-29/40 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~80m
17+292	row R-68 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~30m
17+605	row R-66 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~800m
17+659	row R-62/R-69 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~320m
17+777	row R-82 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~60m
18+668	row R-88 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~100m
22+830	Turośnianka	przełożenie koryta ~280m
24+027	row R-57 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~120m
24+530	row R-57/3 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~100m
25+453	row R-17/4 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~40m
25+683	row R-17/1 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~40m
25+771	row R-17b/d ewidencjonowany	likwidacja ~100m
25+970	row R-17a ewidencjonowany	likwidacja ~30m
26+025	ciek Gniła	przełożenie/umocnienie koryta ~240 m
26+627	row R-F-12 ewidencjonowany	przebudowa rowu ~50m
27+581	row R-F-8 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~80m
27+993	row R-F-4 ewidencjonowany	likwidacja ~100m
28+055	row R-F-3 (kolizja z DP 1484B)	przebudowa rowu ~100m
28+087	row R-1 ewidencjonowany	likwidacja ~190m
28+351	ciek od Krynickich	przełożenie/przebudowa rowu ~100m
28+637	row R-I ewidencjonowany	przebudowa rowu ~200m
28+867	row poza ewidencją	likwidacja ~30m

29+507	rów R-I-18 ewidencjonowany	przebudowa rowu ~380m
32+460	rów R-H ewidencjonowany	przebudowa rowu ~280m
33+293	rów R-F (kolizja z drogą gminną 106766B)	przebudowa rowu~130m
33+778	rów R-F-46 ewidencjonowany	przełożenie rowu ~130m
33+885	rów R-F-40 ewidencjonowany	przebudowa rowu ~100m
34+071	rów R-F-44 ewidencjonowany	przebudowa rowu ~60m
34+072	rów nieewidencjonowany	przełożenie/likwidacja ~100m
35+146	rów nieewidencjonowany	przebudowa rowu ~200m
36+473	Narew	umocnienie koryta ~250m
37+684	rów R-D ewidencjonowany	przełożenie rowu ~250m
37+972	rów R-D1/1	umocnienie rowu ~60m
39+014	rów poza ewidencją	likwidacja ~80m
<b>projektowany odcinek drogi krajowej nr 65</b>		
2+149	Niewodniczanka	przełożenie/umocnienie koryta ~60m
6+600	rów poza ewidencją	likwidacja rowu/ przełożenie koryta ~120m
6+713	Biała	przełożenie koryta ~70m
7+681	rów R-P ewidencjonowany	przełożenie koryta ~180m
8+004	rów R-P-1 ewidencjonowany	przełożenie koryta ~130m
8+073	rów nieewidencjonowany	likwidacja rowu ~200m
11+150	rów R-T ewidencjonowany	przełożenie koryta ~250m
11+506	rów nieewidencjonowany	przełożenie/likwidacja rowu ~120m
11+573	rów R-A-1 ewidencjonowany	przełożenie/likwidacja rowu ~120m
11+794	rów nieewidencjonowany	przełożenie rowu ~130m
12+859	rów R-1 ewidencjonowany	przełożenie/umocnienie koryta ~60m
13+272	rów R-2 ewidencjonowany	umocnienie koryta ~220m

37. W przypadku przebudowy koryt cieków i rowów utrzymać dotychczasowy spadek podłużny oraz dotychczasową urozmaiconą geometrię koryta – kształt, forma przekładanego koryta oraz jego głębokość powinny zapewnić dotychczasową szybkość przepływu wody.
38. Ingerencję w koryto rzeki Narew ograniczyć do stabilizacji koryta w strefie brzegowej w rejonie obiektu mostowego. Nie przekładać, nie przebudowywać rzeki, nie stawiać podpór w jej korycie.
39. Prace ingerujące w cieki wodne wykonywać poza okresem tarła ryb, tj. poza okresem od 01 kwietnia do 31 lipca.
40. Wszystkie prace związane z przygotowaniem (prace ziemne) i rekultywacją terenu w dolinie rzeki Narew wykonać poza okresem rozrodczym ryb, czyli poza okresem od dnia 01 kwietnia do dnia 31 lipca oraz pod stałym nadzorem ichtiologicznym.
41. Zastoiska wodne i rozlewiska powstające na terenie placu budowy na bieżąco likwidować, aby nie dopuścić do ich zasiedlenia przez płazy. Bezpośrednio przed ich likwidacją, w tym przed zasypaniem rowów, herpetolog z nadzoru przyrodniczego powinien je skontrolować pod kątem obecności zwierząt. Stwierdzone osobniki należy przenieść poza teren prowadzonych prac do stanowisk zastępczych odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku.



42. W miejscach występowania poczwarówki zwężonej *Vertigo angustior*, tj. w rejonie km 9+330, 22+720, 27+120, 24+970 projektowanej drogi S19, zdjęcie wierzchniej warstwy gleby poprzedzić lustracją terenu przez specjalistę malakologa, nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac. Jeżeli stwierdzone siedlisko będzie mogło być zachowane, wszelkie prace na danym odcinku należy prowadzić w sposób niezmieniający stosunków wodnych np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych, zapewniający utrzymanie się zbiorowisk roślinności zasiedlonych przez poczwarówkę zwężoną, pod ścisłym nadzorem specjalisty malakologa.
43. W przypadku konieczności zniszczenia mrowisk bezpośrednio kolidujących z inwestycją, należy dokonać ich translokacji. Całość prac związana z przeprowadzeniem translokacji kopców należy wykonać pod nadzorem specjalisty entomologa. W okresie poprzedzającym translokacje należy:
- dokładnie zlokalizować i zinwentaryzować kolidujące z inwestycją mrowiska,
  - wyznaczyć szczegółową lokalizację miejsc do których przenoszone będą kopce, przy czym bezwzględnie musi być przestrzegana zasada, by warunki mikrośrodowiskowe myrmekofauny na nowym terenie były podobne do poprzednich.
44. W przypadku objęcia pracami budowlanymi, w szczególności rozbiórkowymi lub remontowo-modernizacyjnymi istniejących budynków i obiektów, zapewnić nadzór przyrodniczy z udziałem chiropterologa w celu weryfikacji występowania w tych miejscach nietoperzy oraz ich schronień.
45. Zasypanie zbiorników będących siedliskiem płazów prowadzić z uwzględnieniem następujących zaleceń:
- prace prowadzić we wrześniu i/lub październiku z uwagi na opuszczenie zbiorników przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących. Dokładny termin prowadzenia prac powinien być ustalony przez pełniącego nadzór herpetologa na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych,
  - przed przystąpieniem do całkowitego lub częściowego zasypania zbiorników należy szczelnie je wygradzić, aby nie dopuścić do nich płazów zimujących,
  - z wygradzonych zbiorników, jak również z części lądowej wygradzonego obszaru, należy odłowić płazy oraz inne zwierzęta i przenieść je do wyznaczonego zbiornika spełniającego wymagania siedliskowe lub zbiornika kompensacyjnego,
  - obniżyć lustro wody – należy dokonać przerwania linii brzegowej tworząc rów odwadniający, a w miejscu gdzie woda będzie wypływać ze zbiornika należy rozpiąć szczelnie siatkę o oczkach o wymiarach ok. 5x5 mm. Zatrzymujące się na siatce płazy należy natychmiast wyłowić,
  - dokonać penetracji dna i odłowienia zwierząt, zarówno postaci dorosłych, jak i młodocianych,
  - zabezpieczyć odłowione zwierzęta w przygotowanych uprzednio pojemnikach w miejscu zacienionym, aby temperatura wody, w której będą przechowywane, nie była wyższa niż 20°C,
  - przetransportować i wypuścić zwierzęta w optymalne siedliska, w których wcześniej stwierdzano płazy, lub do zbiorników zastępczych,
  - osuszoną niszę zbiornika, bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, zasypać jednostronnym frontem roboczym, aby umożliwić samodzielną ucieczkę zwierzętom, które mogły jeszcze w niej pozostać. W przypadku stwierdzenia możliwości zasypania częściowego, zachowaną część zbiornika oddzielić od projektowanej drogi na pomocą ścianki szczelnej,
  - wszystkie ww. prace wykonywać pod nadzorem specjalisty herpetologa.

46. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, a także zajęcie terenu (zdjęcie roślinności i odhumusowanie) przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 15 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w okresie lęgowym, lecz po uprzednim wykonaniu pisemnej ekspertyzy ornitologicznej, bezpośrednio poprzedzającej fazę realizacji, której wyniki potwierdzą brak gniazdowania ptaków w obrębie znaczącego oddziaływania inwestycji. Kontrolę na potrzeby ekspertyzy należy wykonać nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
47. Drzewa przeznaczone do usunięcia, o średnicy powyżej 50 cm, należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienie letnie i zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola musi być przeprowadzona przez specjalistę entomologa i chiropterologa z nadzoru przyrodniczego, nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia gatunków chronionych należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez nadzór przyrodniczy i wymagane prawem.
48. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, ale nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć zgodnie z wytycznymi specjalisty dendrologa przed uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi, bądź trzcinowymi. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m od poziomu gruntu, natomiast w przypadku gdy korona drzewa osadzona jest poniżej 2 m – do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część desek musi opierać się na podłożu. Zabezpieczenie należy wykonać, a także po zakończeniu robót zdemontować, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa. Wszelkie prace prowadzone w obrębie drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia wykonać pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi dendrologa.
49. Wykopy bezpośrednio przy pniach drzew niepodlegających wycince należy wykonywać ręcznie lub przy użyciu minikoparek pod nadzorem dendrologa. Odkopane korzenie należy zabezpieczyć przed wyschnięciem i przymrozkami np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub zabezpieczyć korzenie przed wyschnięciem wg. wskazań nadzoru przyrodniczego. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew.
50. W trakcie prowadzonych prac budowlanych nie nasypywać warstw gleby w zasięgu koron drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, jak również nie składować materiałów budowlanych i odpadów.
51. Wszelkie prace (w tym przygotowawcze i budowlane) w km 1+000–1+500 projektowanej drogi krajowej nr 65, w przypadku stwierdzenia zajęcia gniazda orlika krzykliwego *Clanga pomarina* w strefie ochrony tego gatunku, prowadzić poza okresem 1 marca - 31 sierpnia. Krawędzie zewnętrzne drogi krajowej nr 65, drogi serwisowej i ronda w rejonie połączenia z drogą powiatową nr 1484B zlokalizować w następujących minimalnych odległościach od strefy ochrony:

	Minimalna odległość od strefy [m]
Krawędź zewnętrzna jezdni projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65	69
Krawędź zewnętrzna jezdni ronda (skrzyżowanie drogi krajowej nr 65 z drogą powiatową)	124

52. W ramach rekompensaty za usuwane drzewa i krzewy należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż projektowanych dróg o łącznej powierzchni minimum 16 ha w postaci:
- a) pasów zieleni izolacyjnej w formie rzędowych nasadzeń, składających się z gatunków rodzimych, dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Przy doborze gatunków należy wziąć pod uwagę roślinność rzeczywistą występującą wokół inwestycji, warunki glebowe i siedliskowe. Zastosowanie krzewów ozdobnych w odmianach szkółkarskich dopuszcza się wyłącznie na rondach i na MOP-ach. Dobór drzew i krzewów powinien uwzględniać zarówno gatunki liściaste, jak i iglaste,
  - b) zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt, składającej się ze zwartej roślinności krzewiastej i luźnych grup drzew owocowych na skrajach najść na przejścia, luźnych skupin drzew i krzewów w świetle przejść i ich korpusach. Dodatkowo w świetle i rejonie najść na przejścia należy nierównomiernie rozlokować karpy korzeniowe, duże gałęzie i pnie, a także głązy, które mają utrudnić korzystanie z przejść ludziom. Do nasadzeń należy wykorzystać drzewa i krzewy rodzimego pochodzenia, w tym cierniste, m.in. jarząb pospolity, brzoza brodawkowata, klon pospolity, wierzba, leszczyna pospolita, bez czarny, głóg, dzika róża.
53. Dobór materiału nasadzeniowego oraz sadzenie drzew należy wykonać zgodnie z wytycznymi:
- a) materiał roślinny musi posiadać następujące cechy:
    - powinien być wyprodukowany zgodnie z zasadami agrotechniki szkółkarskiej, szkółkowany co najmniej dwukrotnie,
    - powinien być prawidłowo uformowany, z zachowaniem charakterystycznych dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, szerokości i długości, a także równomiernego rozgałęzienia,
    - powinien być bez uszkodzeń mechanicznych,
    - pąk szczytowy powinien być wyraźnie uformowany
    - bryła korzeniowa powinna być prawidłowo uformowana, zwarta, nieuszkodzona, na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne drobne korzenie,
    - pędy szkieletowe powinny być dobrze wykształcone i równomiernie rozmieszczone oraz występować w ilości zależnej od gatunku i odmiany, jednak nie mniejszej niż 4,
    - w przypadku zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt, obwody pni sadzonek na wys. 100 cm powinny wynosić min. 12 cm,
  - b) wymagania dotyczące sadzenia w przypadku zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt:
    - doły pod sadzonki powinny być zaprawione ziemią urodzajną i mieć dwukrotnie większą wielkość od bryły korzeniowej, a w przypadku sadzenia drzew z gołymi korzeniami – trzykrotnie większą,
    - należy wbić w dno dołu 3 drewniane paliki o średnicy nie mniej niż 5 cm i o wysokości minimum 200 cm nad poziomem gruntu w sposób zapewniający ich stabilność,
    - należy uformować misę o średnicy min 80 cm, zagłębioną ok. 5 cm , poniżej istniejącego terenu, podsypać sypką ziemią, a następnie po posadzeniu sadzonki

przysypać ziemią a grunt zagęścić poprzez ubicie, zwracając uwagę, aby nie ubijać bryły korzeniowej tylko grunt wokół niej,

- rośliny należy podlać od razu po posadzeniu, wykorzystując minimum 30 l wody na 1 sadzonkę,

- misę należy przysypać warstwą ściółki (kora, zrąbki) o grubości 5-7 cm, tak aby misa po ściółkowaniu pozostawała na poziomie przyległego terenu,

- pnie drzew należy przywiązać do palików tuż pod koroną przy użyciu elastycznej taśmy nośnej o szerokości min. 3 cm,

c) niedopuszczalne jest wykorzystywanie sadzonek:

- z uszkodzeniami mechanicznymi, pęknięciami kory i oznakami martwicy,

- z odrostami podkładki poniżej miejsca szczepienia,

- ze śladami żerowania szkodników,

- z uszkodzonym pękiem szczytowym przewodnika,

- z uszkodzoną bądź przesuszoną bryłą korzeniową,

d) w czasie transportu sadzonki muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniem bryły korzeniowej tkaniną, która ulegnie rozkładowi po posadzeniu drzew. W przypadku sadzonki bez bryły korzeniowej nie można dopuścić do przesuszenia korzeni. Terminy sadzenia drzew oraz odległości pomiędzy poszczególnymi sadzonkami (tzw. więźbę sadzenia) określi specjalista dendrolog z nadzoru przyrodniczego w zależności od rodzaju systemu korzeniowego i typu sadzonych drzew.

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

1. W celu ochrony płatów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej 3150-2 *Eutroficzne starorzecza i naturalne, drobne zbiorniki wodne* na odcinku drogi ekspresowej S19 przebiegającym przez dolinę Narwi zaprojektować szczelny system kanalizacji, a wody przed odprowadzaniem do odbiornika (rz. Narew) oczyszczać za pomocą osadników i separatorów związków ropopochodnych.
2. Przekrój projektowanych rowów przydrożnych (zlokalizowanych poza ogrodzeniem głównym) przyjąć jako trapezowy, z łagodnym nachyleniem od strony terenu nieprzekraczającym 1:3.
3. Zaprojektować system kanalizacji sanitarnej na terenie MOP do odbierania ścieków z pawilonów sanitarnych, stanowiska do zrzutu ścieków z autokarów, ewentualnego budynku gastronomicznego.
4. W sąsiedztwie projektowanych dróg zaprojektować zbiorniki retencyjne, z których woda odprowadzona zostanie do odbiorników. W przypadku braku odbiornika wód opadowych przy odpowiednich parametrach infiltracji gruntu zaprojektować zbiorniki retencyjno - infiltracyjne. Zbiorniki wybudować w następujących przybliżonych lokalizacjach:

Lp.	Strona lewa	Strona prawa
Odcinek projektowanej drogi ekspresowej S19		
1	0+550	3+560
2	1+700	5+140
3	2+500	5+140
4	5+190	5+900
5	5+910	7+450
6	9+220	9+350

7	10+580	10+480
8	12+870	12+930
9	15+090	15+100
10	17+120	17+120
11	17+920	18+750
12	18+750	19+990
13	22+690	20+620
14	29+380	21+080
15	29+510	22+780
16	29+520	23+990
17	33+750	24+100
18	35+250	26+680
19		27+530
20		29+520
21		31+070
22		33+740
23		35+250
24		38+825
Odcinek projektowanej drogi krajowej nr 65		
25	1+030	1+030
26	6+760	3+890
27	7+630	6+660
28	8+130	12+220
29		9+065
30		12+800
31		13+330

5. Zbiorniki retencyjne należy utrzymywać w sprawności, oczyszczając je regularnie z nagromadzonych osadów. Zbiorniki retencyjne należy odgrodzić szczelnie siatką metalową o wysokości min. 50 cm n.p.t., o oczkach nie większych niż 0,5x0,5 cm (z przewieszką szerokości min. 5 cm, odchyloną pod kątem 45-90° i skierowaną na zewnątrz od zbiornika), zakopaną na głębokość nie mniejszą niż 30 cm. Dopuszcza się rezygnację z wkopywania płotków w grunt, gdy ogrodzenie zbiorników zostanie wykonane na podmurówce (monolitycznej lub systemowej) zagłębionej w grunt na minimum 30 cm. Przed siatką należy wykonać pas szerokości 50-80 cm pozbawiony roślinności. W przypadku lokalizacji bramy lub furtki, należy siatkę trwale przymocować do ich skrzydeł, tak aby prześwit pomiędzy podłożem i skrzydłem bramy lub furtki nie był większy niż 5 mm. Dodatkowo, w przypadku montażu bramy lub furtki nad terenem nieutwardzonym należy wykonać nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych, co wykluczy możliwość podkopywania się zwierząt. Po wewnętrznej stronie ogrodzenia zbiorników retencyjnych wykonać rampy ucieczkowe, umożliwiające wydostanie się płazów, które przypadkowo dostaną się do zbiorników retencyjnych. W zakresie każdego ze zbiorników wykonać 2 rampy ucieczkowe zlokalizowane w kierunku zewnętrznym względem pasa drogowego. Płotki uniemożliwiające dostawanie się płazów do zbiorników należy zamontować bezpośrednio po ich wybudowaniu.
6. Na kolektorach deszczowych odprowadzających wody opadowe do rowów drogowych zaprojektować wyloty, w których odpływ można zamknąć np. poduszką sorbentową,

balonem w celu powstrzymania w sytuacjach awaryjnych ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym substancji ropopochodnych.

7. Zrealizować ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

a) S19 - nawierzchnia betonowa

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość	Wysokość	Strona	Uwagi
S19						
1	1+474	1+634	160	2,0	Lewa	AP+teren
2	7+888	8+048	160	2,0	Lewa	
3	8+458	8+618	160	2,0	Lewa	
4	11+770	11+890	120	4,0	Lewa	
5	17+195	17+355	160	3,0	Lewa	
6	36+899	37+372	475	3,0	Lewa	
7	1+824	2+024	200	3,0	Prawa	AP+teren
8	5+588	5+788	200	3,0	Prawa	AP+teren
9	8+040	8+200	160	3,0	Prawa	
10	8+410	8+590	180	3,0	Prawa	

b) S19 - nawierzchnia bitumiczna

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość	Wysokość	Strona	Uwagi
S19						
1	7+888	8+048	160	2,0	Lewa	AP+teren
2	8+458	8+618	160	2,0	Lewa	AP+teren
3	11+770	11+890	120	2,0	Lewa	
4	17+195	17+355	160	2,0	Lewa	AP+teren
5	36+899	37+151	253	3,0	Lewa	
6	8+410	8+590	180	2,0	Prawa	AP+teren

AP+teren – tereny te wskazuje się do przeprowadzenia badań w trakcie analizy porealizacyjnej i podjęcia decyzji o budowie lub zaniechaniu budowy ekranów. Aktualnie należy przygotować korpus i obiekty pod przyszłe ekrany.

Ze względu na ochronę awifauny nie stosować jednolicie przezroczystych ekranów akustycznych. W przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych, należy wyposażyć je w poziome czarne włókna o szerokości nie mniejszej niż 2 mm rozmieszczone co 28 mm, bądź zastosować rozwiązania równorzędne np. w postaci pionowych czarnych pasów, na całej wysokości ekranów, o szerokości nie mniejszej niż 2 cm w odstępach maksymalnie 10 cm, oraz obsadzić je rodzimymi roślinami pnącymi

8. Przejście przez rzekę Narew wykonać w postaci mostu o całkowitej długości ok. 159 m, szerokości przęsła nurtowego wynoszącego min. 60 m, a pozostałych dwóch przęseł po minimum 48 m. Sucha przestrzeń do migracji zwierząt powinna mieć szerokość co najmniej 2x 30 m i wysokość 5 m.

9. Zaprojektowana konstrukcja mostu nad Narwią ma być:

- a) możliwie niska (od poziomu gruntu do najwyższych elementów konstrukcyjnych),
- b) posiadać minimalną liczbę elementów stanowiących podpory,
- c) pozbawiona elementów wystających ponad belkę pomostu (np. łuki, pylony, wieszaki, liny, podwieszenia),
- d) wyposażona w urządzenia dylatacyjne na obiekcie z wkładkami tłumiącymi hałas,
- e) w celu zwiększenia pułapu przelotu ptaków i wyeliminowania ryzyka kolizji, gzyms obiektu oznakować.

10. W celu ograniczenia możliwości wtargnięcia płazów i małych zwierząt na teren budowy należy pod nadzorem herpetologa:

- a) wykonać tymczasowe wygradzenia herpetologiczne o wysokości 40 cm części nadziemnej zakończonej dodatkowo 5 cm przewieszką „na zewnątrz” od drogi. Część podziemna wygradzenia powinna być wkopana w ziemię na głębokość minimum 15 cm. Ogrodzenie tymczasowe wykonać w pierwszej kolejności z siatki stalowej o oczkach 0,5x0,5 cm, a w razie zastosowania wygradzenia z innego materiału musi mieć on naciąg zapewniający stabilność i sztywność ogrodzenia. Wolne końce ogrodzeń zakończyć zawrotkami w kształcie litery U lub C. Płotki należy ustawić przed rozpoczęciem prac budowlanych, optymalnie – przed 1 marca z uwagi na rozpoczęcie okresu godowego, i weryfikować ich lokalizację podczas jego trwania. Wygradzenie zamontować szczelnie, aby uniemożliwić płazom jego przekraczanie pod dolną krawędzią oraz zapewniając trwałą naciąg uniemożliwiający fałdowanie obniżające jego skuteczność.

Tymczasowe wygradzenia herpetologiczne należy wykonać co najmniej na poniższych odcinkach, z zastrzeżeniem, że nadzór przyrodniczy, w razie ujawnienia w trakcie realizacji inwestycji innych miejsc migracji i bytowania herpetofauny, może zmodyfikować/zwiększyć zakres wygradzeń tymczasowych:

<b>strona lewa</b>	<b>strona prawa</b>
<b>odcinek projektowanej drogi ekspresowej S19</b>	
2+200 - 3+500	2+500 - 3+500
11+500 - 12+300	5+400 – 5+700
13+400 – 14+000	9+550 – 9+750
15+500 - 16+400	11+500 - 11+800
17+400 - 19+000	13+400 - 13+600
20+200 - 20+500	16+100 - 16+400
22+500 – 23+000	17+400 - 19+000
23+600 - 25+000	20+200 - 20+500
25+200 – 30+100	23+600 - 25+000
36+400 – 37+000	25+700 - 28+700
	34+100 – 34+500
	36+500 - 37+000
<b>odcinek projektowanej drogi krajowej nr 65</b>	
1+800 - 2+200	1+800 - 2+200
6+200 – 6+400	5+300 – 5+500
6+500 - 6+900	6+700 - 6+900
7+200 – 7+800	7+900 – 8+100
7+900 – 8+100	10+700 - 12+000
9+200 – 9+400	12+800 - 13+700
10+700 - 12+000	
12+400 – 12+600	

- b) zastosować wiaderka zamontowane po zewnętrznej stronie płotków tymczasowych (co 50 m w stwierdzonych miejscach migracji płazów oraz na obu ich końcach). Wiaderka do wysokości min. 40 cm powinny posiadać przepuszczalne dno oraz zostać wkopane równo z gruntem tak, aby stanowiły pułapki pozwalające na wyłowienie migrujących zwierząt i ich późniejsze przeniesienie pod nadzorem przyrodniczym do miejsc odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym.

W pułapkach należy umieścić materiał osłaniający płazy przed słońcem (np. mech, liście) oraz elementy (np. kij) umożliwiające wydostanie się gryzoniom i ryjówkom. Wiaderka umieścić bezpośrednio przy ogrodzeniu, tak aby płazy wędrujące wzdłuż ogrodzenia zawsze do nich wpadały, a nie przechodziły obok,

- c) tymczasowo wyгородzony teren budowy oraz miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (np. wiaderka, wykopy, zastoiska wodne, koleiny) poddawać regularnym kontrolom przez cały okres aktywności zwierząt. W okresie wiosennych i jesiennych migracji płazów, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października należy kontrolować je 2 razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, osobniki należy przenieść do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska bezpośrednio po stwierdzeniu ich obecności,
- d) utrzymywać tymczasowe wyгородzenia herpetologiczne w stanie technicznym zapewniającym ich właściwe funkcjonowanie, w szczególności poprzez kontrolę ich stanu oraz niezwłoczne dokonywanie bieżących napraw. Kontrolę wyгородzeń prowadzić razem z kontrolą wkopanych wiader,
- e) dopuszcza się demontaż wyгородzeń tymczasowych na okres zimowy;

11. Wykonać następujące przejścia dla zwierząt:

Lp.	Nr drogi	Km	Rodzaj przejścia	Minimalne wymiary wolnej od przeszkód przestrzeni dostępnej dla zwierząt	
				szerokość	wysokość
1	S19	0+396	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
2	S19	2+553	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.*	1 m wys. nad pół.*
3	S19	2+727	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	3,5 m
4	S19	3+514	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
5	S19	3+895	Przejście dołem zintegrowane z drogą	2 x 5 m	5 m
6	S19	5+837	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
7	S19	7+780	Przejście dołem	10 m	5 m
8	S19	9+458	Przejście dołem	6 m	3,5 m
9	S19	15+235	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
10	S19	15+766	Przejście dołem zintegrowane z drogą	15 m lub 2 x 5 m**	5 m
11	S19	16+220	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
12	S19	16+316	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	3,5 m



13	S19	17+292	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
14	S19	17+605	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
15	S19	17+777	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
16	S19	18+668	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
17	S19	19+426	Przejście górą	50 m	-
18	S19	22+878	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
19	S19	24+027	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
20	S19	24+530	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
21	S19	25+453	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
22	S19	25+683	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
23	S19	25+771	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1,5 m wys. nad pół.
24	S19	26+025	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
25	dod. jezd.	26+025 (S19)	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
26	S19	26+646	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
27	S19	27+581	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
28	S19	28+351	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
29	S19	28+637	Przepust zintegrowany z ciekkiem	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
30	S19	28+867	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
31	S19	32+460	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
32	S19	34+071	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	3,5 m
33	S19	35+146	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem	2 x 5 m	5 m
34	S19	35+600	Przejście górą	50 m	-
35	S19	36+473	Przejście dołem zintegrowane z ciekkiem - most w dolinie Narwi	2 x 30 m	5 m

36	S19	36+910	Przejście dołem zintegrowane z drogą	6 m (pas od strony doliny)	3,5 m
37	S19	37+972	Przejście dołem (szerokość obiektu powinna odpowiadać szerokości obiektu pod dk19)	20 m	5 m
38	DK19	37+972	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 10m	5 m
39	S19	39+014	Przejście dołem	15 m	5 m
40	DK19	39+014 (S19)	Przejście dołem	15 m	5 m
41	DK65	2+149	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
42	DK65	4+900	Przejście górą	50 m	-
43	DK65	6+190	Przejście dołem	15 m	5 m
44	DK65	6+713	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1,5 m wys. nad pół.
45	DK65	7+681	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
46	DK65	8+073	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1,5 m wys. nad pół.
47	DK65	9+166	Przejście górą	50 m	-
48	DK65	10+036	Przejście dolne	6 m	3,5 m
49	DK65	11+150	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	5 m
50	DK65	11+506	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
51	DK65	11+573	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1 m wys. nad pół.
52	DK65	11+794	Przepust zintegrowany z ciekim	2 x 0,5 m szer. pół.	1,5 m wys. nad pół.
53	DK65	12+631	Przejście dołem zintegrowane z drogą i koleją	2 x 5 m	3,5 m
54	DK65	12+859	Przejście dołem zintegrowane z ciekim	2 x 5 m	3,5 m

S19 – projektowany odcinek drogi ekspresowej, DK19 – przebudowywany odcinek istniejącej drogi krajowej nr 19, DK65 – projektowany odcinek drogi krajowej nr 65, dod.jezd. – projektowana dodatkowa jezdnia (droga) równoległa do projektowanej drogi S19/DK65.

\* w przypadku wszystkich przepustów zintegrowanych z ciekim podane wymiary dotyczą szerokości suchej półki i wysokości nad półką do spodu konstrukcji .

\*\* w przypadku przejścia zespolonego z drogą szerokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt: min. 15 m, gdy droga zlokalizowana jest po jednej stronie (z boku) przejścia lub min. 2 x 5 m, gdy droga zlokalizowana jest po środku obiektu.

12. Zagospodarować przejścia dla zwierząt wg następujących zaleceń:

- a) przejścia lokalizować poza oświetlonymi odcinkami dróg i nie bliżej niż 200 m od ich granicy w obszarach leśnych i 500 m w terenie otwartym, z wyjątkiem przejść zlokalizowanych w km: (2+727), (5+837), (28+867), (35+146), (36+473). W tych przypadkach oświetlenie należy wykonać z uwzględnieniem następujących zaleceń:
  - zaprojektować oświetlenie z wykorzystaniem słupów jednostronnych względem jezdni, wykonane w technologii LED, z lampami o wyraźnym żółtym zabarwieniu światła (o niskiej emisji promieniowania UV),
  - zastosować równoległe do jezdni ( $0^\circ$ ) nachylenie opraw w stosunku do powierzchni jezdni w celu ograniczenia efektu olśnienia,
  - zastosować oprawy wyposażone w regulowane odbłyśniki, pozwalające na uzyskanie optymalnego rozsyłu światła w kierunku oświetlanej powierzchni (minimalizacja rozsyłu w innych kierunkach),
- b) wykonać nasadzenia zieleni naprowadzającej gatunkami drzew i krzewów rodzimych m.in. jarzab pospolity, brzoza brodawkowa, klon pospolity, wierzba, leszczyna, bez czarna, głogi, róża dzika w celu nakierowania zwierząt na przejścia,
- c) do zagospodarowania projektowanych przejść wykorzystać odpady powstałe z wycinki drzewostanu takie jak karpiny drzew,
- d) na wszystkich obiektach pełniących funkcję dolnych przejść dla zwierząt dużych i średnich wykonać drewniane ekrany przeciwoślenniowe o naturalnej barwie i wysokości 2,5 m. Ekrany usytuować wzdłuż jezdni i objąć całą szerokość przejścia dolnego oraz odcinek co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obu kierunkach.

Na przejściach górnych wysokość ekranów przeciwoślenniowych powinna wynosić 2,5 m, ekrany powinny być zlokalizowane wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia górnego, łącznie z najściami (minimum 50 m w obu kierunkach) i łączyć się płynnie z ogrodzeniem podstawowym,
- e) wykonać doświetlenia przejść dolnych i mostów poprzez szczeliny doświetleniowe, z wyjątkiem obiektu nad rz. Narew, gdzie ze względów konstrukcyjnych projekt nie zakłada realizacji szczelin,
- f) drogi serwisowe oraz pasy utwardzonego terenu dla potrzeb utrzymaniowych w obrębie przejść i w strefie najść zaprojektować jako gruntowe (drobnoziarniste kruszywo) o łagodnym nachyleniu skarp 1:3,
- g) drogi równoległe do drogi głównej na szerokości przejść oraz na odcinkach po 100 m w obu kierunkach od końca przejścia, zaprojektować o nawierzchni betonowej oraz o skarpach mających łagodne nachylenie 1:3,
- h) odcinki drogi powiatowej 1484B znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie przejść w km 27+581 i 28+867 przebudować w celu zapewnienia łagodnego nachylenia skarp rowów drogowych 1:3, co umożliwi swobodną migrację zwierząt w poprzek drogi powiatowej,
- i) w przypadku przejść dla zwierząt dużych i średnich zespolonych z ciekami wodnymi szerokość przejścia nie może być mniejsza niż 5 m po każdej stronie cieku,
- j) w przypadku przejść górnych uwzględnić następujące zalecenia:
  - szerokość minimalna: 50 m w największym miejscu przejścia, szerokość przejścia powinna się płynnie zwiększać w kierunku podstawy najść w obydwu kierunkach (tworząc kształt leja),

- strefy podejścia o maksymalnym pochyleniu terenu: 15 %, zapewniającym zwierzętom widoczność drugiej strony przejścia,
  - pokrywa wierzchnia z ziemi urodzajnej na całej szerokości użytkowej przejścia o grubości co najmniej 1,3 m. Zaleca się wykorzystanie gleby z rejonu, w którym zlokalizowane jest przejście,
  - niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów,
  - powierzchnia trawiasta na obiekcie mostowym oraz luźne zadrzewienie w strefach podejścia i dojsca do przejścia, a przy skrajach przejścia zwarta roślinność krzewiasta,
  - roślinność stosowana do obsiewu i obsadzania przejść powinna być roślinnością gatunków rodzimych dostosowaną do lokalnych warunków siedliskowych i chętnie zjadaną przez zwierzęta,
  - na powierzchni przejścia powinny zostać luźno rozlokowane karpy korzeniowe, duże gałęzie i pnie, które mogą posłużyć mniejszym zwierzętom za schronienie i uniemożliwić lub przynajmniej utrudnią, korzystanie z przejścia ludziom,
- k) w przypadku przejść dolnych dla dużych zwierząt uwzględnić następujące zalecenia:
- parametry przejścia powinny wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty  $\geq 1,5$  (suche),
  - w przypadku przejścia zespolonego z drogą szerokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt: min. 15 m, gdy droga zlokalizowana jest po jednej stronie (z boku) przejścia lub min. 2 x 5 m, gdy droga zlokalizowana jest po środku obiektu. Odcinek drogi pod obiektem wykonać o nawierzchni gruntowej (drobnoziarniste kruszywo) lub betonowej.
  - wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego powinny zostać wykonane gęste nasadzenia z drzew i krzewów gatunków rodzimych dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych oraz chętnie zjadanych przez zwierzęta,
  - podłoże pod obiektem powinno zostać wysypane gruntem pochodzącym z rejonu przejścia. Niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów,
- l) w przypadku przejść dolnych dla średnich zwierząt uwzględnić następujące zalecenia:
- parametry przejścia powinny wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty  $\geq 0,7$  (suche),
  - w przypadku przejścia zespolonego z drogą, szerokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt: min. 6 m, gdy droga zlokalizowana jest po jednej stronie (z boku) przejścia lub min. 2 x 5 m, gdy droga zlokalizowana jest po środku obiektu. Odcinek drogi pod obiektem wykonać o nawierzchni gruntowej (drobnoziarniste kruszywo) lub betonowej.
  - wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego powinny zostać wykonane gęste nasadzenia z drzew i krzewów gatunków rodzimych dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych oraz chętnie zjadanych przez zwierzęta,
  - podłoże pod obiektem powinno zostać wysypane gruntem pochodzącym z rejonu przejścia. Niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów,

- m) w przypadku przejść dolnych dla małych zwierząt zespolonych z ciekim uwzględnić następujące zalecenia:
- wykonać obustronne suche półki dla zwierząt o szerokości 2 x 0,5 m, wyniesione ponad poziom zalewania cieku,
  - zachować minimalną wysokość  $\geq 1,0$  m od półki do spodu konstrukcji (chyba że dla poszczególnych przejść określono inaczej),
  - nie stosować półek suchych z koszy kamiennych (gabionów), powierzchnie suchych półek wyrównać i pokryć rodzimym gruntem,
  - suche półki powinny łączyć się z terenem otaczającym przejście w sposób umożliwiający swobodne przechodzenie zwierząt,
  - obustronne ogrodzenie ochronno-naprowadzające (płotki) wzdłuż drogi, naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączyć odpowiednio z półkami,
- n) rowy przecinające powierzchnię przejść skanalizować (rurociąg) na szerokości wylotów przejść/przepustów i pokryć warstwą gruntu.
- W przypadku braku możliwości skanalizowania rowów zaprojektować skarpy o nachyleniu nie większym niż 1:3, obejmujące całą strefę dojścia do przejść dużych i średnich oraz co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt w każdym kierunku. Rowy na całym odcinku przejścia przez obszar najścia pozostawić nieumocnione (trawiaste),
- o) Wszystkie przejścia i przepusty dla zwierząt poddawać corocznym kontrolom drożności, wczesną wiosną, najpóźniej do końca kwietnia. Zakres kontroli ma obejmować usuwanie przeszkód ograniczających możliwości migracyjne zwierząt, a także ocenę stanu karp korzeniowych, kłód, konarów, stosów gałęzi, pod kątem stopnia rozkładu oraz przemieszczenie w wyniku działalności człowieka i warunków atmosferycznych oraz ich uzupełnianie w przypadku stwierdzenia ubytków,
- p) Wszelkie obiekty odwodnieniowe lokalizować poza powierzchnią przejścia i najścia do niego. Optymalnym rozwiązaniem jest lokalizacja obiektów odwodnieniowych poza ogrodzeniami ochronnymi tj. w strefie niedostępnej dla zwierząt,
- q) Zbiorniki retencyjne lokalizować w odległości min. 50 m od krawędzi obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt. W przypadku braku możliwości dotrzymania takiej odległości zastosować rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie na zwierzęta, tj.:
- kształt zbiornika wydłużyć i zorientować wzdłuż kierunku ruchu zwierząt,
  - zbiorniki obsadzić roślinnością osłonową połączoną z zielenią osłonową i naprowadzającą na przejścia.
13. Na całej długości trasy wykonać szczelne obustronne ogrodzenie siatką stalową o wysokości części naziemnej wynoszącej 2,5 m, stabilnie wkopaną w grunt na głębokość min. 30 cm. Oczka siatki powinny posiadać zmienną, zmniejszającą się ku dołowi, wielkość oczek wynoszącą nie więcej niż:
- do wysokości siatki (ponad gruntem) 50 cm – oczka o wymiarach wys. 2 cm x szer. 15 cm,
  - w zakresie wysokości siatki 50-120 cm – oczka o wymiarach wys. 5 cm x szer. 15 cm,
  - w zakresie wysokości siatki 120-250 cm - oczka o wymiarach wymiary wys. 15 cm x szer. 15 cm.
- Wygradzenie główne należy wyposażyć w ściśle przylegającą do niego stalową siatkę dogęszczającą o wielkości oczek nie większej niż 0,5x0,5 cm, wysokości min. 50 cm n.p.t., wkopaną na głębokość min 30 cm w ziemię. Siatka dogęszczająca na górze

musi być wyposażona w tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 5 cm) materiału w górnej części na zewnątrz drogi w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45-90°. Wolne końce ogrodzeń ochronno-naprowadzających w postaci siatki dogęszczającej na ogrodzeniu głównym należy zakończyć U-kształtnymi zawrotkami.

Ogrodzenie wykonać w postaci długich odcinków prostych, bez gwałtownych załamania (zalecane jednorazowe załamania nie większe niż 15°). Ogrodzenie lokalizować przy podstawach nasypów i skarp oporowych, tak aby szczelnie łączyły się z krawędzią przyczółków przejść dolnych. W przypadku przepustów ekologicznych ogrodzenie poprowadzić bezpośrednio nad czołem przepustu. Zapewnić szczelność bram i furtek, tak aby prześwit pomiędzy podłożem i ich skrzydłem nie był większy niż 5 mm. Ogrodzenie należy wykonać przed oddaniem drogi do eksploatacji.

14. W pasie bezpośrednio przylegającym do ogrodzeń (zarówno ogrodzenia głównego, jak i płotków ochronno-naprowadzających) od strony terenu nie stosować wysiewu i nasadzeń roślin, które mogą utrudniać naprowadzanie zwierząt na przejścia i mogą ułatwić wspinanie i przekroczenie ogrodzeń płazom.
15. Wykonać szczelny system ogrodzeń ochronno-naprowadzających zwierzęta do projektowanych przejść dla zwierząt na długości ok. 100 m w każdą stronę od przejść dla zwierząt oraz przepustów stanowiących przejścia dla płazów i małych zwierząt. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy siedlisk płazów w sąsiedztwie drogi wykraczających poza ww. lokalizacje, ogrodzenie należy odpowiednio wydłużyć.
16. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające na przejścia dla zwierząt wykonać przed oddaniem drogi do eksploatacji i wg poniższych wytycznych:
  - a) ogrodzenie wykonać z pełnych paneli lub siatki stalowej ocynkowanej,
  - b) w przypadku zastosowania siatki - maksymalne wymiary oczek powinny wynosić 5 x 5 mm,
  - c) wysokość ponad poziom gruntu powinna wynosić minimum 50 cm,
  - d) ogrodzenie powinno być wkopane w grunt na głębokość minimum 30 cm,
  - e) w części górnej ogrodzenie powinno mieć przewieszkę o min. 5 cm odgiętą „na zewnątrz” od drogi pod kątem 45-90°,
  - f) na końcach ogrodzeń należy wykonać zawrotki w kształcie litery „c” lub „u”,
  - g) ogrodzenie powinno być szczelnie połączone z przyczółkami przejść i przepustów.

Należy prowadzić kontrole techniczne i utrzymaniowe ogrodzeń ochronno-naprowadzających trzy razy do roku, tj. przed migracjami wiosennymi (luty-marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja/początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, braku szczelności, ubytków, itp. należy niezwłocznie wykonać odpowiednie naprawy, a także usuwać roślinność porastającą konstrukcje wygradzeń, ułatwiającą wspinanie się zwierząt.

17. W celu rekompensaty niszczonego zbiorników wodnych, będących miejscem bytowania i rozrodu batrachofauny należy wybudować zbiorniki kompensacyjne stanowiące siedliska zastępcze dla płazów w następujących lokalizacjach:

<b>lokalizacja</b>	<b>liczba i powierzchnia zbiorników kompensacyjnych</b>
9+134 -10+134 km S19	2 zbiorniki po 0,02-0,025 ha
13+040 – 14+040 km S19	2 zbiorniki po 0,02-0,025 ha

6+320 – 6+870 km DK65	3 zbiorniki o pow.: 0,04 ha, 0,05 ha, 0,1 ha
--------------------------	--

Zbiorniki zastępcze dla płazów optymalnie wykonać przed zniszczeniem istniejących siedlisk będących miejscem bytowania i rozrodu herpetofauny, niemniej z uwagi na projektowane ich położenie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, dopuszczalne jest wykonanie zbiorników w ostatniej fazie realizacji drogi, tj. przed oddaniem drogi do użytkowania. W przypadku budowy zbiorników zastępczych dla płazów na początkowym etapie prac budowlanych, należy wygrodzić zbiorniki na czas ich trwania.

18. Zbiorniki zastępcze dla płazów wykonać na szczelnym podłożu. W przypadku występowania gruntów przepuszczalnych w miejscu lokalizacji projektowanego zbiornika, zastosować matę bentonitową lub warstwę gruntu spoistego np. gliny o grubości 20-30 cm.
19. Zbiorniki zastępcze dla płazów wykonać wg następujących wytycznych:
  - a. linię brzegową należy zaprojektować jako nieregularną,
  - b. wyprofilować dno tak, aby płycizny do 30 cm były jak najbardziej rozległe – zajmować będą większą część zbiornika, nawet do 80 % powierzchni miski zbiornika,
  - c. głębokość zbiornika powinna być zróżnicowana, przy czym maksymalna głębokość to 1,2 m,
  - d. każdy zbiornik powinien mieć łagodny profil dna: najkorzystniejsze jest nachylenie wynoszące 1:2, nie powinno natomiast przekraczać 1:5,
  - e. brzeg i dno od strony drogi powinny być o nachyleniu 1:2 – co powinno ograniczyć rozwój roślinności, obniżyć temperaturę wody i zachęcić płazy do przebywania w tej części zbiornika,
  - f. dno powinno być nierówne, z podwodnymi grzbietami, które stwarzają lepsze warunki rozwoju roślin. Należy na nim umieścić pnie drzew, częściowo leżących na brzegu,
  - g. brzegi zbiornika mają mieć łagodny spadek (np. 1:5),
  - h. zbiornik powinien zostać zasiedlony przez roślinność w sposób naturalny,
  - i. budowę zbiorników retencyjnych dla płazów prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.
20. W obszarze leśnym położonym w okolicach miejscowości Łubniki, tj. na wysokości km 3+000 - 6+000 projektowanej drogi krajowej nr 65 zamontować dwie platformy lęgowe dla orlika krzykliwego. Dokładne miejsce montażu wyznaczyć w uzgodnieniu ze specjalistą ornitologiem z nadzoru przyrodniczego oraz w uzgodnieniu z PGL Lasy Państwowe. Prace wykonywać pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi ornitologa.
21. W celu zminimalizowania strat w postaci utraconych miejsc lęgowych dziuplaków (muchołówki szarej, muchołówki żałobnej, puszczyka, sóweczki, siniaka, gągoła, bogatki, czubatki, kowalika, mazurka, modraszki, rudzika, sosnowki, szpaka, wróbla) przed dokonaniem wycinki zamontować, o ile to możliwe na obszarach przylegających do terenu wycinki, budki lęgowe dla ornitofauny.
  - a. Należy zamontować następujące typy i ilości budek:
    - Typ A – 1580 szt.
    - Typ A1 – 322 szt.
    - Typ B – 502 szt.
    - Typ D. – 1 szt.

- Typ E – 3 szt.
  - b. Budki należy rozwiesić pod nadzorem specjalisty ornitologa w uzgodnieniu z PGL Lasy Państwowe,
  - c. Budki typu D i E należy rozwiesić w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska,
  - d. Wszystkie powieszane budki poddawać corocznie w okresie od 16 października do końca lutego jednokrotnemu czyszczeniu, niezbędnym naprawom i konserwacji przez okres 5 lat od dnia ich powieszenia. Po tym okresie kontrolę budek przekazać PGL Lasy Państwowe.
22. W celu zminimalizowania utraty siedlisk chiropterofauny, powodowanej wycinką drzew, przed dokonaniem wycinki zamontować, o ile to możliwe, w kompleksach leśnych przylegających do miejsc wycinki, skrzynki dla nietoperzy:
- a. Należy rozwiesić 100 sztuk trocinobetonowych skrzynek rozrodczych typu Stratmann,
  - b. Skrzynki należy rozwiesić pod nadzorem specjalisty chiropterologa w uzgodnieniu z PGL Lasy Państwowe,
  - c. Skrzynki należy zamontować w miejscach, w których stwierdzono największą aktywność nietoperzy tj. droga S19 w km: 5+800, 6+700, 8+000, 22+400, 24+600, 35+350, 35+750, 37+350) i droga krajowa nr 65 w km: 4+350, 5+000, 9+100, 10+300),
  - d. Wszystkie powieszane skrzynki poddawać corocznie w okresie od 1 października do końca marca jednokrotnemu czyszczeniu, niezbędnym naprawom konserwacji przez okres 5 lat od dnia ich powieszenia. Po tym okresie kontrolę skrzynek przekazać PDL Lasy Państwowe.

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

Nie określłam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

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

Nie określłam wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

## **IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Należy prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew i krzewów, nasadzenia należy uzupełniać w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Termin sadzenia dosadzanych w ramach uzupełnienia drzew zostanie określony przez nadzór przyrodniczy odpowiedzialny za monitoring, który uwzględni



rodzaj zastosowanych sadzonek (z zakrytym, bądź odkrytym systemem korzeniowym), gatunki drzew i uwarunkowania meteorologiczne.

3. Monitoring przejść dla zwierząt należy prowadzić w 2 (ze względu na potrzebę adaptacji zwierząt do nowopowstałych obiektów) oraz 4 i 5 roku po oddaniu drogi do użytkowania. Monitoringiem objąć następujące przejścia:

Lp.	Nr drogi	Km	Rodzaj przejścia
1	S19	0+396	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
2	S19	15+235	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
3	S19	15+766	Przejście dołem zintegrowane z drogą
4	S19	16+316	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
5	S19	17+605	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
6	S19	18+668	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
7	S19	19+426	Przejście górą
8	S19	22+878	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
9	S19	28+351	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
10	S19	28+867	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
11	S19	35+146	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
12	S19	35+600	Przejście górą
13	S19	36+473	Przejście dołem zintegrowane z ciekim - most w dolinie Narwi
14	S19	37+972	Przejście dołem
15	DK19	37+972	Przejście dołem zintegrowane z ciekim
16	S19	39+014	Przejście dołem
17	DK19	39+014	Przejście dołem
18	DK65	4+900	Przejście górą
19	DK65	9+166	Przejście górą

4. Monitoring przejść należy prowadzić poprzez rejestrację zwierząt przy pomocy automatycznych kamer video (tzw. wideopułapek). Wykonywać 12 sesji rejestracji obrazu i dźwięku rocznie, każdą sesję prowadzić przez 2 kolejne tygodnie w miesiącu. Przy doborze liczby i rozstawienia kamer należy wziąć pod uwagę szerokość przejścia, zasięg czujnika ruchu, a także zasięg oświetlenia nocą, tak aby zasięgiem objąć całą szerokość przejścia. Można również prowadzić:

- rejestrację tropów zwierząt na pasach z piaskiem, a w przypadku opadów śniegu tropienia prowadzić po świeżym opadzie,
- identyfikację odchodów na całej powierzchni przejść oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie tj. w strefach najść,
- identyfikację śladów żerowania, uszkodzeń roślin i innych śladów obecności zwierząt na całej powierzchni przejść oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, tj. w strefach najść.

Wyniki monitoringu przejść dla zwierząt powinny zawierać: listę gatunków zwierząt stwierdzonych na przejściu, strukturę gatunkową zwierząt, częstość użytkowania przejścia przez dany gatunek, stałość występowania gatunku na przejściu, a także ich interpretację.

Propozycję metodyki prowadzenia monitoringu przejść dla zwierząt, w tym ustalenia dla konkretnych przejść - okresy i częstotliwość kontroli, należy przedstawić do akceptacji RDOŚ w Białymstoku.

Coroczne sprawozdania z prowadzonego monitoringu należy przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku, w terminie 2 miesięcy od zakończenia rocznego cyklu kontroli. Końcowe sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu przejść dla zwierząt, zawierające zbiorcze zestawienie zebranych wyników wraz z ich interpretacją (dotyczącą m.in. zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia, zaleceń zmian poprawiających skuteczność obiektu), należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku, w terminie 3 miesięcy od zakończenia ostatniego rocznego cyklu kontroli.

5. W ciągu dwóch lat od oddania drogi do użytkowania należy przeprowadzać całoroczny monitoring porealizacyjny chiropterofauny w miejscach o stwierdzonej wysokiej aktywności nietoperzy, tj. w rejonie km 5+800, 6+700, 22+400, 24+600, 35+350, 35+750, 37+350 drogi ekspresowej S19 oraz w km 4+350, 5+000, 9+100, 10+300 drogi krajowej nr 65, polegający na:

- a) Obserwacji miejsc koncentracji i przelotów nietoperzy połączonych z nasłuchami detektorowymi,

- b) Identyfikacji ofiar kolizji z pojazdami i ekranami.

Propozycję metodyki prowadzenia monitoringu chiropterofauny należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. Końcowe sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu, zawierające zbiorcze zestawienie zebranych wyników wraz z interpretacją, należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku, w terminie 3 miesięcy od zakończenia ostatniego rocznego cyklu kontroli.

#### **V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

#### **VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ze szczególnym uwzględnieniem:**

1. Wykonania ponownej analizy akustycznej z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań, w szczególności dotyczących możliwości pojawienia się nowej zabudowy chronionej akustycznie.

#### **VII. Ustala się obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:**

1. Badania poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Strona
S19			
1	1+474	1+634	Lewa
2	7+888	8+048	Lewa

3	8+458	8+618	Lewa
4	11+770	11+890	Lewa
5	17+195	17+355	Lewa
6	1+824	2+024	Prawa
7	5+588	5+788	Prawa
8	8+410	8+590	Prawa

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływania przedsięwzięcia (np. poprzez zastosowanie ekranów akustycznych).

**VIII. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów prowadzić na niżej wskazanych działkach:**

Lp.	Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Nr działki
1	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	31 Choroszcz	749/2
2	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	16 Mińce	44/1
3	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	16 Mińce	55
4	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	16 Mińce	46/4
5	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	16 Mińce	46/7
6	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	35/2
7	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	57/1
8	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	57/2
9	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	64
10	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	67/1
11	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	67/4
12	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	68/1
13	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	68/2
14	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	70/1
15	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	70/2
16	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	94/1
17	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	95/1
18	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	95/2
19	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	97/1
20	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	97/2
21	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	17 Ogrodniki	99/1
22	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	3 Czaplino	54/17
23	Podlaskie	Białostocki	Choroszcz	3 Czaplino	57/3
24	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	19 Markowszczyzna	100/1
25	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	19 Markowszczyzna	294/3
26	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	19 Markowszczyzna	309

27	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	24 Pomigacze	1,123
28	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	24 Pomigacze	1,129
29	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	24 Pomigacze	1.192/4
30	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	80
31	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	113
32	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	114/2
33	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	130
34	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	131
35	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	138
36	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	144
37	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	145/1
38	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	145/2
39	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	169
40	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	170
41	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	183
42	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	184/1
43	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	184/2
44	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	66/1
45	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	117/1
46	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	155
47	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	158
48	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	162
49	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	177
50	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	201
51	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	203
52	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	121
53	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	163
54	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	122
55	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	164
56	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	143
57	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	161
58	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	182
59	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	146
60	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	185
61	Podlaskie	Białostocki	Turośń Kościelna	25 Tołcze	26
62	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	15 Janowicze Kolonia	88/1
63	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	15 Janowicze Kolonia	91/4
64	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	17 Juchnowiec Kościelny	28
65	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	19 Klewinowo	788
66	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	19 Klewinowo	697
67	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	19 Klewinowo	798
68	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	691
69	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	715
70	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	719
71	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	788

72	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	789
73	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	790
74	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	24 Lewickie	720
75	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	25 Lewickie Kolonia	122/2
76	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	25 Lewickie Kolonia	175/1
77	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	26 Niewodnica Nargilewska	81
78	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	31 Rumejki	186/2
79	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	31 Rumejki	187/2
80	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	31 Rumejki	188/2
81	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	31 Rumejki	313
82	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	773/1
83	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	340/3
84	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	341/1
85	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	736
86	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	737
87	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	741
88	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	742
89	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	744/2
90	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	773/3
91	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	784
92	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	787
93	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	792
94	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	794
95	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	805/1
96	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	812
97	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	814
98	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	817/1
99	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	820
100	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	823
101	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	825
102	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	833
103	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	834
104	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	856/2
105	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	857/3
106	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	1286
107	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	1289/1
108	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	810
109	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	856/1
110	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	857/2
111	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	37 Wojszki	318
112	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	4 Brończany	83/1
113	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	160
114	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	251
115	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	482/4
116	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	576

117	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	591
118	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	595
119	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	609
120	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	198
121	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	545
122	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	246
123	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	481
124	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	252
125	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	274
126	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	496
127	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	497
128	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	498
129	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	501
130	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	506
131	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	606
132	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	279
133	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	546
134	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	281
135	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	468
136	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	495
137	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	490
138	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	492
139	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	510
140	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	511
141	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	536
142	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	512
143	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	537
144	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	516
145	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	541
146	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	535
147	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	546
148	Podlaskie	Białostocki	Juchnowiec Kościelny	7 Hermanówka	551
149	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	575
150	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	606/1
151	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	606/2
152	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	607
153	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	619
154	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	621/1
155	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	621/2
156	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	12 Halickie	621/3
157	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	1
158	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	35/1
159	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	35/2
160	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	40
161	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	42/1

162	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	134
163	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	194/1
164	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	526
165	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	31/2
166	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	20 Kudrycze	152
167	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	9
168	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	106/7
169	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	117/6
170	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	117/9
171	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	120/8
172	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	202/5
173	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	225/1
174	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	21 Kuriany	231
175	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	23 Łubniki	131/2
176	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,14
177	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,16
178	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,27
179	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,29
180	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,31
181	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1.32/2
182	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1.33/2
183	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1.35/2
184	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,36
185	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,37
186	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,44
187	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,45
188	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,49
189	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,74
190	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	2,188
191	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	27 Nowosady	1,12
192	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	37 Ryboły	4,1027
193	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	140
194	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	151/1
195	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	153/2
196	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	155/1
197	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	159/1
198	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	160/2
199	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	162
200	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	257
201	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	273/3
202	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	340/5
203	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	59
204	Podlaskie	Białostocki	Zabłudów	40 Skrybicze	145
205	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	38 Ploski	32
206	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	38 Ploski	34

207	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	38 Ploski	35
208	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	38 Ploski	52
209	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	7 Deniski	141/4
210	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	7 Deniski	140
211	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	7 Deniski	144/1
212	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	7 Deniski	765
213	Podlaskie	Bielski	Bielsk Podlaski	7 Deniski	767

**IX. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.).**

**X. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.**

#### **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 4 września 2018 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez pełnomocnika Pana Macieja Bernarda Gorysza Zastępcę Dyrektora Oddziału GDDKiA w Białymstoku, znak: O.BI.I.2.4110.dśu.8.1.2018.jw, uzupełnionym wnioskiem Pana Norberta Wyrwicha Zastępcy Dyrektora Oddziału GDDKiA w Białymstoku z dnia 21 lutego 2023 r., znak: O.BI.I-2.5302.1.1.2023.JW wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz – Ploski wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 65 Kudrycze – Kuriany – Grabówka oraz budową, rozbudową i przebudową dróg innej kategorii i niezbędnej infrastruktury.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, tj. raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami, uzupełnień inwestora na wezwania organu prowadzącego, organu opiniującego (Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku) i organu uzgadniającego (Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku), map z przedstawioną lokalizacją przedsięwzięcia, a także wniosków złożonych w procedurze udziału społeczeństwa, tut. organ dokonał analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i ustalił środowiskowe uwarunkowania jego realizacji w decyzji z dnia 14 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.65.218.DK.

Od powyższej decyzji wniesiono odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 4 czerwca 2021 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.226.2019.EW/KB/JSz9, uchylił decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 14 sierpnia 2019 r. w części i w tym zakresie orzekł, co do istoty sprawy, uchylił w części i w tym zakresie umorzył postępowanie pierwszej instancji, a w pozostałej części utrzymał decyzję środowiskową w mocy.

Na powyższą decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 4 czerwca 2021 r., zostały złożone skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, po rozpatrzeniu w dniu 8 lutego 2022 r. skarg na decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, uchylił zaskarżoną decyzję i poprzedzającą ją decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.



Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie zważył, iż skargi zasługują na uwzględnienie, albowiem zaskarżona decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska narusza przepisy prawa i wymaga wyeliminowania z obrotu prawnego. W ocenie sądu, organy obu instancji nie rozpoznały prawidłowo sprawy i nie dostrzegły, iż przedłożony raport i zawarte w nim stwierdzenia nie odpowiadają w całości wymogom prawa z art. 66 ustawy o oś, gdyż dokument nie przedstawia m.in. opisu wariantów: „*a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, b) racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska – wraz z uzasadnieniem ich wyboru.*”, a wskazany tzw. wariant „zerowy” nie jest wariantem realizacji przedsięwzięcia. Jednocześnie odnosząc się do pozostałych zarzutów przedstawionych w skargach, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie stwierdził, że wobec niepełności raportu, a co za tym nieprawidłowego ustalenia stanu faktycznego, ich rozpoznanie byłoby przedwczesne. Ocena sądu odnosiła się jedynie do kompletności, spójności i spełnienia przez przedmiotowy raport wymagań ustawowych, jednakże nie dokonano oceny treści raportu, gdyż wymagałoby to wiedzy specjalistycznej z poszczególnych gałęzi nauki.

Dnia 31 marca 2022 r. skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego złożył Inwestor, wnosząc o uchylenie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ponowne rozpoznanie sprawy oraz oddalenie złożonych skarg od decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Naczelny Sąd Administracyjny, po rozpatrzeniu w dniu 8 listopada 2022 r. skargi kasacyjnej inwestora od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, oddalił przedmiotową skargę. Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnił, iż w obszernym uzasadnieniu zaskarżonego wyroku Sąd I instancji szczegółowo przedstawił rozważania prawne dotyczące wariantowania przedsięwzięcia w raporcie. Jednocześnie Naczelny Sąd Administracyjny podzielił stanowisko wyrażone w tym zakresie stanowiące zarówno dorobek orzecznictwa, jak i poglądy doktryny. Ponadto w ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego, wbrew stanowisku skargi kasacyjnej, Sąd I instancji dokonał prawidłowej oceny raportu, i na tej podstawie stwierdził, że raport inwestora nie został prawidłowo sporządzony w zakresie wariantowania przedsięwzięcia. Zatem zarzuty skargi kasacyjnej inwestora, nie zasługiwały na uwzględnienie.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do I grupy przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), dla których sporządzenie raportu jest wymagane obligatoryjnie i zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 18 stycznia 2023 r. (data wpływu: 20 stycznia 2023 r.), znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.226.2019.EW/KB/JSz.35 odesłał do tut. organu akta dotyczące decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, z dnia 14 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.65.2018.DK, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz - Ploski wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 65 Kudrycze - Kuriany - Grabówka oraz budową, rozbudową i przebudową dróg innej kategorii i niezbędnej infrastruktury*, zwrócone przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Pismem z dnia 21 lutego 2023 r. Inwestor przedłożył do tut. organu uaktualniony raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z załącznikami.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismami z dnia 24 lutego 2023 r. oraz 13 marca 2023 r. wezwał Inwestora do przedłożenia wyjaśnień w związku ze złożonym do tut. organu nowym materiałem dowodowym. Inwestor ostatecznie uzupełnił wskazane braki przy piśmie z dnia 20 marca 2023 r., przedkładając scaloną część tekstową raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczeniem z dnia 7 marca 2023 r. poinformował strony postępowania o ponownym prowadzeniu przez tut. organ postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji oraz o nowym materiale dowodowym złożonym przez Inwestora. Ponadto tut. organ poinformował, iż zgodnie z art. 49 Kpa, o wszystkich kolejnych czynnościach administracyjnych, strony postępowania będą informowane obwieszczeniem, zamieszczonym wyłącznie w BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Obwieszczenie to zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku od dnia 8 marca 2023 r. na okres 14 dni i było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 7 marca 2023 r. do 24 marca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń i opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Choroszcy w dniach od 7 marca 2023 r. do 21 marca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń i opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w dniach od 8 marca 2023 r. do 22 marca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń i opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Turośń Kościelna w dniach od 15 marca 2023 r. do 30 marca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń i opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Supraślu w dniach od 8 marca 2023 r. do 22 marca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Bielsk Podlaski w dniach od 19 kwietnia 2023 r. do 4 maja 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń i opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Zabłudowie w dniach od 10 marca 2023 r. do 24 marca 2023 r.

Pismami z dnia 30 marca 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanej inwestycji oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowej inwestycji.

O tym fakcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 30 marca 2023 r. Obwieszczenie to zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku od dnia 30 marca 2023 r. na okres 14 dni.

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem, znak: NZ.7040.5.2023 z dnia 13 kwietnia 2023 r. (data wpływu: 14 kwietnia 2023 r.) wezwał Inwestora do uzupełnienia braków w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczeniem z dnia 18 kwietnia 2023 r. poinformował, iż przedmiotowa sprawa zostanie załatwiona w terminie do dnia 31 lipca 2023 r. Obwieszczenie to zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku od dnia 18 kwietnia 2023 r. na okres 14 dni.

Inwestor pismem z dnia 19 kwietnia 2023 r., znak: O/BI.I-2.5302.1.4.2023.JW uzupełnił braki wskazane przez Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, które tut. organ przesłał pismem z dnia 20 kwietnia 2023 r.

wzywającemu oraz Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku wezwaniem z dnia 24 kwietnia 2023 r. (data wpływu: 20 marca 2019 r.), znak: BI.RZŚ.4900.13.2023.AB wezwało tut. organ do uzupełnienia braków w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 25 kwietnia 2023 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji zgodnie z wezwaniem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku z dnia 24 kwietnia 2023 r.

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią nr 40/NZ/2023, znak: NZ.7040.5.2023 z dnia 28 kwietnia 2023 r. (data wpływu: 2 maja 2023 r.) zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie i określił warunki jego realizacji.

Poniższe warunki:

- wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego sprzętu, o najmniejszej możliwej mocy akustycznej, zapewniającego zabezpieczenie przed wyciekami płynów technicznych (paliw, smarów) do gruntu i spełniającego normy emisji spalin oraz inne standardy techniczne;
- zabezpieczyć przewożone i składowane materiały sypkie przed zjawiskiem wtórnego pylenia poprzez zakrywanie powłokami materiałowymi bądź zraszanie, oraz ograniczyć prędkość jazdy samochodów w rejonie budowy;
- na placach budowy zainstalować przenośne sanitariaty, a usuwanie ścieków bytowo-gospodarczych zlecić uprawnionym podmiotom;

nie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, ponieważ orzeczone warunki wynikają wprost z przepisów prawa. Pozostałe warunki nałożone przez Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Inwestor pismem z dnia 28 kwietnia 2023 r. (data wpływu 2 maja 2023 r.), znak: O.BI.I-2.5302.1.5.2023.JW uzupełnił braki wskazane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku, które tut. organ przesłał pismem z dnia 5 maja 2023 r. wzywającemu oraz Podlaskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Białymstoku.

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem z dnia 9 maja 2023 r., znak: NZ.7040.5.2023 poinformował, iż załączone do sprawy nowe dokumenty nie mają wpływu na treść wydanej przez organ opinii nr 40/NZ/2023 z dnia 28 kwietnia 2023 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku postanowieniem, znak: BI.RZŚ.4900.13.2023.AB z dnia 11 maja 2023 r. uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia oraz określił jego warunki.

Poniższe warunki:

- plac budowy, jego zaplecza (bazy techniczne, składy materiałów) i drogi technologiczne zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, czas trwania robót ograniczyć do minimum;
- ścieki bytowe z terenu budowy gromadzić w szczelnych bezodpływowych zbiornikach (sanitariatach przenośnych), a następnie systematycznie wywozić do oczyszczalni ścieków przez uprawnione podmioty

nie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, ponieważ orzeczone warunki wynikają wprost z przepisów prawa.

Pozostałe warunki nałożone przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 12 maja 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zgodnie z art. 33 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.) przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 30 dni od daty podania niniejszej informacji do publicznej wiadomości.

Spółeczeństwo zostało powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 12 maja 2023 r. Obwieszczenie to zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 12 maja 2023 r. na okres 30 dni, było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 12 maja 2023 r. do 14 czerwca 2023 r., zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Choroszczy w dniach od 15 maja 2023 r. do 15 czerwca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w dniach od 15 maja 2023 r. do 15 czerwca 2023 r., zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Turośń Kościelna oraz było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Turośń Kościelna w dniach od 16 maja 2023 r. do 16 czerwca 2023 r., zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Supraślu oraz było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Supraślu w dniach od 15 maja 2023 r. do 14 czerwca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Supraślu – Filii w Zaściankach w dniach od 15 maja 2023 r. do 14 czerwca 2023 r., zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Bielsk Podlaski w dniach od 15 maja 2023 r. do 14 czerwca 2023 r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie w dniach od 15 maja 2023 r. do 15 czerwca 2023 r.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami, uzupełnienia inwestora na wezwania tut. organu, organu opiniującego i organu uzgadniającego, opinia Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, mapy z przedstawioną lokalizacją przedsięwzięcia.

Przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania realizacji inwestycji:

#### Środowisko przyrodnicze

Najistotniejszą kwestią oddziaływania istniejącej sieci dróg, z przyrodniczego punktu widzenia, jest kolizja z korytarzami ekologicznymi. Istniejące drogi krajowe nr 19 i nr 65 na analizowanych odcinkach nie są wyposażone w urządzenia techniczne pozwalające na właściwą ochronę środowiska przyrodniczego, w szczególności bezpieczną migrację zwierząt. Przyrost natężenia ruchu pojazdów, powoduje zwiększający się negatywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz oddziaływanie na obszary prawnie chronione przyległe do drogi (obszary Natura 2000). Istniejąca sieć dróg przecina korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym, krajowym oraz lokalnym. Ponieważ drogi krajowe nie są ogrodzone, zwierzęta mają możliwość przechodzenia na całej ich długości, co wiąże się z występowaniem kolizji z pojazdami. Pozostawienie stanu istniejącego spowoduje, że wzrastać będzie niebezpieczeństwo tychże kolizji, z uwagi na przewidywany wzrost natężenia

ruchu na omawianych drogach. Jest to szczególnie niebezpieczne z uwagi na liczne występowanie łościa w tym rejonie. Wobec powyżej przytoczonych argumentów, podstawowym celem inwestycji jest budowa drogi klasy S, dzięki czemu nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników drogi oraz jego znaczne usprawnienie.

#### Środowisko gruntowo – wodne

Analizowany odcinek istniejącej drogi krajowej nr 19 i nr 65 leży na obszarze zlewni Wisły. Eksploatacja istniejącej drogi krajowej nr 19 i nr 65 może prowadzić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntów substancjami zawartymi w wodach opadowych takimi jak: zawiesiny ogólne, węglowodory ropopochodne, metale ciężkie oraz chlorki stosowane podczas zwalczania śliskości zimowej. W bezpośrednim rejonie przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 19 i nr 65 nie prowadzono badań w zakresie wód opadowych. Z przeprowadzonych w 2016 r. badań podstawowych wskaźników zanieczyszczeń w wodach opadowych na wypływie do odbiorników przy drogach krajowych w województwie podlaskim, wynika że w punktach pomiarowych, występują separatory związków ropopochodnych lub brak urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe. Stężenia zawiesin ogólnych nie przekraczają wartości dopuszczalnej 100 mg/l. Stężenia węglodorów ropopochodnych we wszystkich punktach pomiarowych nie przekraczały wartości dopuszczalnej 15 mg/l.

#### Pokrywa glebowa

Istniejące odcinki dróg krajowych nr 65 i 19 na analizowanym obszarze przecinają mozaikę gleb biellicowych i pseudobiellicowych, brunatnych właściwych, brunatnych wyługowanych i kwaśnych, czarnych ziem właściwych i czarnych ziem zdegradowanych obszarów leśnych oraz kompleksów użytków zielonych średnich (2z) z domieszką słabych i bardzo słabych (3z), kompleksu pszennego dobrego (2), kompleksów żytnich: słabego (6) z domieszką bardzo dobrego (4) i bardzo słabego (7) oraz kompleksów zbożowo – pastewnych: mocnego (8) i słabego (9). W rejonie miast występują tereny zabudowane. Etap eksploatacji drogi związany jest głównie z degradacją chemiczną gleb wynikającą z zanieczyszczeń komunikacyjnych takich jak: wody opadowe spływające z pasa drogowego, składniki spalin komunikacyjnych, wtórna emisja pyłów powodowana ruchem pojazdów (zużycie nawierzchni, opon i metalowych części samochodów), środki chemiczne używane do zimowego utrzymania dróg (głównie mieszaniny NaCl z piaskiem lub CaCl<sub>2</sub>).

#### Klimat

Zarówno na odcinkach dróg przebiegających przez tereny otwarte, jak i przez las, odrębny mikroklimat związany z istnieniem drogi występuje jedynie w strefie wąskiego pasa. Kształtuje go przede wszystkim absorpcja ciepła i promieniowania przez powierzchnię drogi. Zasięg zmian warunków mikroklimatycznych nie wykracza istotnie poza pas drogowy, a w rzeczywistości część zmian mikroklimatycznych nie wykracza poza obszar pobocza. Odstąpienie od realizacji przedmiotowej inwestycji, czyli pozostawienie istniejącego układu drogowego bez zmian, nie wiąże się z powstaniem nowych oddziaływań w zakresie topoklimatu analizowanego obszaru w stosunku do tych, które pojawiły się kiedy obecnie funkcjonująca infrastruktura drogowa została by zbudowana, tj. podwyższenie temperatury przy powierzchni gruntu (ciemny asfalt ma mniejsze albedo niż naturalna roślinność, dlatego bardziej się nagrzewa) oraz zmniejszenie wilgotności przy gruncie (woda łatwiej odparowuje z gładkiej i cieplejszej powierzchni, dodatkowo nie jest zatrzymywana przez roślinność). Eksploatacja drogi wiąże się z użyciem energii – pojazdy o napędzie spalinowym emitują gazy cieplarniane do środowiska (głównie dwutlenek węgla, podtlenek azotu i metan) objęte Ramową Konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. Szacowana wielkość emisji gazów cieplarnianych z przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 19 i przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65, wyrażona w ekwiwalencie CO<sub>2</sub>, wynosi w roku 2017 ok. 35 400 Mg., a w roku 2025 - 40 200 Mg, a w roku 2035 - 49 400 Mg.

Wielkość ta wskazuje, że udział przedmiotowej infrastruktury drogowej w emisji gazów cieplarnianych, w aspekcie wkładu w realizację ustalonych celów redukcyjnych, jest niewielki w skali globalnej i regionalnej, ale może być znaczący w skali lokalnej (poziom gminy). Tym niemniej nie powinien powodować odczuwalnych zmian warunków klimatycznych. Biorąc pod uwagę powyższe, stwierdza się, że eksploatacja przedmiotowych odcinków dróg krajowych nr 19 i nr 65 w stanie istniejącym nie ma istotnego wpływu na warunki klimatyczne.

#### Stan aerosanitarny

Aktualne warunki aerosanitarnie w rejonie drogi krajowej nr 19 na odcinku Białystok - Ploski i istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku Białystok – Grabówka są dość dobre. Poziomy średniorocznych stężeń zanieczyszczeń są niższe niż poziomy dopuszczalne. Jednocześnie dostępne na stronie internetowej WIOŚ Białystok dane dla terenu powiatu miasto Białystok za rok 2015 wskazują na przekroczenia stężeń 24-godzinnych pyłu zawieszonego PM10, przy czym przyczyną tych przekroczeń nie była emisja komunikacyjna. Według informacji o stanie środowiska Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Białymstoku zanieczyszczenia komunikacyjne związane z ruchem pojazdów na kierunkach tranzytowych dróg krajowych nr 19 i 65 stanowią jedno z głównych źródeł zanieczyszczeń atmosfery na terenie powiatu miasto Białystok, powiatu białostockiego i powiatu bielskiego. Od środków transportu największy udział w emisji zanieczyszczeń regionu mają: tlenek węgla, tlenki azotu i benzen. Przeprowadzona analiza oddziaływania istniejącej drogi krajowej nr 19 na odcinku Białystok – Ploski i istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku Białystok - Grabówka na stan jakości powietrza atmosferycznego wskazuje, iż stężenia substancji: pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5, tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych oszacowane poza pasem drogowym dla 2017 r. są niższe niż wartości dopuszczalne.

Analizę oddziaływania istniejącej drogi krajowej nr 19 na odcinku Białystok – Ploski oraz drogi krajowej nr 65 Białystok – Grabówka na stan jakości powietrza atmosferycznego wykonano również w kolejnych horyzontach, tj. dla roku 2025 r. i 2035 r. Wielkość emisji z pojazdów samochodowych określono z zastosowaniem wskaźników emisji uwzględniających poszczególne normy emisji spalin oraz zmienność w czasie składu potoku pojazdów. Uwzględniają one postęp techniczny, unowocześnianie technologii produkcji paliw oraz procesy konstruowania coraz bardziej ekologicznych silników spalinowych. Z tego względu szacowane wielkości emisji tlenków azotu dla 2035 r. są niższe niż dla 2025 r. pomimo większego natężenia ruchu. Prognozowane w obu horyzontach czasowych tj. 2025 r. i 2035 r. stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich stężeń dopuszczalnych. Wyniki obliczeń wskazują, że w przypadku nieprzystąpienia do realizacji drogi ekspresowej S19 oraz drogi krajowej nr 65 emisja komunikacyjna pyłu PM10, pyłu PM2,5, tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych nie spowoduje przekroczenia obowiązujących norm.

#### Zagrożenie poważną awarią

Największe zagrożenie wystąpienia sytuacji o znamionach poważnej awarii występuje na terenach silnie uwodnionych przy udziale pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Istniejące drogi krajowe nr 19 i 65 są miejscem przewozu także materiałów niebezpiecznych, a jednocześnie przebiegają w pobliżu terenów wrażliwych, w tym należących do sieci Natura 2000. Taki przebieg drogi przy jednoczesnym braku odpowiednich parametrów układu drogowego może doprowadzić do zdarzenia o znamionach poważnej awarii, a tym samym spowodować zagrożenie dla życia ludzi oraz skażenia środowiska. Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na analizowanych odcinkach istniejących dróg krajowych jest

zbliżone, a co za tym idzie ewentualny wpływ na środowisko spowodowany jego wystąpieniem będzie podobny, niezależnie od odcinka istniejącej drogi krajowej.

#### Klimat akustyczny

W przypadku niezrealizowania przedsięwzięcia stan klimatu akustycznego wokół istniejących dróg ulegałby dalszemu pogorszeniu. Zabudowa podlegająca ochronie narażona jest już teraz na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu.

#### Dziedzictwo kulturowe

Duże natężenie ruchu i prędkość pojazdów może negatywnie oddziaływać na stałe dobra kultury. Negatywne oddziaływanie wiąże się z zanieczyszczeniami, pyłami i wibracjami wywołanymi przez ruch o dużym natężeniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował 3 warianty przedsięwzięcia różniące się pomiędzy sobą m.in. przebiegiem trasy w planie, długością projektowanych odcinków drogi ekspresowej i drogi krajowej nr 65, lokalizacją węzłów, ilością obiektów inżynierskich oraz oddziaływaniem na środowisko.

#### **Wariant proponowany przez wnioskodawcę:**

- odcinek drogi ekspresowej S19 od km -0+107,91 do km 39+692,59 (długość 39,8005 km);
- odcinek drogi krajowej nr 65 od km 0+000,00 do km 13+716,69 (długość 13,71669 km);
- łączna długość wariantu – 53,51719 km.

#### **Racjonalny wariant alternatywny:**

- odcinek drogi ekspresowej S19 od km -0+107,91 do km 39+998,43 (długość 40,10634 km);
- odcinek drogi krajowej nr 65 od km 0+931,64 do km 14+055,87 (długość 13,12423 km);
- łączna długość wariantu – 53,23057 km.

#### **Racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo:**

- odcinek drogi ekspresowej S19 od km -0+107,91 do km 39+692,59 (długość 39,8005 km);
- odcinek drogi krajowej nr 65 od km -1+707,26 do km 12+143,63 (długość 13,85089 km);
- łączna długość wariantu – 53,65139 km.

*„Ujemny” kilometrą początku drogi ekspresowej S19 wynika z tego, iż koniec odcinka S19 (od węzła Dobrzyniewo do węzła Białystok Zachód), do którego dowiązywana jest przedmiotowa inwestycja i początek przedmiotowej inwestycji znalazły się na obszarze tej samej działki geodezyjnej, co stanowi utrudnienie w procedurze uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. W celu uniknięcia konieczności przekilometrowania całej trasy, początek przedmiotowej inwestycji przyjęto w kilometrze – 0+107,91.*

*Początek drogi krajowej nr 65 (od węzła Białystok Południe) w racjonalnym wariacie alternatywnym i racjonalnym wariacie najkorzystniejszym środowiskowo opisano kilometrażem innym niż „zerowy”, który został przypisany do wariantu proponowanego przez wnioskodawcę.*

#### **Opis wariantu proponowanego przez wnioskodawcę**

Początek drogi ekspresowej w wariacie proponowanym przez wnioskodawcę przyjęto w km -0+107,91 a koniec w km 39+692,59.

W początkowym przebiegu trasa drogi S19 omija od strony wschodniej miejscowości Barszczewo, Ogrodniki i Czaplino, przechodząc przez grunty orne i częściowo przez tereny leśne. W km 0+396 przekracza rzekę Horodniankę mostem, który stanowi również przejście dołem dla zwierząt. W rejonie miejscowości Barszczewo trasa krzyżuje się z drogą powiatową nr 1538B. W wariacie tym zaprojektowano przełożenie drogi powiatowej wraz z budową wiaduktu (km 1+880). W km 4+900 w rejonie miejscowości Czaplino po obydwu stronach drogi przewidziano budowę Miejsca Obsługi Podróżnych. Dalej przebiegając w kierunku południowym przecina rzekę Czaplinańkę, gdzie w km 5+837 przewidziano budowę mostu. Planowana droga S19 przebiega przez północno-wschodnią część gminy Turośń Kościelna. W km 8+218 trasa przecina linię kolejową nr 6 Zielonka - Kuźnica Białostocka, którą przekracza wiaduktem. Później trasa przebiega w kierunku południowo wschodnim, omija po

stronie wschodniej w odległości około 750 m miejscowości Tołcze i Trypucie i dochodzi do drogi wojewódzkiej nr 678 Białystok - Wysokie Mazowieckie. Dalej przebiega w kierunku wschodnim omijając po stronie północnej miejscowości Niecki i Pomigacze, przecina drogę powiatową nr 1500B, linię kolejową nr 32 Białystok - Czeremcha, drogę powiatową nr 1483B. Przez około 1,7 km trasa przebiega przez tereny rolne, a następnie przez kompleks leśny na długości 1,4 km. Następnie omija od strony północnej miejscowość Hermanówka, zaczyna łukiem odbijać w kierunku południowym i dochodzi do miejsca stanowiącego początek projektowanej drogi krajowej nr 65. Dalej biegnie w kierunku południowym wzdłuż drogi powiatowej nr 1484B omijając po stronie zachodniej miejscowość Kudrycze, przekraczając w km 22+114 wiaduktem drogę powiatową 1496B. W km 22+878 zaprojektowano most przez rzekę Turośniankę. Na dalszym przebiegu trasa idzie w kierunku południowym wzdłuż drogi powiatowej 1484B omijając po stronie wschodniej miejscowość Nowosady. W km 24+999 zrealizowany będzie wiadukt nad trasą główną dla przeprowadzenia drogi powiatowej 1488B. W km 28+055 przechodzi nad drogą powiatową 1484B wiaduktem, a w km 28+351 przekracza mostem ciek Mieńka omijając po stronie wschodniej miejscowość Kolonia Klewinowo. Następnie przebiega po gruntach ornych z dala od zabudowy miejscowości Rzepniki. W km 29+800 po obydwu stronach drogi przewidziano miejsce na MOP. Po wschodniej stronie w odległości 1,1 km droga omija miejscowość Wojszki i dochodzi do rzeki Narew. Po przekroczeniu mostem Narwi trasa przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 19. W km 39+692,59 w rejonie miejscowości Ploski przewidziano koniec odcinka drogi ekspresowej S19 w wariantcie proponowanym do realizacji przez inwestora.

Początek drogi krajowej nr 65 w tym wariantcie przyjęto w km 0+000,00 a koniec w km 13+716,69.

Projektowany odcinek drogi krajowej rozpoczyna się na węźle „Białystok Południe” w km 21+139 projektowanej drogi ekspresowej S19, odchodzi w kierunku północno wschodnim od drogi S19. Trasa przecina istniejącą drogę powiatową 1484B, następnie przebiega po gruntach ornych, dochodząc do dużego kompleksu leśnego, który przecina na długości około 3 km, przechodząc wiaduktem nad drogą gminną i w km 4+400 nad drogą powiatową 1485B. Dalej przebiega w kierunku północnym i dochodzi do istniejącej drogi krajowej nr 19, pomiędzy miejscowością Protasy, a miejscowością Kuriany, gdzie przewidziano budowę jednopoziomowego ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 19. Następnie trasa przebiega bliżej Kolonii Protasy poprzez obszary zalesione, omijając obszar zabudowany, w ok. km 12+000 zmienia bieg w kierunku północnym, aż do włączenia w istniejącą drogę krajową nr 65.

W analizowanym wariantcie zaprojektowano następujące węzły drogowe na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S19 z drogami innych kategorii:

- Węzeł „Białystok Starosielce” - zlokalizowany w km 1+839, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1535B klasy „Z” („G” o przekroju 2x2 wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz),
- Węzeł „Białystok Księżyno” - zlokalizowany w km ok 10+422, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogami wojewódzkimi nr 678 oraz 682 klasy „G”,
- Węzeł „Białystok Południe” - zlokalizowany w km ok 21+139, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z projektowanym odcinkiem drogi krajowej nr 65 klasy „GP”.

W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę w ciągu projektowanej drogi krajowej nr 65 zaprojektowano rondo w miejscu jej skrzyżowania z przebudowywaną drogą krajową nr 19 w m. Kuriany (długość przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 19 wynosi 443 m) oraz w miejscu włączenia projektowanego odcinka do istniejącej drogi krajowej nr 65 w m. Grabówka.

Wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S19 w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę zlokalizowano cztery miejsca obsługi podróżnych.



W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę – zaprojektowano łącznie 77 obiektów inżynierskich:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 – 51 szt.;
- obiekty nad drogą ekspresową S19 i drogą krajową nr 65 – 26 szt.

W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę w dolinie Narwi przewidziano budowę obiektu mostowego o całkowitej szacowanej długości wynoszącej 159 m, trzyprzęsłowego o szerokości przęseł skrajnych wynoszącej po 48 m i przęsła nurtowym o szerokości 60 m.

W związku z realizacją omawianego wariantu konieczne będzie wyburzenie obiektów kubaturowych:

- budynków mieszkalnych – 8 szt.
- budynków gospodarczych – 14 szt.

Realizacja inwestycji w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę wymaga przebudowy kolidujących z projektowanymi odcinkami dróg sieci uzbrojenia terenu, tj.

- linii elektroenergetycznych,
- linii trakcyjnych (PKP),
- linii teletechnicznych,
- sieci gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych .

W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę projektowane odcinki dróg kolidują z ciekami i rowami melioracyjnymi.

W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę inwestycja będzie kolidować z czterema obszarami Natura 2000:

Są to:

- **OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW:**
  - OSO Dolina Górnej Narwi PLB200007
  - OSO Puszcza Knyszyńska PLB200003
- **SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK:**
  - SOO Ostoja Knyszyńska PLH200006
  - SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010.

#### **Opis racjonalnego wariantu alternatywnego**

Początek drogi ekspresowej w tym wariantcie przyjęto w km -0+107,91 za węzłem Białystok Zachód, który jest poza zakresem wniosku, a koniec w km 39+998,43.

Od węzła Białystok Zachód trasa biegnie na południe i omija od strony wschodniej miejscowości Barszczewo, Ogrodniki i Czaplino, przechodząc przez grunty orne i częściowo przez tereny leśne. W km 0+396 przekracza rzekę Horodniankę mostem, który stanowi również przejście dołem dla zwierząt. W rejonie miejscowości Barszczewo droga ekspresowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 1538B. W km 4+900 w rejonie miejscowości Czaplino po obydwu stronach drogi przewidziano miejsce na MOP. Dalej przebiegając w kierunku południowym przecina rzekę Czapliniankę, gdzie w km 5+842 przewidziano budowę mostu. W km 8+254 trasa przecina linię kolejową nr 6 Zielonka - Kuźnica Białostocka, którą przekracza wiaduktem. Za wiaduktem skręca w kierunku wschodnim przebiegając wzdłuż rzeki Czaplinianki w odległości około 0,5 km od niej. Na dalszym odcinku przebiega pomiędzy ogródkami działkowymi a zabudową miejscowości Kolonia Zalesiany i dochodzi do drogi wojewódzkiej nr 678 Białystok -Wysokie Mazowieckie. Nadal przebiega w kierunku wschodnim wzdłuż doliny rzeki Czaplinianki dwukrotnie ją przekraczając w km 12+261 i w km 17+325. Następnie przebiega pomiędzy zabudową miejscowości Ignatki Kolonia a miejscowością Koplany, przecinając w km 12+992 drogę lokalną łączącą obie miejscowości. Po czym omija po stronie północnej miejscowości: Koplany, Broczyna i Lewickie, przecinając w km 15+214 wiaduktem linię kolejową nr 32 Białystok - Czeremcha, a następnie w km 16+491 drogę powiatową nr 1483B. Na dalszym odcinku droga ekspresowa przebiega w kierunku wschodnim omijając po północnej stronie miejscowość Niewodnica Nargilewska Kolonia, przechodząc wiaduktem

nad drogą gminną w km 18+261. Następnie zaczyna łukiem odbijać w kierunku południowym, przecina drogę powiatową nr 1494B, i dochodzi do miejsca stanowiącego początek projektowanej drogi krajowej nr 65. Dalej przebiega w kierunku południowym wzdłuż drogi powiatowej 1484B omijając po stronie zachodniej miejscowość Kudrycze. W km 23+807 zaprojektowano most przez rzekę Turośniankę. Po stronie wschodniej omija miejscowość Nowosady. W km 25+902 zaplanowany został wiadukt nad trasą główną dla przeprowadzenia drogi powiatowej 1488B. W km 29+005 przechodzi nad drogą powiatową 14848 wiaduktem, a w km 29+278 przekracza mostem ciek Mieńka omijając po stronie wschodniej miejscowość Kolonia Klewinowo. Dalej trasa omija po wschodniej stronie w odległości 0,7 km miejscowość Wojszki i dochodzi do rzeki Narew, którą przecina mostem w odległości 0,6 km na zachód od istniejącego mostu. Po przekroczeniu Narwi trasa przebiega wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 19. W km 39+998,43 w rejonie miejscowości Ploski przewidziano koniec przebiegu odcinka drogi ekspresowej S19 w racjonalnym wariantcie alternatywnym.

Początek drogi krajowej nr 65 w tym wariantcie przyjęto w km 0+931,600 a koniec w km 14+055,87.

Projektowany odcinek drogi krajowej rozpoczyna się w km 21+632 lub w km 21+589 (w zależności od propozycji kształtu węzła) projektowanej drogi ekspresowej S19 i odchodzi od niej w kierunku północno-wschodnim. Dalej trasa przecina istniejącą drogę powiatową 1484B, następnie przebiega po gruntach ornych dochodząc do dużego kompleksu leśnego, który przecina na długości około 3 km przechodząc wiaduktem nad drogą gminną i w km 4+400 nad drogą powiatową 1485B. Dalej przebiega w kierunku północnym i dochodzi do istniejącej drogi krajowej nr 19, pomiędzy miejscowością Protasy a miejscowością Kuriany, gdzie przewidziano budowę jednopoziomowego ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 19. Następnie przebiega w kierunku północnym pomiędzy zabudowaniami miejscowości Kolonia Protasy i Kolonia Kuriany, przecinając drogę gminną w km 8+360. Po czym zmienia kierunek na północno-wschodni i przebiega pomiędzy miejscowościami Henrykowo i Sobolewo, przecinając drogę powiatową nr 1475B. Następnie przebiegając przez grunty orne, przechodzi przez tereny, gdzie występują cieki dopływające do stawu Sobolewskiego, przecina drogę gminną i przekracza górą linię kolejową nr 37 Białystok- Zubki Białostockie. Na ostatnim odcinku od linii PKP do końca odcinka trasa przebiega przez Obszar Natura 2000 Puszcza Knyszyńska i Ostoja Knyszyńska. W km 14+056 przewidziano koniec przebiegu drogi krajowej nr 65 w racjonalnym wariantcie alternatywnym.

W analizowanym wariantcie zaprojektowano następujące węzły drogowe na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S19 z drogami innych kategorii:

- Węzeł „Białystok Starosielce” - zlokalizowany w km w zależności od typu ok 1+842, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1535B klasy,
- Węzeł „Białystok Księżyno” – zlokalizowany ok km 11+410, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogami wojewódzkimi nr 678 oraz 682 klasy „G”,
- Węzeł „Białystok Południe” - zintegrowany węzeł WA/WB za pomocą jezdni zbiorczo-rozprowadzających, zlokalizowany w km ok 20+480, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z drogą krajową nr 65 klasy „GP”.

W racjonalnym wariantcie alternatywnym na odcinku drogi krajowej nr 65 zaprojektowano rondo na skrzyżowaniu z przebudowywanym odcinkiem drogi krajową nr 19 w m. Kuriany (długość przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 19 wynosi około 1830 m) oraz w miejscu włączenia projektowanego odcinka w istniejącą drogą krajową nr 65.

Wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S19 w analizowanym wariantcie zlokalizowano cztery miejsca obsługi podróżnych.

W racjonalnym wariantcie alternatywnym – zaprojektowano łącznie 82 obiekty inżynierskie:

- obiekty w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 – 58 szt.;

- obiekty nad projektowaną drogą ekspresową S19 i drogą krajową nr 65 – 24 szt.

W racjonalnym wariantcie alternatywnym w dolinie Narwi, ze względu na dłuższy odcinek przecięcia doliny, przewidziano budowę obiektu mostowego o całkowitej szacowanej długości wynoszącej 174 m, pięcioprzęsłowego o szerokości przęseł wynoszących 2 x 30 m, 2 x 38 m i przęśle nurtowym szerokości 38 m.

W związku z realizacją omawianego wariantu konieczne będzie wyburzenie obiektów kubaturowych:

- budynków mieszkalnych – 17 szt.

- budynków gospodarczych – 33 szt.

Realizacja inwestycji w analizowanym racjonalnym wariantcie alternatywnym wymaga przebudowy kolidujących z projektowanymi odcinkami dróg sieci uzbrojenia terenu, tj.

- linii elektroenergetycznych,

- linii trakcyjnych (PKP),

- linii teletechnicznych,

- sieci gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych.

W opisywanym racjonalnym wariantcie alternatywnym projektowane odcinki dróg kolidują z ciekami i rowami melioracyjnymi.

### **Opis racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska**

Początek drogi ekspresowej w racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo przyjęto w km -0+107,91 a koniec w km 39+692,59.

Od węzła Białystok Zachód trasa biegnie na południe i omija od strony wschodniej miejscowości Barszczewo, Ogrodniki i Czaplino, przechodząc przez grunty orne i częściowo przez tereny leśne. W km 0+396 przekracza rzekę Horodniankę mostem, który stanowi również przejście dołem dla zwierząt. W rejonie miejscowości Barszczewo trasa krzyżuje się z drogą powiatową nr 1538B. W wariantcie tym zaprojektowano przełożenie drogi powiatowej wraz z budową wiaduktu (km 1+880). W km 4+900 w rejonie miejscowości Czaplino po obydwu stronach drogi przewidziano miejsce na MOP. Dalej przebiegając w kierunku południowym przecina rzekę Czaplinańkę, gdzie w km 5+837 przewidziano budowę mostu. Planowana droga S19 przebiega przez północno-wschodnią część gminy Turośń Kościelna. W km 8+218 trasa przecina linię kolejową nr 6 Zielonka - Kuźnica Białostocka, którą przekracza wiaduktem. Następnie trasa przebiega w kierunku południowo wschodnim, omija po stronie wschodniej w odległości około 750 m miejscowości Tołcze i Trypucie i dochodzi do drogi wojewódzkiej nr 678 Białystok - Wysokie Mazowieckie. Po czym biegnie w kierunku wschodnim omijając z dala po stronie północnej miejscowości Niecki i Pomigacze, przecina drogę powiatową nr 1500B, linię kolejową nr 32 Białystok - Czeremcha, drogę powiatową nr 1483B. Przez około 1,7 km trasa przebiega przez tereny rolne, a następnie przez kompleks leśny na długości 1,4 km. Następnie omija od strony północnej miejscowość Hermanówka, zaczyna łukiem odbijać w kierunku południowym i dochodzi do miejsca stanowiącego początek projektowanej drogi krajowej nr 65. Dalej biegnie w kierunku południowym wzdłuż drogi powiatowej nr 1484B omijając po stronie zachodniej miejscowość Kudrycze, przekraczając w km 22+114 wiaduktem drogę powiatową 1496B. W km 22+878 zaprojektowano most przez rzekę Turośniankę. Na dalszym przebiegu trasa idzie w kierunku południowym wzdłuż drogi powiatowej 1484B omijając po stronie wschodniej miejscowość Nowosady. W km 24+999 wiadukt nad trasą główną dla przeprowadzenia drogi powiatowej 1488B. W km 28+055 przechodzi nad drogą powiatową 1484B wiaduktem, a w km 28+351 przekracza mostem ciek Mieńka omijając po stronie wschodniej miejscowość Kolonia Klewinowo. Następnie przebiega po gruntach ornych z dala od zabudowy miejscowości Rzepniki. W km 29+800 po obydwu stronach drogi przewidziano miejsce na MOP. Po wschodniej stronie w odległości 1,1 km droga omija miejscowość Wojszki i dochodzi do rzeki Narew. Po przekroczeniu estakadą doliny Narwi trasa przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 19. W km 39+692,59 w rejonie miejscowości Ploski

przewidziano koniec racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo na odcinku drogi ekspresowej S19.

Początek drogi krajowej nr 65 w racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo przyjęto w km -1+707,26 a koniec w km 12+143,63.

Projektowany odcinek drogi krajowej rozpoczyna się na węźle „Białystok Południe” projektowanej drogi ekspresowej S19, odchodzi w kierunku północno-wschodnim od drogi S19, przecina drogę powiatową 1484B i dalej omijając kompleks leśny trasa przecina drogę powiatową 1478B. Następnie po gruntach ornych trasa przebiega pomiędzy zabudową wsi Halickie a majątkiem Bogdaniec przechodząc wiaduktem nad drogą powiatową 1485B, przecina kompleks leśny i dochodzi do istniejącej drogi krajowej nr 19, pomiędzy miejscowościami Protasy a miejscowością Kuriany. Dalej przebiega w kierunku północno-wschodnim i krzyżuje się z projektowaną po nowym kierunku, w ramach niniejszego opracowania drogą krajową nr 65. Po czym droga przebiega w kierunku północnym pomiędzy zabudowaniami miejscowości Kolonia Protasy i Kolonia Kuriany, a następnie na długości około 2 km, po gruntach leśnych przecinając w km 7+051 drogę gminną. Dalej trasa zmienia kierunek na północno-wschodni i przebiega pomiędzy miejscowościami Henrykowo i Sobolewo, przecinając drogę powiatową 1475B. Następnie przebiega przez grunty orne, przechodzi przez tereny, gdzie występują ciekły dopływające do stawu Sobolewskiego, przecina drogę gminną i przekraczając górą linię kolejową nr 37 Białystok-Zubki Białostockie dochodzi do istniejącej drogi krajowej nr 65. Dalej trasa przebiega w pobliżu zabudowy miejscowości Kolonia Sobolewo i dochodzi do istniejącej drogi krajowej nr 65. Ostatnie 230 m trasy przebiega przez Obszary Natura 2000 Puszcza Knyszyńska i Ostoja Knyszyńska. W km 12+122 przewidziano koniec przebiegu drogi krajowej nr 65.

W analizowanym wariantcie zaprojektowano następujące węzły drogowe na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S19 z drogami innych kategorii:

- Węzeł „Białystok Starosielce” - zlokalizowany w km ok 1+839, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1535B klasy „Z” („G” o przekroju 2x2 wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz),
- Węzeł „Białystok Księżyno” - zlokalizowany w km ok 10+422, który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogami wojewódzkimi nr 678 oraz 682 klasy „G”,
- Węzeł „Białystok Południe” - zlokalizowany w km ok 21+139, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z projektowanym odcinkiem drogi krajowej nr 65 klasy „GP”.

W racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo na odcinku drogi krajowej nr 65 zaprojektowano rondo na skrzyżowaniu z przebudowywanym odcinkiem drogi krajowej nr 19 w m. Kuriany (długość przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 19 wynosi około 1830 m) oraz w miejscu włączenia projektowanego odcinka w istniejącą drogą krajową nr 65.

Wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S19 w racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska zlokalizowano cztery miejsca obsługi podróżnych.

W racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo – zaprojektowano łącznie 79 obiektów inżynierskich:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 – 54 szt.;
- obiekty nad drogą ekspresową S19 i drogą krajową nr 65 – 25 szt.

W racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo przewidziano budowę estakady przez całą szerokość doliny Narwi. Szacowana długość estakady to 660 m (od km 36+190 do km 36+850), z przesłem nurtowym o szerokości minimalnej 60 m.

W związku z realizacją omawianego wariantu konieczne będzie wyburzenie obiektów kubaturowych:

- budynków mieszkalnych – 9 szt.
- budynków gospodarczych – 13 szt.

Realizacja inwestycji w racjonalnym wariacie najkorzystniejszym środowiskowo wymaga przebudowy kolidujących z projektowanymi odcinkami dróg sieci uzbrojenia terenu, tj.

- linii elektroenergetycznych,
- linii trakcyjnych (PKP),
- linii teletechnicznych,
- sieci gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych.

W opisywanym racjonalnym wariacie najkorzystniejszym środowiskowo projektowane odcinki dróg kolidują z ciekami i rowami melioracyjnymi.

Projektowana inwestycja będzie kolidować z czterema obszarami Natura 2000

Są to:

- **OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW:**

- OSO Dolina Górnej Narwi PLB200007

- OSO Puszcza Knyszyńska PLB200003

- **SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK:**

- SOO Ostoja Knyszyńska PLH200006

- SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010.

W celu przedstawienia najbardziej obiektywnej oceny wariantów przebiegu projektowanej trasy na odcinku Choroszcz - Ploski posłużono się *szczegółową metodą ujednoliconych wskaźników – tzw. analizą wielokryterialną*.

W przyjętej metodzie porównania wariantów wykorzystuje się wskaźniki charakteryzujące oddziaływanie poszczególnych analizowanych wariantów przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i społeczne. Kolejnym aspektem analizy wielokryterialnej jest fakt nie traktowania poszczególnych oddziaływań na środowisko jako równoważnych. W tym celu poszczególnym wskaźnikom przypisuje się wagę w zależności o istoty jego oddziaływania (system wag). Elementy o najmniejszym znaczeniu otrzymują wagę najniższą – tzn. 1, a najważniejsze najwyższą – tzn. 5.

Do analizy wielokryterialnej przyjmuje się wskaźniki, które różnicują analizowane warianty.

Analizowane warianty: wariant proponowany przez wnioskodawcę, racjonalny wariant alternatywny i racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo:

- różnią się między sobą długością przecięcia i zajętością terenu 4 obszarów Natura 2000, z którymi pozostają w kolizji: OSO Dolina Górnej Narwi PLB200007, OSO Puszcza Knyszyńska PLB200003, SOO Ostoja Knyszyńska PLH200006, SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 – wskaźnik środowiskowy (przyrodniczy) różnicujący przyjęty do analizy;
- różnią się oddziaływaniem na siedlisk i gatunki stanowiące na przedmioty ochrony przecinanych obszarów Natura 2000, w zakresie:
  - zajętości siedliska 3150 w obszarze SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi,
  - zajętością stanowiska poczwarówki zwężonej w obszarze SOO Ostoja Knyszyńska,
  - zajętością siedlisk lerki i jarzębatki w obszarze OSO Puszcza Kaszyńska,
  - wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) różnicujące przyjęte do analizy;
- wiążą się z zajęciem powierzchni siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej położonych poza obszarami Natura 2000, w tym powierzchni siedlisk priorytetowych, których wielkość jest różna w zależności od wariantu – wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) różnicujące przyjęte do analizy;
- skutkują zróżnicowaną powierzchnią planowanej wycinki zadrzewień i zakrzaceń – wskaźnik środowiskowy (przyrodniczy) różnicujący przyjęty do analizy;
- skutkują zniszczeniem różnej liczby stanowisk podlegających ochronie gatunków:
  - roślin i grzybów (porostów),
  - ślimaków,

- owadów, w tym mrówek,
- wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) różnicujące przyjęte do analizy;
- spowodują zajęcie różnej powierzchni siedlisk chronionych gatunków herpetofauny, w tym z Zał. II i IV. Dyrektywy Siedliskowej gatunków: – wskaźnik środowiskowy (przyrodniczy) różnicujący przyjęty do analizy;
- wiążą się ze zróżnicowanym oddziaływaniem na ornitofaunę gatunków, w zakresie:
  - ilości stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Załączniku nr I do Dyrektywy Ptasiej w strefie A i B
  - ilości stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków – w strefie A i B
  - odległości (kolizji) od strefy ochronna orlika krzykliwego wyznaczonej w obrębie 234 Las Solnicki, – wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) różnicujące przyjęte do analizy;
- wykazują takie samo oddziaływanie na wyznaczone w inwentaryzacji strefy intensywne przelotów nietoperzy – wskaźnik nieróżnicujący nie ujęty do analizy wielokryterialne;
- charakteryzują się różnym zakresem oddziaływania na korytarze ekologiczne, w zakresie:
  - długości przecięcia korytarzy ekologicznych Puszcza Knyszyńska GKPN-3 (korytarze ekologiczne 2005 i 2012) i Dolina Narwi Północny KPn-23A (korytarze ekologiczne 2005)/Dolina Górnej Narwi GKPN-23A (korytarze ekologiczne 2012)
  - przyjętych rozwiązań w zakresie parametrów obiektu w dolinie Narwi (most/estakada) i wynikającej z przyjętego rozwiązania długości nasypu w dolinie, – wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) różnicujące przyjęte do analizy;
- nie przebiegają przez Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP) i nie kolidują z ujęciami wód podziemnych – wskaźnik nieróżnicujący nie ujęty do analizy wielokryterialne;
- nie kolidują z żadnym ze zinwentaryzowanych złóż kruszywa naturalnego – wskaźnik nieróżnicujący nie ujęty do analizy wielokryterialnej;
- przebiegają przez obszary o płytkim zaleganiu wód gruntowych – jednak dane nie są na tyle precyzyjne aby porównywać długości odcinków o płytkim zaleganiu wód gruntowych i na tej podstawie zwaloryzować poszczególne warianty – wskaźnik nieróżnicujący nie ujęty do analizy wielokryterialne;
- przebiegają przez tereny rolnicze, gdzie do najcenniejszych kompleksów przydatności rolniczej gleb należą: kompleks pszeny dobry (2) oraz kompleks użytków zielonych średnich (2z), których długość przecięcia jest różna w zależności od wariantu zanieczyszczeniami – wskaźnik środowiskowy (przyrodniczy) różnicujący przyjęty do analizy;
- charakteryzują się jednakowymi warunkami ruchowymi (prognozowane natężenia i struktura ruchu) oraz podobnym zagospodarowaniem terenów położonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie, co bezpośrednio przekłada się na fakt, iż analizowane warianty nie wyróżniają się między sobą w zakresie:
  - wartości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza i warunków ich rozprzestrzeniania - oddziaływanie na stan areosanitarny,
  - wartości stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych,
  - ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów,
  - oddziaływania na klimat,
  - ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,
  - wskaźniki nieróżnicujące nie ujęte do analizy wielokryterialnej;
- charakteryzują się odmiennym zakresem oddziaływania na klimat akustycznych terenów chronionych położonych wzdłuż drogi, co uwidacznia się bezpośrednio w długości i powierzchni konicznych do zaprojektowania ekranów akustycznych (których parametry będą odmiennie w zależności od zastosowanej nawierzchni) – wskaźniki społeczne różnicujące przyjęte do analizy;

- różnią się między sobą liczbą budynków do wyburzeń (budynków mieszkalnych i innych) – wskaźnik społeczny różnicujący przyjęty do analizy;
- kolidują z odmienną liczbą stanowisk archeologicznych – wskaźniki różnicujące przyjęte do analizy – wskaźnik społeczny różnicujący przyjęty do analizy.

**Na powyższej podstawie do analizy wielokryterialnej przyjęto następujące wskaźniki środowiskowe (przyrodnicze) i społeczne:**

1. Zajętość terenu obszaru Natura 2000 SOO Puszcza Knyszyńska /OSO Ostoja Knyszyńska (w liniach zajętości terenu) – waga 5.
2. Zajętość terenu obszaru Natura 2000 SOO Ostoja w Dolina Górnej Narwi / OSO Dolina Górnej Narwi (w liniach zajętości terenu) – waga 5.
3. Zmniejszenie zasobów siedliska poczwarówki zwężonej stanowiącej przedmiot ochrony obszaru SOO Puszcza Knyszyńska – waga 5.
4. Zmniejszenie zasobów siedlisk lerki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska – waga 5.
5. Zmniejszenie zasobów siedlisk jarzębatki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska – waga 5.
6. Zmniejszenie zasobów siedliska przyrodniczego 3150 stanowiącego przedmiot ochrony obszaru SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi – waga 5.
7. Powierzchnia zajęcia siedlisk przyrodniczych z Zał. I. Dyrektywy Siedliskowej (poza obszarami Natura 2000) – waga 5.
8. Powierzchnia zajęcia priorytetowych siedlisk przyrodniczych z Zał. I. Dyrektywy Siedliskowej (poza obszarami Natura 2000) – waga 4.
9. Powierzchnia planowanej wycinki zadrzewień i zakrzaczeń – waga 3.
10. Liczba niszczonego stanowisk podlegających ochronie roślin i grzybów – waga 3.
11. Liczba niszczonego stanowisk podlegających ochronie ślimaków – waga 4.
12. Powierzchnia niszczonego stanowisk podlegających ochronie owadów – waga 4.
13. Powierzchnia niszczonego stanowisk podlegających ochronie mrówek – waga 2.
14. Powierzchnia niszczonego siedlisk herpetofauny z Zał. II. i IV. Dyrektywy Siedliskowej – waga 5.
15. Liczba stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I. do Dyrektywy Ptasiej - w strefie A (poza obszarami Natura 2000) – waga 5.
16. Liczba stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I. do Dyrektywy Ptasiej – w strefie B (poza obszarami Natura 2000) – waga 4.
17. Liczba stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie A – waga 4.
18. Liczba stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie B – waga 3.
19. Odległość (kolizja) od strefy ochronnej orlika krzykliwego – waga 5.
20. Długość przecięcia z korytarzem ekologicznym Puszcza Knyszyńska GKPn-3 (korytarz ekologiczny 2012) – 4.
21. Długość przecięcia z korytarzem ekologicznym Dolina Górnej Narwi GKPn-23A (korytarze ekologiczne 2012) – waga 5.
22. Długość nasypu w dolinie Narwi wynikająca z przyjętego rozwiązania w zakresie parametrów obiektu w dolinie Narwi (most/estakada) – waga 5.
23. Długość przecięcia kompleksów przydatności rolniczej gleb kompleks pszeny dobry (2) oraz kompleks użytków zielonych średnich (2z) – waga 3.
24. Powierzchnia koniecznych do zaprojektowania ekranów akustycznych dla nawierzchni betonowej – waga 5.
25. Liczba budynków mieszkalnych do wyburzeń – waga 5.
26. Liczba budynków innych niż mieszkalne do wyburzeń – waga 3.
27. Liczba stanowisk archeologicznych pozostających w kolizji waga 1.

Wybrany wskaźnik różnicującym oddziaływanie inwestycji na środowisko w zależności od wariantu przypisuje się odpowiednią wagę w skali od 5 – najważniejszy do 1 – najmniej ważny, spośród rozpatrywanych wskaźników.

Najwyższą wagę (5) przypisano wskaźnikom związanym z oddziaływaniem przedsięwzięcia na przecinane obszary Natura 2000 oraz wpływem inwestycji na gatunki i siedliska będące przedmiotem ich ochrony. Pomimo faktu, iż nie stwierdzono możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania drogi w tym zakresie, ze względu na szczególną rangę, jaką przypisuje się tym obszarom chronionym w krajach Wspólnoty Europejskiej wskaźniki te uznano jako najistotniejsze w dalszych analizach. Taką samą rangę nadano również oddziaływaniu na strefę ochronną wyznaczoną dla orlika krzykliwego, kolizji z głównym korytarzem ekologicznym Dolina Górnej Narwi oraz zajętości powierzchni priorytetowych siedlisk przyrodniczych i stanowisk gatunków ptaków i płazów wymienionych w Załącznikach do Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej występujących poza obszarami Natura 2000.

Wśród czynników o charakterze społecznym najwyższą wartość przyznano wyburzeniom budynków mieszkalnych oraz oddziaływaniu związanemu z hałasem, którego wskaźnikiem jest powierzchnia budowanych ekranów akustycznych. Oba czynniki są niezwykle istotne z punktu widzenia mieszkańców i stanowią najczęstszą przyczynę konfliktów społecznych związanych z budową nowych dróg.

Pozostałe oddziaływania otrzymały wagi 4 - 2. Jedyne wskaźnik dotyczący liczby kolizji ze stanowiskami archeologicznymi otrzymał wartość 1 ze względu na najmniejszą istotność tego wskaźnika.

Wystąpienie negatywnych oddziaływań w ramach komponentów dla których przyjęto najwyższe wagi może znacząco wpływać na ocenę (wysoka ocena świadczy o dużych negatywnych oddziaływaniach).

Końcowe oceny wariantów mieszczą się w przedziale od 0 do 1, przy czym wysoka wartość oceny danego wariantu (bliska 1) oznacza duże oddziaływania negatywne. W szczególności uzyskanie przez wariant najwyższej oceny oznacza, iż wystąpiły w nim wszystkie oddziaływania negatywne i brak jest oddziaływań pozytywnych.

Natomiast uzyskanie przez wariant oceny najniższej (bliska 0) oznacza, iż wystąpiły w nim wszystkie oddziaływania pozytywne, natomiast brak jest oddziaływań ujemnych.

Wyniki analizy wielokryterialnej z zastosowaniem 27 różnicujących wskaźników wskazują, iż **największe negatywne oddziaływania wśród analizowanych wariantów ma racjonalny wariant alternatywny, któremu przypisano największą wartość 0,8725** (najbardziej zbliżoną do wartości 1,0).

Najmniejszym negatywnym oddziaływaniem charakteryzuje się **racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo z punktacją całkowitą 0,6459**.

**Wariant proponowany przez wnioskodawcę otrzymał w analizie 0,7289 punktów**, co oznacza iż jego oddziaływanie negatywne jest nieznacznie większe niż racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo ale mniejsze niż racjonalnego wariantu alternatywnego.

Spośród trzech analizowanych wariantów racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska charakteryzuje się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem w zakresie powierzchni i ilości niszczonego siedlisk przyrodniczych z Załącznika nr I Dyrektywy Siedliskowej, w tym siedlisk 3150 zinwentaryzowanych w obszarze Natura 2000 SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. Wariant ten nie wykazuje również negatywnego oddziaływania (wartość „0”) w odniesieniu do wskaźnika związanego z oddziaływaniem ze strefy ochronną orlika krzykliwego (projektowana droga krajowa nr 65 w tym wariantcie przebiega ponad 600 m na północ) oraz w zakresie długości estakady w dolinie Narwi (w wariantcie tym rozpatrywana jest budowa estakady obejmującej całą długość doliny od km 36+190 do km 36+850). Inwestycja w tym wariantcie wywarłaby również najmniejsze negatywne skutki w zakresie



oddziaływań społecznych związanych z budową ekranów akustycznych (najmniejsza powierzchnia ekranów).

Najgorzej oceniony racjonalny wariant alternatywny otrzymał najgorszą ocenę w przypadku 19, spośród 27 ujętych w analizę wskaźników. Wykazuje się największym negatywnym oddziaływaniem wynikającym z najdłuższej kolizji z obszarami Natura 2000, i to zarówno związanymi z obszarem Puszczy Knyszyńskiej, jak i w szczególności z obszarami wyznaczonym w dolinie górnej Narwi. Jego realizacja wiązałaby się z prawie dwukrotnie większą zajętością tych terenów chronionych niż w przypadku dwóch pozostałych wariantów (proponowanego przez wnioskodawcę i racjonalnego najkorzystniejszego środowiskowo). Wariant ten otrzymał również najwyższą negatywną ocenę ze względu na kolizję ze strefą ochronną orlika oraz koniecznością budowy najdłuższego nasypu w dolinie Narwi. Realizacja inwestycji w racjonalnym wariantcie alternatywnym skutkowałaby koniecznością wyburzeń prawie dwukrotnie większej liczby budynków mieszkalnych oraz budowy ekranów o około dwa razy większej powierzchni – niż w przypadku pozostałych wariantów, co wpływa na jego szczególnie negatywne oddziaływanie w zakresie czynników społecznych.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę może powodować nieznacznie gorsze oddziaływanie na środowisko (ocena 0,7289) niż racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo (ocena 0,6459) i jest wyraźnie korzystniejszy niż racjonalny wariant alternatywny (ocena 0,8725).

Wariant proponowany przez wnioskodawcę podobnie jak racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo wiąże się z wyraźnie krótszym, przecięciem obszarów Natura 2000, szczególnie związanych z Doliną Narwi (SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 i OSO Dolina Górnej Narwi PLB200007), co przekłada się na blisko dwukrotnie mniejszą zajmowaną powierzchnią chronioną.

W zakresie oddziaływania na przedmioty ochrony tych obszarów, jego realizacja, podobnie jak pozostałych wariantów, może być związana ze zmniejszeniem zasobów siedlisk poczwarówki zwężonej (SOO Ostoja Knyszyńska) oraz zasobów siedlisk lerki i jarzębatki (OSO Puszcza Knyszyńska). W odniesieniu do zasobów siedlisk tych gatunków wykazanych w SDF oszacowano to oddziaływanie dużo poniżej 1 % (odpowiednio 0,3 %, 0,2 % i 0,76 %) uznając je za nieistotne. Nieco większe oddziaływanie na przedmioty ochrony wykazano w odniesieniu do siedliska 3150 *Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion* stanowiącego przedmiot ochrony obszaru SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010. W tym wypadku może dojść do utraty 0,95 % powierzchni siedlisk wykazywanych wg. najnowszych badań w Ostoi. Również w tym wypadku, podobnie jak dla pozostałych wariantów, nie stwierdzono możliwości wystawienia znaczącego negatywnego oddziaływania na to siedlisko.

W analizach wpływu wariantu proponowanego przez wnioskodawcę z uwzględnieniem zapisów Planów Zadań Ochronnych ustanowionych dla 4 obszarów naturalnych przecinanych przez inwestycję: Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk - Ostoja Knyszyńska PLH200006, Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 oraz Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków - Puszcza Knyszyńska PLB200003, Dolina Górnej Narwi PLB200007 oraz 2 obszarów położonych w odległości do 5 km od inwestycji: SOO Narwiańskie Bagna PLH200002, OSO Bagienna Dolina Narwi PLB200001 wykazano, iż jej realizacja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów zadań ochronnych ustanowionych dla przedmiotów ochrony.

W związku z powyższym w odniesieniu do wariantu proponowanego przez wnioskodawcę nie stwierdzono występowania przesłanek wynikających z art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, zgodnie z którymi zabrania się, podejmowania działań mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na

gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

**Zgodnie z powyższym wariant proponowany przez wnioskodawcę, pomimo kolizji z obszarami Natura 2000, jest wariantem możliwym do realizacji.**

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i społeczne, niezwiązane z obszarami Natura 2000, proponowanego wariantu również nie wyklucza go z dalszych prac.

Ze względu na założony cel inwestycji oraz wyznaczone początek i koniec przedsięwzięcia, proponowany przez wnioskodawcę wariant charakteryzuje się jednakowymi warunkami ruchowymi (prognozowane natężenia i struktura ruchu), co dwa pozostałe. To oraz podobne zagospodarowaniem terenów położonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie, przekładają się na fakt, iż analizowane warianty nie wyróżniają się między sobą w zakresie:

- wartości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza i warunków ich rozprzestrzeniania
- oddziaływania na stan areosanitarny,
- wartości stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych,
- ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów,
- oddziaływania na klimat,
- ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Realizacja wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, przy zastosowaniu nałożonych niniejszą decyzją warunków, nie będzie więc powodowała ponadnormatywnych emisji, przekroczenia dopuszczalnych norm środowiskowych czy zwiększenia ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

W zakresie wpływu na środowisko przyrodnicze (poza obszarami Natura 2000) określone takimi czynnikami jak: powierzchnia kolizji z siedliskami przyrodniczymi z Zał. I. Dyrektywy Siedliskowej, liczba niszczonej stanowisk podlegających ochronie roślin, grzybów i ślimaków, powierzchnia niszczonej siedlisk herpetofauny z Zał. II. i IV. Dyrektywy Siedliskowej oraz liczba stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie A i B – oddziaływanie wariantu proponowanego będzie mniejsze niż dwóch pozostałych. W pozostałych aspektach, za wyłączeniem oddziaływania na strefę ochronną orlika i oddziaływania związanego z oddziaływaniem na korytarz migracyjny wyznaczony w dolinie Narwi (oceniana długość nasypu w dolinie), ocena jego oddziaływania jest równoważna lub nieznacznie gorsza od oddziaływania racjonalnego wariantu alternatywnego i racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo.

Wariant proponowanym przez wnioskodawcę przebiega w pobliżu strefy ochronnej wyznaczonej dla stwierdzonego miejsca lęgowego orlika ale nie wchodzi w bezpośrednią kolizję ani z gniazdem ani ze strefami ochronnymi. Jak wykazano w raporcie negatywne oddziaływanie polegać będzie na unikaniu przez ptaki sąsiedztwa ruchliwej drogi, co może spowodować pewne ograniczenie powierzchni dotychczasowych miejsc żerowania. Biorąc jednak pod uwagę ekologię orlika oraz dostępność terenów mogących stanowić potencjalne żerowiska nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania na ten gatunek. Dodatkowo w raporcie zaproponowano dodatkowe działania minimalizujące pozwalające na ograniczenie tego oddziaływania (utrzymanie określonej odległości od strefy ochronnej całorocznej i okresowej oraz prowadzenia prac budowlanych poza okresem lęgowym). W tym zakresie oddziaływanie wariantu jest znacznie korzystniejsze niż oddziaływanie racjonalnego wariantu alternatywnego pozostającego w bezpośredniej kolizji ze strefą oraz mniej korzystne niż racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo.

W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę zaplanowano budowę przeprawy mostowej przez dolinę Narwi w postaci mostu o długości 159 m (3 przęsła o długości 2 x 48 i przęsła nurtowym długości 60 m). Będzie się to wiązało z koniecznością budowy w dolinie nasypu o łącznej długości około 470 m. Zmiana parametrów mostu na rzecz estakady obejmującej całą szerokość doliny (brak nasypu w dolinie) postulowała organizacja

ekologiczna, będąca stroną postępowania. Zgodnie z uchyloną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko, wykonano roczny monitoring migracji zwierząt w dolinie i jej najbliższym otoczeniu. Wyniki monitoringu pozwoliły na analizę oddziaływania parametrów planowanego do budowy mostu nad rzeką Narew w ciągu drogi ekspresowej S19, w zakresie możliwości migracji zwierząt. Analiza otrzymanych wyników pozwoliła na stwierdzenie, iż dolina Narwi w rejonie mostu posiada słabe predyspozycje do migracji głównie z powodów przyrodniczych, tj. brak ciągów zadrzewień kanalizujących ruch oraz występowanie wezbrań rzeki w okresie styczeń do połowy marca, ograniczających swobodne migracje. Ponadto wpływ na to mają również wyłączenia gruntów leśnych w rejonie istniejącej przeprawy mostowej na korzyść zabudowy oraz aktywności ludzi (głównie wędkarzy), obecności infrastruktury po północno - zachodniej części przeprawy mostowej w postaci zabudowy rekreacyjnej dochodzącej do skarpy, izolującej na tym odcinku rzekę od kompleksu leśnego oraz obecności zabudowy rozproszonej w kompleksie przylegającym do drogi powiatowej. Ogranicza to ruch w kierunku doliny rzecznej tej części populacji, która przekracza swobodnie kompleks leśny po północnej stronie istniejącego mostu w rejonie zwartych drzewostanów leśnych. Biorąc pod uwagę niewielkie wykorzystanie przestrzeni istniejącej przeprawy, skład populacji obejmujący głównie zwierzynę łowną, brak za wyjątkiem bobra gatunków kluczowych dla obszarów Natura 2000 - wykonanie obiektu mostowego z suchymi przęsłami min. 2 x 30m oraz wys. 5 m nie wpłynie na szeroko pojęte szlaki migracji, ciągi ekologiczne i dyspersje zwierząt doliną rzeczną Narwi.

Powyższe oznacza, iż pozostawienia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę przeprawy mostowej o długości 159 m nie wpłynie negatywnie na funkcjonujące w dolinie szlaki migracji zwierząt oraz wyznaczony tu korytarz ekologiczny Doliny Górnej Narwi.

W kwestiach społecznych realizacja inwestycji w tym wariantcie to najmniejsza liczba wyburzeń budynków mieszkalnych oraz porównywalna z wariantem najkorzystniejszym środowiskowo (różnica 225 m<sup>3</sup>) powierzchnia szacowanych ekranów akustycznych.

Biorąc pod uwagę oddziaływanie inwestycji na obszary Natura 2000 i korytarze ekologiczne, brak stwierdzonych znaczących oddziaływań na środowisko przyrodnicze, brak ponadnormatywnych immisji i przekroczeń dopuszczalnych norm środowiskowych, zwiększenia ryzyka poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej oraz oddziaływanie na zdrowie mieszkańców – uznano, iż ze względów środowiskowych i społecznych możliwa jest realizacja wariantu proponowanego przez wnioskodawcę.

**Mając na względzie wykazane powyżej czynniki środowiskowe (przyrodnicze i społeczne) - brak stwierdzonych w tym zakresie znaczących oddziaływań, do realizacji wskazano wariant nazywany wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.**

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zdefiniowano warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, które spowodowane będą wykonywaniem prac budowlanych, eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszą decyzją zobowiązano Inwestora do prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót oraz do lokalizowania zaplecza budowy i parku maszyn budowlanych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie. W celu minimalizacji emisji do powietrza zobowiązano Inwestora do zraszania wodą materiałów sypkich składowanych na placu budowy oraz dróg dojazdowych, w przypadku wystąpienia długotrwałego braku opadów atmosferycznych. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano inwestora do wyposażenia placów budowy oraz zaplecza budowy

w techniczne i chemiczne środki do ograniczania rozprzestrzeniania się, usuwania lub neutralizacji zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować. Ponadto mycie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie myjni. Nałożono na inwestora obowiązek zlokalizowania placów parkingowo-serwisowych oraz myjni na utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Ponadto należy wyposażyć je w urządzenia do podczyszczania ścieków z zawiesin oraz substancji ropopochodnych. Zobowiązano również Inwestora do magazynowania odpadów powstałych na etapie realizacji przedsięwzięcia na terenie specjalnie przygotowanych placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy. Place przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Place i miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające zebranie lub neutralizację odpadów, w sytuacji ich przypadkowego wydostania się z pojemników. Rodzaje i ilość tych urządzeń lub środków należy dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych odpadów. W przypadku wydostania się odpadów z pojemników należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.

Na etapie eksploatacji planowanej drogi, w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano Inwestora do podczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni przed odprowadzeniem do odbiorników oraz do zaprojektowania zbiorników retencyjnych i retencyjno – infiltracyjnych. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zobowiązano inwestora do zrealizowania na etapie wykonywania projektu budowlanego ekranów akustycznych.

W fazie eksploatacji głównym źródłem hałasu na analizowanym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po projektowanej trasie. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów geometrycznych projektowanej drogi. Do innych czynników które mają wpływ na hałas można zaliczyć:

- nawierzchnię drogi,
- nachylenie trasy,
- ciągłość ruchu związaną z utrudnieniami na drodze jak np. roboty drogowe, zakorkowane ulice lub skrzyżowania o ruchu sterowanym światłami drogowymi,
- warunki atmosferyczne (mające wpływ zarówno na rozprzestrzenianie się hałasu w atmosferze jak i na poziom hałasu na styku opony z jezdnią).

Do zabezpieczenia przed hałasem pochodzącym od ruchu pojazdów po planowanych drogach najkorzystniejszym rozwiązaniem jest zastosowanie ekranów akustycznych. Na podstawie uzyskanych wyników równoważnego poziomu dźwięku w receptorach wyznaczono zabudowę, dla której stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu. W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych norm emisji hałasu tutaj organ nałożył obowiązek zastosowania rozwiązań ochronnych w postaci wykonania ekranów akustycznych. Po zastosowaniu ww. rozwiązań nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do zabudowy chronionej akustycznie.

Oddziaływania skumulowane występują w miejscach przecięcia się projektowanej inwestycji z innymi znaczącymi źródłami hałasu. Należą do nich inne drogi i linie kolejowe. W przypadku analizowanych odcinków dróg S19 i DK65 nie występują inne istotne źródła hałasu o istotnym wpływie na stan klimatu akustycznego.

Niemniej jednak tutaj organ w celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej dotyczącej pomiarów hałasu. Analizę porealizacyjną należy sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia

do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Przeprowadzone obliczenia wielkości emitowanych zanieczyszczeń wykazały, że nie należy spodziewać się przekroczeń wartości odniesienia dla żadnej z analizowanych substancji. Istniejące budynki mieszkalne oraz pola uprawne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, dlatego nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków i urządzeń chroniących środowisko.

Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykazała, że emisja zanieczyszczeń z drogi ekspresowej S19 Choroszcz – Ploski i z drogi krajowej nr 65 w. „Białystok Południe” – Grabówka kumuluje się z emisją, której źródłem są pojazdy poruszające się po krzyżującej się sieci drogowej, jednakże oddziaływania skumulowane nie powodują przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń żadnej z badanych substancji. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego są zachowane.

Przedmiotowy odcinek drogi (wariant planowany do realizacji) 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 Planem zlokalizowany jest w dorzeczu Wisły, w regionie wodnym Narwi. Inwestycja znajduje się w zlewniach następujących Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP): – „Horodnianka” o kodzie: PLRW2000102615929, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); presja z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających: ścieki przemysłowe i komunalne oraz depozycja atmosferyczna; główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące - rzeki główne, - rzeki pozostałe, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rg; 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 o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Czaplinianka” o kodzie: PLRW200010261589, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: źródła bytowe i komunalne (rozproszone); główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące rg; 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 o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Turośnianka” o kodzie: PLRW20001026157699, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rg; 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 o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), benzo(b)fluoranten (występowanie w wodzie), benzo(g,h,i)perylen (występowanie w wodzie), fluoranten (występowanie w wodzie), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Mieńka” o kodzie: PLRW2000102615129, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe); główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; 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 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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).

„Ramię boczne Narwi” o kodzie: PLRW2000102613989, która w latach 2016-2021 była monitorowana, w latach 2022-2027 nie zaplanowano monitoringu; status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe); główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące - rzeki główne, rp. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie ustanowiono odstępstw z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

– „Narew od zbiornika Siemianówka do Lizy” o kodzie: PLRW200011261539, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: źródła bytowe i komunalne (punktowe); główne źródło presji hydromorfologicznych: zaporę powyżej; 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 według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Narew w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Orlanka od Orlej do ujścia” o kodzie: PLRW20001126149 która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe); presja z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających: ścieki przemysłowe i komunalne; główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rg; 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 według wymagań gatunków chronionych; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Rudnia” o kodzie: PLRW200010261369, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: nawożenie i depozycja oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); presja z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających: ścieki przemysłowe i komunalne oraz depozycja atmosferyczna; główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamypodłużne) rg; 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: [OWO, Miedź, MIR, EFI+PL/ IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; 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 Ramowej Dyrektywy Wodnej - wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW): OWO, Miedź, MIR, EFI+PL/ IBI\_PL, benzo(a)piren (występowanie w wodzie).

– „Biała” o kodzie: PLRW2000102616899, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako silnie zmieniona część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); główne źródło presji zasalających eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym); główne źródło presji hydromorfologicznych: prostowanie

koryta - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rg; główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo, nieznane (substancje zakazane). Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - 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), benzo(g,h,i)perylen (występowanie w wodzie), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie).

– „Płaska” o kodzie: PLRW200010261649, która jest monitorowaną częścią wód, status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP rozpoznano presje - presja troficzna: źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe); główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące - rzeki główne, - rzeki pozostałe, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rg; główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW): stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

Ponadto planowane przedsięwzięcie położone jest w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW200052, której stan oceniony został jako dobry, a z oceny stanu wynika, że jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWPd jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, aby osiągnąć ich dobry stan.

Inwestycja położona jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych Biała o kodzie: PLRW2000102616899, przeznaczonej do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Inwestycja położona jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych „Narew od zbiornika Siemianówka do Lizy o kodzie: PLRW200011261539, stanowiącej obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (w celu zapewnienia drożności dla migracji węgorza europejskiego (*Anguilla anguilla*)). Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami chronionymi wymienionymi w art. 16 pkt 32 lit. a ustawy Prawo wodne tj. poza jednolitymi częściami wód przeznaczonymi do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Planowana inwestycja nie koliduje z wyznaczonymi strefami



ochronnymi ujęć wód podziemnych. W związku z powyższym planowana inwestycja nie powinna wpływać na GZWP oraz na ujęcia wód podziemnych.

Przedsięwzięcie przecina obszary chronione Natura 2000 – Dolina Górnej Narwi PLB200007, Ostoja w dolinie Górnej Narwi PLH200010, Puszcza Knyszyńska PLB200003, Ostoja Knyszyńska PLH200006 oraz Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Narwi”. Celem środowiskowym dla obszarów chronionych zgodnie z art. 61 ustawy prawo wodne jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów, na podstawie których te obszary zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dot. tych obszarów, o ile nie zawierają one w swym zakresie odmiennych uregulowań.

Przedmiotowe zamierzenie przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią (dolina rzeki Narew) w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne.

Biorąc pod uwagę zakres prac związanych z ingerencją w ciek naturalne, które mogą oddziaływać na JCWP oraz charakter przecinanych cieków i przyjęte działania minimalizujące w raporcie oś dokonano analizy możliwych oddziaływań związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia na JCWP. Potencjalne oddziaływanie projektowanej trasy S19 oraz DK65 na środowisko gruntowo - wodne będzie występowało w trakcie jej realizacji (budowy) i eksploatacji. W celu spełnienia wymogu niepogarszania stanu jednolitych części wód w niniejszej decyzji wskazano na konieczność zastosowania rozwiązań w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed migracją zanieczyszczeń na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na JCWP rzeczne na skutek jego realizacji i eksploatacji może wystąpić w przypadku bezpośredniej kolizji inwestycji z ciekami naturalnymi oraz przebiegu drogi w sąsiedztwie koryt cieków naturalnych w odległości powodującej możliwość objęcia JCWP zasięgiem oddziaływań pochodzących z drogi. Planowana droga S19 (w wariantcie planowanym do realizacji) przecina ciek naturalne: Horodniankę w km ok. 0+396; Czapliliankę w km ok. 5+837, Turośniankę w km ok. 22+ 830, Mieńkę (ciek od Krynickich) w km ok. 28+351, Dopływ spod Wojszków w km ok. 33+293; Narew w km ok. 36+473. Planowana droga DK 65 (w wariantcie planowanym do realizacji) przecina ciek naturalne: Czapliliankę w km ok. 2+149, Białą w km ok. 6+713, dopływ spod Kolonii Sobolewo w km ok. 12+859. Jak wynika ze zgromadzonego materiału w sprawie w związku z kolizją planowanej drogi z ciekami naturalnymi zachodzi konieczność przebudowy, przełożenia i/lub umocnienia następujących odcinków cieków naturalnych (w wariantcie planowanym do realizacji): Horodnianka w km ok. 0+396 drogi S19 - przełożenie/umocnienie koryta ok. 150 m; Czaplilianka w km ok. 5+837 drogi S19 - przełożenie koryta ok. 100 m; Turośnianka w km ok. 22+830 drogi S19 - przełożenie koryta ok. 280 m; Mieńka (ciek od Krynickich ) w km ok. 28+351 drogi S19 - przełożenie/przebudowa ok. 100 m; Dopływ spod Wojszków w km ok. 33+293 drogi S19 – przebudowa na odcinku ok. 130 m; Narew w km ok. 36+473 drogi S19 - umocnienie koryta ok. 250 m; Czaplilianka w km ok. 2+149 drogi DK65 - przełożenie/umocnienie koryta ok. 60 m; Biała w km ok. 6+713 drogi DK65 - przełożenie koryta ok. 70 m; Dopływ spod kolonii Sobolewo w km ok. 12+859 drogi DK65 - przełożenie/umocnienie koryta ok. 60 m.

Zakres prac związany z przebudową kolidujących z inwestycją koryt cieków naturalnych przewiduje: utrzymanie dotychczasowego spadku podłużnego, jak i dotychczasowej urozmaiconej geometrii koryta; umocnienie koryta w sposób jak najbardziej odpowiadający istniejącej formie środowiskowej tej rzeki. Jak wynika z raportu oś ingerencja w koryta cieków naturalnych nastąpi jedynie na niewielkich odcinkach, a samo koryto zostanie umocnione materiałami naturalnymi. Wpływ na elementy hydromorfologiczne będzie występował na etapie realizacji inwestycji wskutek odcinkowej przebudowy/ przełożenia koryt, co związane jest z realizacją przepustów i obiektów

mostowych. W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji zakres korekt cieków będzie ograniczony do niezbędnego minimum, wynikającego z warunków technicznych i konieczności zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania drogi, zostanie zachowana ciągłość morfologiczna. Na etapie eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło bariery mogącej powodować utratę ciągłości, gdyż zaprojektowane zostaną przepusty i obiekty mostowe, umożliwiające swobodny przepływ wód. W fazie realizacji inwestycji może wystąpić krótkotrwałe oddziaływanie negatywne na liczebność (fitoplanktonu, zoobentosu, ichtiofauny, makrofitów). Emisja pyłu ziemnego podczas robót ziemnych i prace przy wbijaniu umocnień mogą okresowo powodować zmętnienie i zmniejszać przezroczystość wody. Emisja wibracji z urządzeń budowlanych i transportowych może być dodatkowym czynnikiem odstrasżającym organizmy żywe z obszaru koryta w pobliżu planowanych obiektów. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i punktowe, po ustaniu prac organizmy wrócą na dawniej zajmowane siedliska. Do przełożonego koryta zapewniony będzie dostęp zarówno z górnego, jak i dolnego odcinka ciek, w efekcie w ciągu kilku lat nastąpi zasiedlenie. Wyjątkiem w tym zakresie może być jedynie strefa koryta zlokalizowana bezpośrednio pod obiektem mostowym - gdzie w niektórych przypadkach (stosowania niezbyt wysokich obiektów mostowych) może być ograniczony dostęp światła a tym samym rozwój roślinności wodnej. Jak wynika z raportu o oddziaływanie na elementy fizykochemiczne może dotyczyć zmętnienia wody w czasie prowadzenia prac budowlanych; oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne, zmętnienie będzie związane z działaniami takimi jak przełożenie, przebudowa, umocnienie koryta ciek. W fazie budowy do cieków naturalnych nie będą wprowadzane wody zawierające zanieczyszczenia organiczne. Incydentalnie realizacja inwestycji może spowodować zmiany tych wskaźników w wodach, wpływ będzie krótkotrwały i przemijający. Na etapie eksploatacji potencjalnie oddziaływanie inwestycji na wskaźniki fizykochemiczne oraz stan chemiczny JCWP może nastąpić w skutek dostawy substancji wykorzystywanych do zimowego utrzymania dróg (związki NaCl i CaCl<sub>2</sub>). Z uwagi na fakt, iż środki te będą wykorzystywane tylko przez niewielką część roku oraz w sposób racjonalny oddziaływanie to będzie pomijalne i nie spowoduje zagrożenia dla stanu ekologicznego i chemicznego JCWP.

W celu ochrony JCWP przed zanieczyszczeniami zobowiązano, aby roboty budowlane w dolinach cieków naturalnych prowadzić poza okresami wezbrań wód, a w czasie ich trwania usunąć z zagrożonego obszaru sprzęt i materiały mogące spowodować zanieczyszczenie wód. Prace związane z ingerencją w koryta rzek i ich dolin, cieków naturalnych i terenów podmokłych należy ograniczyć do niezbędnego minimum. W przypadku konieczności umacniania koryt cieków naturalnych umocnienia wykonać z materiałów naturalnych (np. faszyna, obsiew traw, darniowanie; w sąsiedztwie obiektów mostowych np. narzut kamienny); w jak największym stopniu zachować roślinność naturalną cieków oraz jego bezpośredniego otoczenia oraz umożliwić stosunkowo szybkie zasiedlenie przez rośliny i zwierzęta występujące pierwotnie na odcinku, który uległ umocnieniu, zmianie przekroju lub przełożeniu. Wszelkie prace prowadzone w obrębie cieków naturalnych realizować w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód płynących, w trakcie prowadzenia robót zapewnić przepływ wód w ciekach naturalnych. Nie należy dopuszczać do spiętrzenia wód w wyniku prowadzonych prac budowlanych lub np. do przypadkowego dostania się elementów konstrukcji do cieków, które należy bezzwłocznie usunąć z koryta. Natomiast ściany wykopów i skarpy nasypów bezpośrednio po uformowaniu zabezpieczyć przed działalnością wód opadowych i roztopowych poprzez humusowanie z obsianiem traw. W celu uniknięcia odwodnienia pobliskich terenów oraz zapewnienia ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem zobowiązano, aby prace ziemne i niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować trwałych zmian stosunków wodnych oraz unikać odwodnienia pobliskich terenów i zapewnić ochronę wód

powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniami. W przypadku konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych należy skrócić do minimum, tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót. W celu ograniczenia zanieczyszczenia wód powierzchniowych należy wykonywać bieżące plantowanie terenu ze spadkiem do rowów odprowadzających, w szczególnych przypadkach (brak odpływu) - odpompowanie napływających do wykopu wód. Odwodnienia wykopów pod obiekty inżynierskie należy wykonać z zastosowaniem technik, które nie doprowadzą do trwałych zmian w środowisku gruntowo-wodnym (np. igłofiltry).

Zakres inwestycji obejmuje wybudowanie nowego przejścia (obektu mostowego) przez rzekę Narew, w związku z czym zachodzi konieczność stabilizacji koryta w strefie brzegowej w rejonie obiektu inżynierskiego. Realizacji obiektu mostowego wymaga zajęcia i przekształcenia pasa terenu o szerokości ok. 120 m (szerokość obiektu mostowego powiększona o szerokość niezbędnych do jego realizacji dróg i placów technologicznych). Dla obsługi budowy w dolinie rzeki Narew przewiduje się wykonanie tymczasowych dróg technologicznych (co wiąże się z usunięciem warstwy gleby organicznej miąższości ok. 0,5 m oraz z wykonaniem konstrukcji drogi z kruszywa gruboziarnistego, w miejscach występowania namulów możliwe będzie wykonanie materaca z kruszywa w geowłókninie), po realizacji inwestycji drogi techniczne zostaną rozebrane. Ingerencja podczas realizacji obiektu mostowego związana będzie z koniecznością umocnienia brzegów rzeki oraz montowaniem rusztowania w jej nurcie, co wiązać się może m.in. z wbiciem ścianek szczelnych. Podczas realizacji tych prac, jak też ich demontażu, może dojść do czasowego zwiększenia zawiesiny w wodach rzeki głównie ze względu na wzruszenie namulów, co będzie zjawiskiem przemijającym. Realizacja umocnienia jest działaniem niezbędnym i zabezpieczającym koryto przed niekontrolowanym zerwaniem brzegów i ze względów technologicznych oraz bezpieczeństwa prac budowlanych. Umocnienie brzegów z zastosowaniem ścianek szczelnych ograniczy również przedostawanie się piasku, gruntów i ewentualnych zanieczyszczeń do rzeki podczas prowadzonych przy jej brzegu prac z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego. Faza eksploatacji inwestycji nie przewiduje trwałej ingerencji w koryto rzeki, gdyż rozstaw filarów obiektu mostowego dobrano w taki sposób, aby przekraczał koryto. W celu ochrony wód rzeki Narew zobowiązano, aby prace początkowych (roboty ziemne, fundamentowanie, wykonanie przyczółków) prowadzonych w dolinie rzeki Narew nie wykonywać w momencie wiosennego podnoszenia się poziomu wód, skutkującego rozlaniem wód na całą dolinę Narwi; prace budowlane nad obiektem mostowym na rzece Narew wykonać poprzez stosowanie np. pomostów roboczych i podestów zabezpieczających przed przedostaniem się do wód materiałów używanych w trakcie prac budowlanych; zakazuje się odprowadzania zanieczyszczonych i zamulonych wód z wykopów i odwodnień bezpośrednio do rzeki Narew bez ich uprzedniego podczyszczenia; zakazuje się lokalizowania parkingów sprzętu budowlanego oraz baz materiałowo – budowlanych w dolinie rzeki Narew, wszelkie materiały budowlane należy składować poza obszarem doliny rzeki Narew.

W fazie budowy prowadzone prace stwarzają potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Zanieczyszczeniami powstającymi na tym etapie mogą być m.in. substancje wypłukiwane ze składów materiałów budowlanych oraz wycieki smarów i paliw ze środków transportu i maszyn budowlanych. 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 odpowiedniej organizacji prac. W związku z powyższym nałożono warunek, aby bazy sprzętowo - magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu; place budowy

należy wyposażyć w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujące możliwość skażenia gruntu; przeprowadzać codzienną kontrolę szczelności przewodów paliwowych maszyn i urządzeń, w przypadku awarii lub wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te zebrać (bezpośrednio lub za pomocą sorbentów) i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem, lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów. Natomiast podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy należy zachować szczególną ostrożność. Paliwa i smary składować należy na utwardzonym i nieprzepuszczalnym podłożu np. w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach pod zadaszoną wiatą. Ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi powinny być likwidowane poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do utylizacji. W przypadku rozlania lub rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego należy podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze; zabrania się dokonywania na obszarze przedsięwzięcia napraw sprzętu mechanicznego mogących skutkować przedostaniem się do środowiska substancji niebezpiecznych (np. płynów eksploatacyjnych, paliw), a w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, należy zachować szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw. Po zakończeniu każdego kolejnego odcinka budowanej drogi należy jak najszybciej przeprowadzić prace porządkowe, zmierzające do zrekultywowania terenów zniszczonych w trakcie prac budowlanych (w liniach rozgraniczających) oraz wywiezienia wszystkich czasowych elementów budowy (w tym odpadów). Przy wykonywaniu robót w miejscach występowania skarp należy zabezpieczyć opaskami chroniącymi przed osuwaniem oraz należy do minimum ograniczyć zasięg wymiany gruntów oraz w jak największym stopniu zagospodarować masy ziemne na terenie inwestycji.

Na etapie budowy nie powstaną ścieki przemysłowe. Realizacja inwestycji nie wymaga poboru wody. Należy prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, magazynować czasowo w wyznaczonym miejscu, o utwardzonym podłożu wyłącznie w obrębie pasa drogowego lub wyznaczonego zaplecza budowy oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym do tego podmiotom.

Wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą do odbiorników poprzez przydrożne rowy trawiaste oraz zbiorniki retencyjne. Wody opadowe będą spływały do rowów bezpośrednio z jezdni, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe z przykanalikiem i wylotem na skarpe lub poprzez kanały deszczowe, zlokalizowane głównie na łukach oraz na węzłach projektowanej drogi, następnie kanalizacją deszczową odprowadzane będą do zbiorników retencyjnych i poprzez przelewy do odbiorników. Przed odpływem wód opadowych do odbiornika, w zależności od wielkości zlewni, warunków gruntowo-wodnych, wrażliwości odbiorników oraz zgodnie z wymaganym stopniem redukcji zanieczyszczeń przewiduje się wykonanie odpowiednich urządzeń do oczyszczania wód opadowych, takich jak: trawiaste rowy drogowe, studzienki z osadnikami, studnie osadnikowe z deflektorami (przegrodami), osadniki wirowe, separatory, studzienki z zasuwą, zbiorniki retencyjne. W przypadku braku występowania odbiornika w obszarze zbiornika retencyjnego, przewiduje się zastosowanie przepompowni wód deszczowych, odprowadzających wody do rowów drogowych sąsiadujących z zbiornikami retencyjnych.

W raporcie o oś dokonano obliczeń prognozowanych stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych na analizowanych odcinkach drogi S19 i DK65 w wodach opadowych dla 2025 i 2035 roku. Z obliczeń tych wynika, iż prognozowane stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych nie przekroczą 15 mg/l, w związku z czym nie jest konieczne podczyszczanie ww. wód w tym zakresie. Prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w spływach wód opadowych w 2025 roku będą wynosić: na drodze S19 od

190 mg/l do 200 mg/l oraz na drodze DK 65 od 73 mg/l do 161 mg/l. Prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w spływach wód opadowych w 2035 roku będą wynosić: na drodze S19 od 199 mg/l do 217 mg/l oraz na drodze DK 65 od 84 mg/l do 188 mg/l. W związku z czym wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników powinny być oczyszczane przede wszystkim w zakresie zawiesiny ogólnej. Oczyszczone wody opadowe odprowadzane będą do odbiorników – rowów melioracyjnych oraz cieków naturalnych. Projektowany system odwodnienia będzie stanowił zabezpieczenie przed przekroczeniem wartości dopuszczalnych zawiesin ogólnych, w związku z czym nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnych stężeń węglowodorów ropopochodnych (15 mg/l) i zawiesiny ogólnej (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). Z uwagi na powyższe nałożono warunek zaprojektowania zbiorników retencyjnych w celu ochrony wód powierzchniowych przed nadmiernym natężeniem i prędkościami przepływu, a także w celu ograniczenia wielkości uderzenia hydraulicznego wywołanego szybkim spływem wód deszczowych z uszczelnionych powierzchni, co w konsekwencji chroni dno istniejących cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych przed niekorzystnym zjawiskiem erozji. Dodatkowo ww. urządzenia wodne będą funkcjonowały jako urządzenia podczyszczające wody opadowe oraz roztopowe. W przypadku braku odbiornika wód opadowych oraz gdy grunt posiada odpowiednie parametry do infiltracji (m.in. odpowiednią przepuszczalność gruntu) zobowiązano do zaprojektowania zbiorników retencyjno – infiltracyjnych. Na kolektorach deszczowych odprowadzających wody opadowe do rowów drogowych należy zaprojektować wyloty, w których odpływ można zamknąć np. poduszką sorbentową, balonem w celu powstrzymania w sytuacjach awaryjnych ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym substancji ropopochodnych. Wody opadowe z nawierzchni drogi na całej szerokości doliny Narwi należy ujmować w szczelne systemy kanalizacji, a przed odprowadzeniem do odbiornika (rz. Narew) oczyścić za pomocą osadników i separatorów związków ropopochodnych, natomiast wody opadowe i roztopowe z terenów miejsc obsługi podróży MOP przed odprowadzeniem do zbiornika retencyjnego należy oczyszczać w osadnikach i separatorach.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano teren pod miejsca obsługi podróży – tj. MOP Czaplino w km ok. drogi S19 4+900 (strona: lewa kategoria II, prawa kategoria II), a także MOP Rzepniki km ok. 29+800 (strona lewa i prawa kategoria I). Jak wynika ze zgromadzonego materiału na terenie MOP zaprojektowano budowę kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej odbierającej ścieki sanitarne z pawilonów sanitarnych, stanowiska do zrzutu ścieków z autokarów, ewentualnego budynku gastronomicznego. Ścieki przed odprowadzeniem do środowiska podczyszczane będą w oczyszczalni ścieków.

Przy realizacji określonych w sentencji niniejszej decyzji rozwiązań chroniących środowisko gruntowo – wodne eksploatacja drogi S19 oraz DK65, nie powinna stwarzać zagrożenia dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Planowana inwestycja przecina dolinę rzeki Narew i ingeruje w związane z nią walory przyrodnicze i krajobrazowe. Wartość tego terenu podkreśla ustanowienie wzdłuż rzeki Narew obszarów Natura 2000 i obszaru chronionego krajobrazu. Analizując kompleksowo przedmiotowe zamierzenie należy wskazać, że przecina ono szereg form ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody, a w buforze 5 km od osi drogi znajduje się kolejnych kilka obszarów. Przedmiotowa droga przecina obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000: Puszcza Knyszyńska PLB200003 i Dolina Górnej Narwi PLB200007, oraz specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Ostoja Knyszyńska PLH200006 i Ostoja

w Dolinie Górnej Narwi PLH200010. Narusza również Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi, jednak zgodnie z zapisami art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 t.j.), zakazy obowiązujące na terenie ww. obszaru nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Ponadto w odległości ok. 200 m znajduje się otulina Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. Witolda Sławińskiego, w odległości ok. 2,3 km zlokalizowana jest otulina Narwiańskiego Parku Narodowego oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001. Co więcej, w odległości ok. 4,1 km znajduje się Narwiański Park Narodowy oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002, a najbliższy płat obszaru Natura 2000 Murawy w Haćkach oddalony jest o ok. 4,5 km.

Inwestycja przecina również korytarze ekologiczne. Opierając się na danych opracowanych przez Instytut Biologii Ssaków PAN, głównym korytarzem migracyjnym naruszonym przez planowaną inwestycję jest korytarz GKPn-23A Dolina Górnej Narwi, zamierzenie narusza także korytarz GKPn-3 Puszcza Knyszyńska. Dodatkowo bazując na warstwie korytarzy migracyjnych opracowanej przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, zamierzenie przecina także korytarze: Dolina Narwi Środkowy (pokrywający się częściowo z ww. korytarzem Dolina Górnej Narwi GKPn-23A), Puszcza Knyszyńska (zbliżony do korytarza GKPn-3), jak również Dolina Narwi Północny. Puszcza Knyszyńska oraz Dolina Narwi to główne korytarze ekologiczne o znaczeniu nie tylko krajowym, ale także międzynarodowym. Stanowią szlaki migracji diaspor i są korytarzami przemieszczania się fauny (w tym tak cennych gatunków jak łoś, wilk). W ich obrębie występują istotne żerowiska, a niekiedy także miejsca rozrodu, płazów, ptaków i ssaków. Realizacja inwestycji drogowej może przyczynić się do uniemożliwienia lub znacznego utrudnienia przemieszczania się zwierząt (tworząc tzw. efekt bariery ekologicznej), skutkując zaburzeniem dyspersji i migracji fauny. W efekcie wpływa to na rozmieszczenie gatunków w przestrzeni, liczebność oraz strukturę genetyczną i socjalną lokalnych populacji. Aby ograniczyć ten efekt w ciągu przebiegu analizowanej inwestycji zaprojektowano przejścia dla zwierząt (w tym zintegrowane z ciekami) o parametrach umożliwiających bezpieczną migrację wszystkim gatunkom zwierząt. Przeprowadzono analizę pod kątem doboru optymalnej lokalizacji przejść i przepustów dla zwierząt. Przy wyborze lokalizacji i rodzaju przejść kierowano się m.in. lokalizacją siedlisk i miejsc rozrodu zwierząt, w tym płazów, terenów żerowiskowych zwierząt, możliwością wykorzystania naturalnego ukształtowania terenu, rozmieszczeniem terenów zurbanizowanych, jak również określeniem kluczowych gatunków zwierząt przemieszczających się wzdłuż zidentyfikowanych szlaków. Zaproponowane parametry i rodzaje przejść dla zwierząt w obrębie korytarza migracyjnego Dolina Górnej Narwi/Dolina Narwi Środkowy (jak również przejścia poza granicami tego szlaku) spełniają wymogi przedstawione w Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Kurek i in. 2010). Zaznaczyć należy, że wszystkie planowane przejścia obejmujące ww. korytarz migracyjny posiadają wysokość 5 m, a przejścia samodzielnie współczynnik ciasnoty nie mniejszy niż 1,5. Zaprojektowany system przejść dla zwierząt zapewni zachowanie drożności ww. korytarza ekologicznego, który stanowi funkcjonalne połączenie Puszczy Białowieskiej oraz siedlisk leśnych za wschodnią granicą z kompleksami leśnymi centralnej i zachodniej Polski i w dalszej kolejności Europy Zachodniej. Najważniejsze znaczenie dla migracji zwierząt mają obszary leśne, doliny cieków, ale także tereny otwarte, które nie zostały przekształcone inwestycyjnie. Na przebiegu przedmiotowego przedsięwzięcia zaproponowano przejścia dla zwierząt na podstawie nie tylko analizy przebiegu korytarzy ekologicznych, ale także jak już wspomniano, szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej. Większość przejść dla średnich i dużych ssaków to przejścia zintegrowane z ciekami o parametrach: 2x10m szerokości i 5m wysokości (1 obiekt), 2x5m szerokości i 5m wysokości (13 obiektów), 2x5m szerokości

i 3,5 m wysokości (10 obiektów). Największe przejście dolne stanowi most przez rzekę Narew z pasami suchego brzegu szerokości 2x30m i wysokości 5 m. Do tego dochodzą zaplanowane 4 przejścia górne o szerokości 50 m, 1 przejście dolne samodzielne o parametrach minimalnych 20m szerokości i 5m wysokości, 3 przejścia dolne samodzielne o parametrach minimalnych 15m szerokości i 5m wysokości, 1 przejście dolne samodzielne o parametrach minimalnych 10m szerokości i 5m wysokości, 2 przejścia dolne samodzielne o parametrach minimalnych 6m szerokości i 3,5m wysokości, 3 przejścia integrowane z drogą (2 przejścia 2x5m szer. i 5m wys. i 1 przejście 6m szer. i 3,5m wys.). Całość uzupełniają przepusty dedykowane płazom, zaplanowano ich 15. Wzdłuż rzek, jak i małych cieków, w tym rowów melioracyjnych, zinwentaryzowano ciągi ekologiczne o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym, które współtworzą system biologicznego funkcjonowania terenu – trasy migracji dużych, a także średnich i drobnych zwierząt. W odniesieniu do gatunków dla których przewidziano budowę przejść dla zwierząt należy wskazać, że liczba zinwentaryzowanych gatunków poza korytarzem Dolina Górnej Narwi nie odbiega znacząco od liczby gatunków stwierdzonych w ww. korytarzu, a w niektórych przypadkach jest taka sama, bądź nawet wyższa. W rejonie korytarza Dolina Narwi Północny, w miejscu przecięcia z tym korytarzem również uwzględniono budowę szeregu przejść dla zwierząt. Reasumując przepływ osobników zostanie zachowany poprzez wykonany system zaplanowanych przejść dla dużych i średnich zwierząt, uzupełniony licznymi przejściami dla zwierząt małych.

Z uwagi na możliwość kolizji pojazdów poruszających się po drodze ze zwierzętami, zaplanowano szczelne, obustronne wyгородzenie drogi siatką o wysokości części nadziemnej minimum 2,5 metra. Oczka siatki powinny posiadać zmienną wielkość zmniejszającą się ku dołowi. Ogrodzenie powinno być zamontowane możliwie blisko krawędzi jezdni, aby jak najmniej ingerować w otaczający teren, jednak tak, aby rowy przydrożne i inne obiekty odwodnieniowe znajdowały się w obrębie ogrodzenia. Aby zapewnić szczelność ogrodzenia oraz łagodne naprowadzenie zwierząt na przejścia, należy je lokalizować przy podstawach nasypów i skarp oporowych tak, aby szczelnie łączyły się z krawędzią przyczółków przejść dolnych. W przypadku przepustów dla małych zwierząt ogrodzenie podstawowe powinno przechodzić bezpośrednio ponad jego wylotem. Siatka ogrodzeniowa wyposażona będzie w ściśle przylegającą siatkę dogęszczającą tzw. żabiankę uniemożliwiającą wtargnięcie płazów na pas drogowy. Wszystkie przejścia i przepusty dla zwierząt, które mogą być wykorzystywane przez małe zwierzęta, w tym płazy, wyposażone będą w dodatkowe płotki naprowadzające tzw. ogrodzenia ochronno-naprowadzające. W kontekście wyгородzenia istotnym jest, że także zbiorniki retencyjne zostaną zlokalizowane przy pasie drogowym i objęte ogrodzeniem głównym, a w przypadku innej lokalizacji wyposażone w ogrodzenie uniemożliwiające dostanie się do nich płazów. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż głównym zadaniem zbiorników retencyjnych jest zbieranie zanieczyszczonej wody z jezdni. Stają się one wówczas nie tylko nieprzydatne do rozrodu płazów, ale wręcz stanowią dla nich istotne zagrożenie, gdyż woda przywabiając je w bezpośrednie sąsiedztwo drogi, powoduje zwiększoną śmiertelność dorosłych osobników. Także rozwój larw jest w nich z reguły niemożliwy. Literatura przytacza wiele argumentów przemawiających za ograniczeniem dostępu płazów do zbiorników będących elementami systemu odwodnienia drogi. Zbiorniki zlokalizowane są zwykle w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego (w liniach rozgraniczających). W wypadku rozrodu w którymś z nich, młode płazy rozchodząc się promieniście w kierunku otoczenia zbiornika będą wysoce zagrożone śmiertelnością. Małe rozmiary ciała młodych osobników powodują, że trudno je zatrzymać nawet za pomocą właściwie zaprojektowanych ogrodzeń ochronnych. Ponadto stosunkowo krótkie okresy retencjonowania w zbiornikach wody sprawiają, iż w okresie wczesnej wiosny (przy wysokim stanie wody) płazy zostaną zwabione i przystąpią do rozrodu, którego szanse powodzenia będą niewielkie, ze względu na dużą częstotliwość opróżniania zbiorników, duże wahania

poziomu lustra wody oraz intensywne parowanie z ograniczonym zasilaniem w wodę w okresie rozwoju skrzeku i larw. Co więcej, zbiorniki – zwłaszcza zgromadzone w nich osady denne – są miejscem kumulacji zanieczyszczeń pochodzących z pasa drogowego, z których część wykazuje działanie toksyczne oraz muta- i kancerogenne w stosunku do zwierząt, a zanieczyszczenia te podlegają jednocześnie bioakumulacji. W przypadku płazów długotrwale przebywających w takich warunkach siedliskowych można spodziewać się wielu negatywnych skutków na poziomie osobniczym i populacyjnym. Dlatego też uznano, iż najskuteczniejszym rozwiązaniem ochronnym dla płazów będzie dokładne wygrodzenie zbiorników retencyjnych. Dodatkowe zastosowanie ramp uciezkowych pozwoli na zabezpieczenie lokalnej herpetofauny. Odnosząc się do zbiorników retencyjnych, należy podnieść także kwestię obecności innych elementów systemu odwodnienia drogi. Zostaną one zabezpieczone przed dostaniem się zwierząt, w zależności od obiektu poprzez: wyposażenie w szczelne pokrywy, włazy, minimalizację ilości i wielkości otworów, zastosowanie krat/płaskowników, a także wykonanie pochylni w przypadku niespełnienia swej roli przez zabezpieczenia i dostanie się zwierząt do obiektów.

Przedstawiając kwestie dotyczące ogrodzenia projektowanej drogi należy wskazać, iż na etapie prowadzenia prac także przewidziano wykonanie odpowiedniego wygrodzenia i zabezpieczenie placu budowy przed dostaniem się płazów i innych małych zwierząt. Osobniki, które ewentualnie dostaną się na plac budowy zostaną przeniesione poza teren budowy w siedliska o optymalnych dla nich warunkach, bądź w przypadku płazów wykonane zbiorniki zastępcze. Do zbiorników zastępczych docelowo przenoszone będą także płazy napotkane w naruszanych/likwidowanych miejscach ich rozrodu. Ingerencja w ciek wodny i niszczenie siedlisk płazów, jak również budowa zbiorników zastępczych realizowana będzie pod nadzorem herpetologa. Generalnie wszelkie prace związane z realizacją wnioskowanego zamierzenia wykonywane będą pod nadzorem specjalistycznym – przyrodniczym. Specjaliści posiadający wiedzę praktyczną z dziedzin: herpetologii, teriologii, ornitologii, botaniki, ichtiologii, fitosocjologii, dendrologii, entomologii, chiropterologii i malakologii sprawować będą kontrolę nad prowadzonymi pracami i odpowiadać za bieżące nadzorowanie prac. W przypadku stwierdzenia obecności osobników gatunków chronionych oraz konieczności zniszczenia tych osobników, bądź ich siedlisk, konieczne będzie wstrzymanie prac na danym odcinku i podjęcie odpowiednich czynności prowadzących do uzyskania zezwolenia Organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych. W sentencji niniejszej decyzji nie uwzględniono zapisów mówiących o konieczności wystąpienia do odpowiednich organów o stosowne zezwolenia w przypadku napotkania podczas prac osobników gatunków chronionych oraz konieczności zniszczenia ich, bądź ich siedlisk. Obowiązek uzyskania derogacji wynika z przepisów prawa w zakresie ochrony przyrody, zatem nie ma potrzeby powielania regulacji, których obowiązek spełnienia i tak wynika z obowiązujących norm prawnych.

Otoczenie projektowanej trasy jest bardzo zróżnicowane. Inwestycja sąsiaduje z terenami zabudowanymi oraz przecina grunty rolne - grunty orne i trwałe użytki zielone (trwałe łąki i trwałe pastwiska), jak również mało- i wielkopowierzchniowe kompleksy leśne. Istotny wpływ na inwestycję i analizę jej wpływu ma przecinanie sieci hydrologicznej: rowów, cieków, rzek, w tym głównej rzeki w rejonie - Narwi. Projektowana trasa przecina kilka bezpośrednich dopływów Narwi – Horodniankę, Czapliniankę (Niewodnicę), Turośniankę oraz szereg cieków niższego rzędu. Charakter inwestycji i jej przebieg wymaga ingerencji w przecinane ciek naturalne i sztuczne w zróżnicowanym zakresie. Jego zasięg i specyfika została określona w niniejszej decyzji. Wskazano m.in. na jakim odcinku zostanie wykonane umocnienie/przełożenie/przebudowa koryt, podkreślono konieczność używania do umocnień materiałów pochodzenia naturalnego, określono zasady odcinkowego przekładania cieków, a także wskazano na konieczność wykonywania prac ingerujących w ciek wodny



poza okresem tarła ryb. W odniesieniu do doliny rzeki Narew obwarowania dotyczące realizacji inwestycji są bardziej restrykcyjne. Wynika to z bogatych walorów przyrodniczych tego rejonu i różnorodności flory i fauny. Dodatkowo roboty w dolinach cieków wodnych, zwłaszcza roboty ziemne, fundamentowanie, wykonywanie podpór i przyczółków, prowadzone będą poza okresami wezbrań wód, co uniemożliwi ich zanieczyszczenie. W kontekście rzeki Narew, uciążliwości akustyczne zostaną zminimalizowane poprzez ograniczenie prac do pory dziennej, wszelkie prace związane z ingerencją w koryto rzeki, jak również związane z przygotowaniem i rekultywacją terenu w dolinie rzeki wykonywane będą poza okresem rozrodczym ichtiofauny.

Przebieg projektowanej trasy przecina tereny zadrzewione, jak również kompleksy leśne, w efekcie generuje to konieczność usunięcia części z nich, kolidujących z przedsięwzięciem. Szacuje się, że w liniach zajętości terenu powierzchnia terenów zadrzewionych (łącznie z porastającymi płaty siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej) wynosi ok. 238 ha. Faktyczna powierzchnia wycinanych lasów będzie znacznie mniejsza, jednak na tym etapie proceduralnym nie jest możliwe szczegółowe określenie skali wycinki. W celu minimalizacji wpływu inwestycji na krajobraz, związany z pojawieniem się w przestrzeni nowego, liniowego obiektu drogowego, jak również zrekomensowania niezbędnej wycinki drzew i krzewów, wykonane zostaną nowe nasadzenia roślinności wzdłuż projektowanej trasy. Każda, a szczególnie zróżnicowana zieleń, jak np. pasowe ciągi roślinności drzewiastej i krzewiastej, pojedyncze grupy drzew lub krzewów, pnącza czy mozaiki roślinności trawiastej, podnoszą walory estetyczne krajobrazu. Dlatego w ramach planowanej inwestycji zastosowane będą różne formy roślinności. Pasy roślinności składać się będą przede wszystkim z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Poza tym zieleń ta pozwoli odpowiednio wkomponować przebieg trasy w istniejący teren oraz krajobrazowo uatrakcyjnić jej obrzeże. Dodatkowo pasy zieleni wzdłuż drogi przyczynią się do zatrzymania wiosną dużych ilości wody roztopowej w glebie, co zmniejszy zagrożenie suszą wczesnym latem. Pełnić będzie także funkcję naprowadzania zwierząt na przejścia wspomagającą ich migracje. Z uwagi na powyższe, w niniejszej decyzji wskazano na konieczność wprowadzenia min. 16 ha nasadzeń w postaci pasów izolacyjnych, naprowadzających. Określono, iż powinny to być gatunki rodzime, a także wskazano optymalny dobór materiału nasadzeniowego i sposobu sadzenia. Nie bez znaczenia dla lokalnego środowiska przyrodniczego są także prace związane z wycinką drzew i krzewów, dlatego też w sentencji uwzględniono warunki określające termin i sposób wycinki, jak również zawarto obwarowania związane z zabezpieczeniem drzew niewymagających usunięcia.

Odnosząc się do przejść dla zwierząt należy pochylić się bardziej nad kwestią projektowanego przejścia przez rzekę Narew. Istotnym jest, że nie przewiduje się przekładania/przebudowy tej rzeki, natomiast zachodzi konieczność stabilizacji koryta w strefie brzegowej w rejonie obiektu inżynierskiego. Ze względów technicznych i ekonomicznych na obecnym etapie projektowym, dla przekroczenia rzeki Narew, analizowane są dwa warianty konstrukcyjne obiektu mostowego: wariant I - konstrukcja monolityczna z betonu sprężonego i wariant II - konstrukcja zespolona stalowo – betonowa. Oba warianty nie będą posiadały stałych podpór w nurcie rzeki. W zależności od przyjętego wariantu konstrukcyjnego mostu inaczej prowadzone będą prace budowlane. W wariacie I konstrukcji ustrój wykonywany będzie na pełnym deskowaniu. Na długości przęseł skrajnych oraz środkowym (ale poza nurtem rzeki) oparty będzie na rusztowaniu ciągłym. W przęśle środkowym, w części nad nurtem rzeki, deskowanie oparte będzie np. na bramownicach lub rusztowaniach wspartych na podporach tymczasowych. W tym wypadku może być konieczne wykonanie rusztowania również bezpośrednio na środku koryta rzeki, co może się wiązać z koniecznością czasowego wbicia ścinek szczelnych lub pali w obrębie rusztowania. Z kolei

w wariantcie II konstrukcji elementy stalowe zostaną wykonane w wytwórni konstrukcji stalowych w rozmiarach dostosowanych do możliwości transportowych. Elementy te zostaną przewiezione na plac budowy i na miejscu zostaną scalone w większe sekcje montażowe. W przęsłach skrajnych (poza przęsłem nurtowym) wykonane zostaną tymczasowe podpory montażowe, które umożliwią łączenie elementów stalowych podawanych za pomocą dźwigu. Elementy stalowe przęsła środkowego zostaną zamontowane za pomocą dźwigu ustawionego poza obrysem koryta rzeki. Platforma pod dźwig może wymagać wzmocnienia gruntu oraz zabicia ścianek szczelnych zlokalizowanych w okolicy brzegów rzeki. Po zamontowaniu elementów stalowych mostu wykonana zostanie płyta betonowa pomostu w deskowaniu pełnym opartym na wykonanej uprzednio konstrukcji stalowej (bez konieczności budowy rusztowań ciągłych). Biorąc pod uwagę uwarunkowania technologiczne realizacji obiektów mostowych we wskazanych rozwiązaniach konstrukcyjnych należy przyjąć, że pomimo występujących różnic w wariantach technologicznych, podczas budowy dojdzie do zajęcia i przekształcenia pasa terenu na całej długości obiektu mostowego, w tym wypadku rozumianego jako szerokość obiektu mostowego powiększona o szerokość niezbędnych do jego realizacji dróg i placów technologicznych. Oddziaływanie na etapie budowy będzie więc porównywalne dla obu wariantów konstrukcyjnych i będzie wynikiem głównie bezpośredniego zajęcia oraz przekształcenia terenu oraz czasowej ingerencji w strefę brzegową oraz ewentualnie punktowo w nurt rzeki Narew. Docelowo przejście przez rzekę Narew wykonanie zostanie w postaci mostu o długości 159 m (2 przęsła o długości 48 m i przęsła nurtowym długości 60 m). Wymaga to budowy w dolinie nasypu o łącznej długości ok. 470 m. Szerokość doliny rzeki w tym miejscu wynosi nieco ponad 700 m, a mostem objęto możliwie najszersze światło doliny. Należy w tym miejscu podkreślić, że projektowana droga ekspresowa przetnie obszary Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi w najwęższym miejscu, podczas gdy szerokość przedmiotowych obszarów Natura 2000 w innych miejscach doliny wynosi od 2 km do 9 km, a obszary rozciągają się na długości ok. 55 km. Oznacza to, że oddziaływanie zostanie ograniczone do miejsca, w którym szerokość obszarów Natura 2000 obejmuje najwęższy teren. Zaprojektowana konstrukcja mostu nad Narwią będzie możliwie niska, będzie posiadać minimalną liczbę elementów stanowiących podpory – 4 podpory oraz pozbawiona będzie elementów wystających ponad belkę pomostu (łuki, pylony, wieszaki, liny, podwieszenia). W toku postępowania przeanalizowano możliwość budowy przez rzekę Narew estakady obejmującej całą szerokość doliny rzecznej, postulowanej przez organizację ekologiczną. Zgodnie z uchyloną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach konieczne było wykonanie na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko rocznego monitoringu migracji zwierząt w dolinie i jej najbliższym otoczeniu. Badania te zostały przeprowadzone na obecnym etapie proceduralnym. Uzyskane wyniki monitoringu pozwoliły na analizę oddziaływania parametrów planowanego do budowy mostu nad rzeką Narew w ciągu drogi ekspresowej S19, w zakresie możliwości migracji zwierząt. Analiza otrzymanych wyników pozwoliła na stwierdzenie, iż dolina Narwi w rejonie mostu posiada słabe predyspozycje do migracji, głównie z powodów przyrodniczych, tj. brak ciągów zadrzewień kanalizujących ruch oraz występowanie wezbrań rzeki w okresie od stycznia do połowy marca, ograniczających swobodne migracje. Ponadto wpływ ma także antropopresja i aktywność ludzi (głównie wędkarzy), obecność infrastruktury po północno - zachodniej części przeprawy mostowej w postaci zabudowy rekreacyjnej dochodzącej aż do skarpy i izolującej na tym odcinku rzekę od kompleksu leśnego, jak również obecność zabudowy rozproszonej w kompleksie przylegającym do drogi powiatowej. Ogranicza to ruch w kierunku doliny rzecznej populacji zwierząt przekraczających swobodnie kompleks leśny po północnej stronie istniejącego mostu w rejonie zwartych drzewostanów leśnych. Biorąc pod uwagę niewielkie wykorzystanie przestrzeni istniejącej przeprawy, skład populacji obejmujący głównie zwierzynę łowną, brak

za wyjątkiem bobra gatunków kluczowych dla obszarów Natura 2000 - wykonanie obiektu mostowego z suchymi przęsłami min. 2 x 30m oraz wys. 5 m nie wpłynie na szeroko pojęte szlaki migracji, ciągi ekologiczne i dyspersje zwierząt doliną rzeczną Narwi. Oznacza to, że wykonanie planowanej przeprawy mostowej o długości 159 m nie wpłynie negatywnie na funkcjonujące w dolinie szlaki migracji zwierząt oraz wyznaczony tu korytarz ekologiczny Doliny Górnej Narwi. Odnosząc się do propozycji organizacji ekologicznej w zakresie budowy estakady z uwagi na występowanie rozległych rozlewisk w dolinie rzecznej uznano, iż proponowany most krajobrazowy i tak nie będzie spełniał swojej funkcji ze względu na omijanie zawodnionych rejonów przez teriofaunę, a poniesione przez inwestora koszty nie będą proporcjonalne do uzyskanych efektów środowiskowych. Wysokość konstrukcji mostowej została dostosowana do swobodnego spływu wód powodziowych, zapewniając bezpieczeństwo powodziowe dla tzw. wody trzystuletniej i nie zwiększając w ten sposób zagrożenia powodziowego. Także zaprojektowana niweleta drogi i system odwodnienia uwzględnia zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu. Dodatkowo w toku swojego postępowania na etapie odwołania od wcześniejszej decyzji środowiskowej, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przeanalizował mapy ryzyka powodziowego rejonu Polski sporządzone przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i w każdym przypadku obszar szczególnego zagrożenia powodzią nie wykracza poza obszar doliny rzecznej, natomiast nasyp drogowy istniejącej drogi nr 19 znajdujący się w obrębie doliny rzecznej, położony jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. Podobna sytuacja wystąpi w przypadku planowanego mostu w ciągu drogi ekspresowej S19 – umiejscowiony on zostanie poza terenem szczególnie zagrożonym zjawiskiem powodzi.

Budowa przejść dla zwierząt niewątpliwie zredukuje oddziaływanie związane z efektem bariery, pozwoli na udrożnienie korytarzy migracji, a tym samym umożliwi bezkolizyjną wymianę genów pomiędzy populacjami zwierząt będących przedmiotami ochrony w ramach systemu obszarów Natura 2000. Ułatwi także zasiedlanie innych obszarów atrakcyjnych dla tych gatunków. Ponadto przejścia dla zwierząt zostaną odpowiednio zagospodarowane nasadzeniami. Obszary zieleni, nawet jeśli nie tworzą zwartych kompleksów leśnych pełnią ważną funkcję wspomagającą migrację zwierząt. Są one miejscem, gdzie zwierzęta mogą się schronić w trakcie zarówno długo - jak i krótkodystansowych wędrówek. Ponadto na wszystkich obiektach pełniących funkcję przejść dla zwierząt dużych i średnich zostaną zaprojektowane drewniane ekrany przeciwolśnieniowe o naturalnej barwie i wysokości 2,5 m. Ekrany zostaną usytuowane wzdłuż jezdni i obejmą całą szerokość przejścia dolnego oraz odcinek co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obu kierunkach. Na przejściach górnych ekrany będą łączyć się płynnie z ogrodzeniem podstawowym oraz zlokalizowane wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia górnego, łącznie z najściami. Osłony te będą spełniały jednocześnie funkcję ochrony antyolśnieniowej niwelującej odstraszący charakter oświetlenia tworzącego barierę dla zwierząt korzystających z przejścia i w ograniczonym stopniu – akustycznej. Dodatkowo będą redukować ryzyko zderzenia ptaków z pojazdami. Zastosowanie na przejściach przedmiotowych ekranów zminimalizuje również ryzyko kolizji nietoperzy z przejeżdżającymi samochodami, podnosząc pułap lotu przelatujących gatunków chiropterofauny, jak również wymusi na ptakach podniesienie trajektorii lotu podczas lokalnych przelotów.

Przejścia dla zwierząt lokalizowane są najczęściej w dolinach rzek i mniejszych cieków wodnych oraz w obniżeniach terenowych stanowiących naturalne szlaki migracji zwierząt. Również w tych samych miejscach najczęściej lokalizuje się urządzenia odwodnienia i oczyszczania wód. W przypadku konieczności umieszczenia tego typu urządzeń w pobliżu przejść zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jego ewentualne negatywne oddziaływanie na zwierzęta, m.in. przytoczone już wcześniej wygrodenie

zbiorników retencyjnych i lokalizowanie ich w odległości min. 50 m od krawędzi obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt, czy przykrycie studzienek rewizyjnych, studni, niecek wpadowych. Co więcej, w celu uniknięcia efektu barierowego w wyniku lokalizowania obcych elementów w rejonie najścia na przejścia dla zwierząt, uznano za zasadne skanalizowanie rowów przecinających powierzchnię przejść na szerokości ich wylotów oraz pokrycie warstwą gruntu. Wystąpienie uwarunkowań terenowych lub technologicznych uniemożliwiających zastosowanie takich rozwiązań, generuje potrzebę zastosowania działań łagodzących negatywne oddziaływania, również określonych niniejszą decyzją.

Na planowanym odcinku drogi ekspresowej przewiduje się budowę oświetlenia drogowego głównie w rejonie MOP-ów oraz na węzłach. Zgodnie z zaleceniami przejścia powinny być lokalizowane poza oświetlonymi odcinkami dróg i nie bliżej niż 200 m od ich granicy w obszarach leśnych i 500 m w terenie otwartym. W przypadku niektórych przejść nie jest możliwe zapewnienie powyższego warunku. Oświetlenie drogowe w rejonie tych przejść zostanie zaprojektowane jako oświetlenie w technologii LED, z wykorzystaniem słupów jednostronnych względem jezdni, z oprawami wyposażonymi w lampy o żółtym kolorze światła, z równoległym do jezdni nachyleniem opraw w stosunku do powierzchni jezdni w celu ograniczenia efektu olśnienia oraz z zastosowaniem opraw wyposażonych w regulowane odbłyśniki, pozwalające na uzyskanie optymalnego rozsyłu światła w kierunku oświetlanej powierzchni (minimalizacja rozsyłu w innych kierunkach). Istotne jest, iż obecnie w drogownictwie stosowane jest oświetlenie nieprzyciągające owadów tak silnie, jak stosowane niegdyś lampy o świetle białym. W ten sposób owady stanowiące pokarm nietoperzy w mniejszym stopniu gromadzą się wokół lamp. Drogi serwisowe w obrębie przejść i w strefie najść zaprojektowane zostały jako gruntowe (drobnoziarniste kruszywo) o łagodnym nachyleniu skarp 1:3, również drogi równoległe do przejść zaprojektowano o skarpach posiadających łagodne nachylenie 1:3. Zostaną także wykonane doświetlenia przejść dolnych i mostów poprzez szczeliny doświetleniowe, z wyjątkiem obiektu nad rz. Narew, gdzie ze względów konstrukcyjnych projekt nie zakłada ich realizacji. Biorąc pod uwagę zajętość pod drogę nowych terenów, zagospodarowanie przejść oraz wykonanie ich o parametrach odpowiadających wymogom zwierząt je użytkujących, przewiduje się, iż oddziaływanie na ssaki, nie będzie znaczące. Niemniej jednak w celu weryfikacji skutków przedsięwzięcia, będzie prowadzona bieżąca kontrola techniczna i utrzymanie wszystkich przejść dla zwierząt oraz grodzień ochronnych i naprowadzających, a także monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, jak i całoroczny monitoring nietoperzy.

Do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wykorzystano szczegółową inwentaryzację przyrodniczą wykonaną na wcześniejszym etapie proceduralnym. Badania terenowe prowadzone były w zależności od gatunku w strefie od 300 do 500 m od osi drogi. Dodatkowo wyniki te zostały uaktualnione w oparciu o dane z lat 2018-2021 pozyskane w ramach projektów: „Inwentaryzacja cennych siedlisk przyrodniczych kraju, gatunków występujących w ich obrębie oraz stworzenie Banku Danych o zasobach przyrodniczych” i „Działania monitoringowe w obszarach Natura 2000 województwa podlaskiego”, realizowanych zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska.

Co więcej, wykonano roczną inwentaryzację przyrodniczą rejonu planowanego mostu przez rzekę Narew, o której wspomniano już wcześniej. Na potrzeby monitoringu pod mostem w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 19 zainstalowano 8 kamer z bateriami słonecznymi, wysyłających zrobione zdjęcia. Kamery zainstalowano w sposób umożliwiający obserwację obu brzegów rzeki Narew (północnego i południowego). Dodatkowo prowadzone były wówczas obserwacje terenowe obszaru na północ i południe od doliny Narwi. Obserwacje prowadzono całodobowo, a wyniki rejestrowane w podziale na dzień i noc. Ogółem zarejestrowano 4008 obserwacji obiektów w przestrzeni pod mostem, przy czym

największy udział wykorzystania przestrzeni dotyczył obecności ludzi i pojazdów – 3619 obserwacji. Jedyne 8,3% obserwacji dotyczyło zwierząt - 336 sztuk, przy czym największy udział w obserwacjach miały: lis 69%, jeleń 16% i sarna 9,4%. Przeprowadzony monitoring pozwolił na postawienie tezy, iż wykorzystanie przestrzeni pod mostem jest incydentalne (mając na uwadze średnie zagęszczenie zwierzyny w regionie) i dotyczy głównie wędrowek dobowych i lokalnych małych populacji – migracje saren są sporadyczne, zaś w odniesieniu do jelenia odnotowano wyłącznie pojedyncze osobniki i małe stado, tylko w południowym rewirze mostu. Odnotowane kolizje z okresu badań dotyczą spośród zwierząt dużych i średnich wyłącznie sarny, i występowały w rejonie kompleksu lasu i pól uprawnych na południe od mostu. Udział łosia w kolizjach z lat ubiegłych oraz analiza tropów północnej części przeprawy wskazuje, że gatunek ten podobnie jak jeleń przemieszcza się poza obszarem niecki doliny, w osłonie kompleksów leśnych. Na obiekcie mostowym i nasypie powyżej przyczółka południowego odnotowano w badaniach obecnych i archiwalnych jedynie kolizje lisa, zapewne z uwagi na fakt, iż wysokie skarpy i bariery energochłonne nie sprzyjają podejmowaniu prób przekraczania przez zwierzęta kopytne tego odcinka drogi krajowej nr 19. Spostrzeżono także, iż kompleksy leśne po północnej stronie mostu są intensywnie wykorzystywane do migracji, zarówno przez duże zwierzęta kopytne, tj. jelenie, łosie, jak i sarny (zidentyfikowano żerowiska zimowe oraz nisze większej aktywności na nieczynnym wyrobisku kruszywa – obniżenie terenu wśród drzewostanów). Z kolei wąska kilkumetrowa strefa brzegowa przeprawy północnej mostu nie odgrywa żadnej roli w swobodnej dyspersji populacji. Za taki stan rzeczy najprawdopodobniej odpowiedzialny jest brak predyspozycji do migracji doliny Narwi w rejonie mostu z uwagi na: brak ciągów zadrzewień kanalizujących ruch, występowanie wezbrań rzeki w okresie styczeń do połowy marca, ograniczających swobodne migracje, wyłączenie gruntów leśnych w rejonie przeprawy na korzyść zabudowy oraz aktywność ludzi, obecność infrastruktury po północno - zachodniej części przeprawy mostowej w postaci zabudowy rekreacyjnej dochodzącej do skarpy, izolującej na tym odcinku rzekę od kompleksu leśnego, obecność zabudowy rozproszonej w kompleksie przylegającym do drogi powiatowej, a także intensywne użytkowanie przestrzeni pod mostem przez wędkarzy, dostępnej również dla pojazdów. Reasumując, roczny monitoring rejonu mostu jednoznacznie wskazał iż, istniejący most nie jest predysponowany do jakichkolwiek masowych migracji i stanowienia ciągów ekologicznych zwierząt, dlatego też wykonanie dodatkowego obiektu mostowego z suchymi przęsłami min. 2x30 m oraz wys. 5 m w ramach budowy projektowanej drogi ekspresowej S19 nie wpłynie na szeroko pojęte szlaki migracji, ciągi ekologiczne i dyspersje zwierząt doliną rzeczną Narwi. Monitoring ten, wskazał także, iż przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko, a także zawarte w niniejszej decyzji rozwiązania minimalizujące w postaci przejść dla zwierząt, w których ujęto budowę dodatkowego przejścia górnego w miejscu likwidowanego węzła Zabłudów oraz zwiększenie parametrów przejścia dolnego na południe od doliny Narwi, pozwolą łącznie z przejściem mostowym przez rzekę Narew na zapewnienie drożności tego korytarza ekologicznego.

Wracając do kwestii różnorodności biologicznej odnotowanej w buforze inwentaryzacji uzupełnionej aktualnymi danymi opartymi na badaniach przeprowadzonych zgodnie z PMS należy wskazać, że pomimo długiego odcinka przedmiotowej inwestycji przecinającego zróżnicowane biotopy oraz siedliska przyrodnicze, różnorodność biologiczna nie jest wybitnie wysoka. Odnotowano łącznie 141 płatów siedlisk przyrodniczych należących do 8 typów siedlisk przyrodniczych wyszczególnionych z Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Spośród nich przeważającą część stanowiły niżowe łągi jesionowo-olszowe (*Fraxino-Alnetum*) 91E0 – 94 płaty. Odnotowano także Sosnowo-brzozowy las bagienny 91D0 (3 płaty), Grąd subkontynentalny *Tilio-Carpinetum* 9170 (3 płaty), Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi 2330 (2 płaty), Ciepłolubne murawy napiaskowe

6120 (8 płatów), Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* 6510 (15 płatów), Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* 3150 (15 płatów), a także Torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 (1 płat). W trakcie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się zniszczenie powierzchni siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej w obrębie linii rozgraniczających inwestycji. Realizacja zamierzenia wymaga zniszczenia 0,18 ha siedliska o kodzie 2330-1, 0,39 ha siedliska 3150-2, 0,83 ha siedliska o kodzie 6120, 13,12 ha siedliska o kodzie 6510, 1,79 ha siedliska o kodzie 7140-1, 3,31 ha siedliska o kodzie 9170-2, jak również 20,7 ha siedliska 91E0-3. Łącznie na skutek ingerencji zniszczona zostanie nieco ponad 40 ha powierzchni zajętej przez cenne siedliska przyrodnicze. Należy jednak wskazać, iż spośród ww. jedynie 4 niewielkie płyty siedliska 3150 - Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* zlokalizowane są w granicach obszaru Natura 2000, a dokładnie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. Zatem zniszczenie pozostałych płatów w kontekście wpływu inwestycji na obszary Natura 2000, z uwagi na ich lokalizację poza granicami tych obszarów należy uznać za nieznaczące. W oparciu o najnowsze dane w obszarze Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi potwierdzono występowanie 388 płatów siedliska 3150, o łącznej powierzchni 40,08 ha. Jak podniesiono, w liniach rozgraniczających wariantu przewidzianego do realizacji znajdują się 4 stanowiska tego siedliska, o łącznej pow. 0,39 ha. Przezornie zakłada się, że mogą one w całości ulec zniszczeniu. Należy jednak wskazać, iż wspomniane najnowsze dane inwentaryzacyjne wskazują, iż stanowiska te zagrożone są silną ekspansją szuwaru i pleustofitów. W przypadku dwóch stanowisk odnotowano występowanie tataraku na całym dnie, co w przypadku zwarcia szuwaru będzie skutkować zanikiem siedliska przyrodniczego 3150. Wobec wszystkich zagrożonych budową stanowisk szanse przetrwania siedliska określono jako niewielkie. Odnosząc się do zasobu siedlisk wykazanego w SDF na poziomie 10,92 ha zniszczenie dotyczy ok. 3,5 % zasobów Ostoi. Biorąc jednak pod uwagę najbardziej aktualne dane, zniszczenie w najmniej optymistycznej wersji dotyczyć będzie jedynie ok. 0,97 % zasobów siedliska w obszarze Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. W stosunku do potwierdzonej puli płatów siedliska 3150-2 takie oddziaływanie uznaje się jako nieistotne. Niezależnie od powyższego, w celu ochrony m.in. starorzeczy niniejsza decyzja wprowadza zapis o konieczności lokalizacji zapleczy budowy, baz magazynowania (materiałów budowlanych, mas ziemnych, odpadów) oraz miejsc postoju i tankowania pojazdów w liniach rozgraniczających inwestycji z zachowaniem odległości min. 50 m od koryt rzek i innych cieków oraz od brzegów zbiorników wodnych, w tym starorzeczy. Istotnym jest również, iż wykonawca zobligowany jest do zaprojektowania na odcinku drogi ekspresowej S19 przebiegającym przez dolinę Narwi, szczelnego systemu kanalizacji oraz oczyszczania za pomocą osadników i separatorów związków ropopochodnych wód przed odprowadzaniem do odbiornika.

Spośród gatunków roślin objętych ochroną prawną odnotowano pojedyncze stanowiska: ściśle chronionego czarcikęsika Kluka, a także roślin chronionych częściowo: widłaka jałowcowatego, widłaka goździstego, kruszczyka szerokolistnego, goździka piaskowego, łyszczca wiechowatego, wawrzyńka wilczełyko, kukułki krwistej, pomocnika baldaszkowatego, bobrka trójlistkowego, grzybienia białego, kocanek piaskowych oraz groszka błotnego. Grzyby zaś reprezentuje chroniona ściśle odnożyca jesionowa, jak również objęte częściową ochroną gatunkową: chrobotek leśny, chrobotek reniferowy oraz płucnica islandzka. Realizacja inwestycji wymaga zniszczenia 11 gatunków roślin naczyniowych, co wymaga uzyskania stosownych decyzji derogacyjnych. Ponadto są to gatunki występujące powszechnie, a skala ich zniszczenia nie będzie znacząca. Odnosząc się do przewidzianych do zniszczenia gatunków roślin w kontekście przecinanych obszarów Natura 2000 należy

wskazać, iż odnotowane gatunki nie są przedmiotem ochrony tych obszarów. Można zatem jednoznacznie stwierdzić, iż planowane zamierzenie nie wpłynie na gatunki roślin będące przedmiotami ochrony przecinanych obszarów Natura 2000.

Cały obszar objęty badaniami inwentaryzacyjnymi nie jest bardzo bogaty entomologicznie. Analizowany obszar jest miejscem występowania różnych grup bezkręgowców zasiedlających zróżnicowane nisze ekologiczne, a dominują gatunki o szerokim spektrum występowania. Odnotowano występowanie mięczaków i owadów. Mięczaki reprezentowało 6 gatunków poczwarówek, spośród których ochroną objęte są: poczwarówka zwężona i poczwarówka jajowata. Bez wątplenia na analizowanym obszarze najliczniej reprezentowaną grupą bezkręgowców są owady należące do różnych taksonów w tym błonkoskrzydłe, chrząszcze, motyle, ważki i prostoskrzydłe. Nie stwierdzono tu jednak obecności chronionych ksylofagów, w tym pachnicy dębowej, czy kozioroga dębosza. Spośród owadów ochroną częściową objęte są: porobnica włochatka, trzmiele: parkowy, ogrodowy, kamiennik, gajowy, żółty, rudy, łąkowy, rudoszary, ziemny i szary, mrówki: śmawa, łąkowa i rudnica, zaś ścisła ochrona gatunkowa obowiązuje względem stwierdzonych w otoczeniu inwestycji m.in. czerwończyka nieparka, żagnicy zielonej, zalotki większej, zalotki spłaszczonej oraz trzepli zielonej. Na skutek prowadzonych prac naruszone zostanie po 5 stanowisk poczwarówki zwężonej i czerwończyka nieparka, 2 stanowiska trzepli zielonej, a także po 1 stanowisku zalotki większej, żaglicy zielonej oraz gadziogłówki żółtonogiej. Większość z tych gatunków uwzględniona jest w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej i stanowi jeden z argumentów do ustanowienia obszarów Natura 2000, niemniej w analizowanym przypadku osobniki ww. chronionych gatunków odnotowano albo poza granicami tych form ochrony przyrody, albo na terenie obszaru Natura 2000 (w tym wypadku - Ostoja w Dolinie Górnej Narwi) w którym nie stanowią przedmiotu ochrony. Nie ma zatem podstaw do stwierdzenia, iż zamierzenie może znacząco negatywnie wpływać na gatunki entomofauny, dla których ustanowiono obszary Natura 2000, które przecina projektowana droga. Na terenie przewidzianym pod zajęcie zlokalizowane jest także ponad 100 mrowisk mrówek z rodzaju *Formica*. Konieczność zniszczenia stanowisk bezpośrednio kolidujących z inwestycją wiązać się będzie z dokonaniem ich translokacji pod nadzorem specjalisty entomologa. Także w odniesieniu do poczwarówki zwężonej niniejszą decyzją wprowadzono warunek mówiący o potrzebie wykonania lustracji terenu przez specjalistę malakologa, nie wcześniej niż 5 dni przed zdjęciem wierzchniej warstwy gleby. Dodatkowo, w przypadku gdy stwierdzone siedlisko występowania poczwarówki będzie mogło być zachowane, wszelkie prace na danym odcinku należy prowadzić pod ścisłym nadzorem malakologa oraz w sposób nie zmieniający stosunków wodnych np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych, zapewniający utrzymanie się zbiorowisk roślinności zasiedlonych przez poczwarówkę zwężoną.

Największą rzeką przebiegającą w obrębie inwestycji jest Narew i przede wszystkim ta rzeka obfituje w gatunki ichtiofauny. W badanych rzekach przecinanych przez trasę projektowanej inwestycji odnotowano zarówno pospolite gatunki ryb, jak również objęte ochroną gatunkową. Śliza odnotowano w rzece Horodnianka, na 3 stanowiskach w rzece Czaplinańka, w rzece Biała oraz w Narwi, piskorz zaś występował na 2 stanowiskach w rzece Czaplinańka oraz w rzece Mieńka, z kolei kożę wykazano w rzekach: Biała, Mieńka oraz w Narwi. Dodatkowo różankę stwierdzono w rzece Turośnianka oraz w Narwi, bolenia zaś zarejestrowano wyłącznie w rzece Narew. W kwestii wpływu zamierzenia na występujące w rzece Narew oraz innych przecinanych ciekach gatunki ryb, należy wskazać, że wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych wykonywane będą poza okresem tarła ryb, tj. okresem od 01 kwietnia do 31 lipca. Przestrzeganie powyższego okresu powinno w znacznym stopniu zniwelować wpływ prac na ichtiofaunę. Dodatkowo, o czym wspomniano już wcześniej, prace w rejonie cieków i rowów nie spowodują trwałych zmian w bilansie

jakościowym i ilościowym układu wodnego oraz nie zmieniają kierunku przepływu, zaś w ramach przebudowywanych odcinków zachowany zostanie dotychczasowy spadek podłużny oraz dotychczasowa urozmaicona geometria koryta. Co więcej, docelowo most przez rzekę Narew nie będzie posiadać podpór w rzece, co znacznie łagodzi wpływ prowadzonych prac. Powyższe obostrzenia sprawiają, że pomimo ingerowania w siedliska ichtiofauny, prace nie spowodują istotnych zmian w tych siedliskach, które uniemożliwiłyby dalsze bytowanie cennych gatunków. W efekcie można wykluczyć wystąpienie znacząco negatywnych oddziaływań na lokalną ichtiofaunę, w tym piskorza i różankę, stanowiące przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi.

Różnorodność gatunkowa herpetofauny opiera się na 13 gatunkach płazów (w tym 2 gatunki stanowią płazy ogoniaste: traszka zwyczajna i traszka grzebieniasta oraz 11 gatunków płazów bezogonowych: kumak nizinny, grzebiuszka ziemna, ropuchy: paskówka, szara, zielona, rzekotka drzewna, żaby: wodna, jeziorkowa, śmieszka, trawna, moczarowa) jak również 4 gatunkach gadów (jaszczurki: zwinka i żyworodna, padalec zwyczajny i zaskroniec). Wszystkie gatunki objęte są ochroną gatunkową, a 2 nich (kumak nizinny i traszka grzebieniasta) zamieszczone są w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Rejon inwestycji i jego otoczenie obfitują w siedliska dogodne dla bytowania i rozrodu płazów, są to przede wszystkim podmokłe łąki, rowy, cieki oraz trwałe bądź okresowe zbiorniki wodne, naturalne lub antropogeniczne. Częściowo bądź w całości, w liniach zajętości terenu zlokalizowane jest 60 siedlisk płazów, przy czym gatunki z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej odnotowano jedynie w 7 lokalizacjach poza granicami obszarów Natura 2000. Aby zminimalizować negatywny wpływ niszczenia siedlisk płazów, zasypywanie ich prowadzone będzie z uwzględnieniem szeregu zaleceń takich jak określony termin, wygradzenie, odławianie, stopniowe opróżnianie zbiornika, zabezpieczenie i przetransportowanie odłowionych osobników, jak również obecność herpetologa kontrolującego przebieg prac i czuwającego nad ich poprawnością. Co więcej, uznano za zasadne wprowadzenie zapisu mówiącego o wstawieniu ścianki szczelnej w przypadku możliwości jedynie częściowego zasypania zbiornika i pozostawienie jego zachowanej części. Istotnym jest, iż w celu rekompensaty zniszczonych siedlisk, przewidziano budowę 7 zbiorników zastępczych. Niniejszą decyzją nałożono szereg założeń wykonania tych zbiorników, dzięki którym nowe zbiorniki będą stanowić dogodne siedliska dla płazów o optymalnych parametrach i zagospodarowaniu. Co więcej, względem płazów zostaną zastosowane działania łagodzące i zabezpieczające opisane już wcześniej tj. m.in. zastosowanie wygradzeń, naprowadzeń, przejść dla płazów, montaż ramp ucieczkowych i inne, co sprawia, że realizacja planowanej inwestycji oraz jej późniejsza eksploatacja, pod warunkiem ich przestrzegania, nie będzie mieć negatywnego wpływu na żaden ze stwierdzonych chronionych, rzadkich i zagrożonych gatunków oraz ich siedlisk, a także na stan ich populacji zarówno w skali kraju jak i regionu.

Co do ornitofauny bytującej w rejonie inwestycji i jej otoczeniu należy wskazać, iż jest ona zróżnicowana, stosunkowo bogata i adekwatna do przecinanych przez inwestycję siedlisk. Stwierdzono łącznie 152 gatunki ptaków, z czego 127 przyznano jedną z trzech kategorii lęgowości. Średnio na kilometrze inwentaryzowanej drogi wraz z buforem gniazdowały 44 gatunki ptaków. Najczęściej spotykane to: zięba, pierwiosnek, trznadel, skowronek, kos, szpak, bogatka, rudzik oraz gąsiorek. Spośród 75 gatunków ptaków lęgowych, 20 stanowią gatunki wyszczególnione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. W wyniku inwentaryzacji ptaków migrujących odnotowano 9 lokalizacji, w których koncentrowały się ptaki przelotne. Łącznie, w 146 stwierdzeniach, zaobserwowano 4277 osobników ptaków wodnoblotnych, należących do 23 gatunków.

Oddziaływania inwestycji drogowych na populacje ptaków można podzielić na bezpośrednie (likwidacja siedlisk oraz kolizje z pojazdami/barierami ochronnymi) oraz



pośrednie (emisje akustyczne, świetlne, czynnik wizualny - ruch pojazdów na drodze, zmiany rzeźby terenu) – wpływające stopniowo na ich funkcje życiowe, takie jak rozmnażanie się, zdobywanie pokarmu, przemieszczanie się i możliwości komunikacji. W przypadku śmiertelności w wyniku ruchu samochodowego przyczyną jest najczęściej poszukiwanie pożywienia na powierzchni dróg z uwagi na gromadzące się tam owady, zwłaszcza w nasłonecznione dni, a także dżdżownice i inne bezkręgowce w okresie opadów deszczu. Nie bez znaczenia jest obecność drzew i krzewów posiadających owoce. Ważnym elementem w życiu ptaków jest głos, gdyż za jego pomocą ptaki m.in. kojarzą się w pary, oznajmiają swoje terytorium, ostrzegają przed niebezpieczeństwem. Dlatego też prawdopodobnie najważniejszym czynnikiem wpływającymi na spadek zagęszczeń populacji ptaków wzdłuż dróg jest hałas, który ogranicza w znacznym stopniu słyszalność poszczególnych gatunków ptaków. Czynnik ten związany jest z natężeniem ruchu oraz środowiskiem, przez jakie przebiega lub będzie przebiegać nowo wybudowana droga. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu wzrasta poziom hałasu i strefa negatywnego oddziaływania na ptaki, przy czym dla różnych gatunków jest ona odmienna. Zasięg strefy oddziaływania hałasu odpowiada w przybliżeniu zasięgowi izofon 42 dB (tereny leśne) i 47dB (tereny otwarte). Literatura dotycząca negatywnego oddziaływania hałasu wskazuje, iż najbardziej wrażliwe są ptaki siewkowate, wróblowate, dzięcioły i szponiaste. Jeśli chodzi o ptaki wodne (kaczki, gęsi, łabędzie), tolerują one podwyższony poziom hałasu. Istotnym jest, że dystans ucieczki jest częściowo wrodzony, częściowo zaś nabyty poprzez doświadczenie. Wrażliwość na zakłócenie funkcji znalezienia partnera, obrony rewiru, spostrzeżenia niebezpieczeństw, komunikacji kontaktowej i poszukiwania pożywienia została scharakteryzowana w ramach projektu niemieckich badaczy i na tej podstawie stworzono ranking specyficznej dla gatunków wrażliwości ptaków na hałas powodowany ruchem drogowym. Istotnym jest, że w przypadku poszczególnych gatunków ptaków znaczenie dla obliczeń poziomu hałasu mają różne wysokości miejsc imisyjnych. Z uwagi na fakt, iż zaburzenie komunikacji akustycznej polega na tym, że odbiorcy nie odbierają w ogóle albo odbierają w ograniczonym zakresie ważne sygnały (nawoływania oraz śpiew), istotne jest obciążenie hałasem na miejscu odbiorcy. W ocenie rozmieszczenia ptaków przy drogach szczególnie ważne jest miejsce pierwszych 100 metrów, które bezpośrednio przylegają do obrzeży pasów jezdni. Nieznaczna redukcja zasiedlenia ptaków w tej strefie jest widoczna w przypadku niektórych gatunków już przy drogach z natężeniem ruchu poniżej 10.000 poj./dobę. W przypadku dróg z natężeniem ruchu powyżej 50.000 poj./dobę w pasie pierwszych 100 metrów występuje niezwykle mało ptaków. W celu oceny oddziaływania ruchu drogowego ptaki dzieli się na 6 grup, dla których stosowane są różne instrumenty prognostyczne.

W odniesieniu do analizowanej inwestycji, przy ocenie potencjalnego jej oddziaływania na lokalną populację ptaków lęgowych, badany teren podzielono na dwie strefy: strefę A, za którą uznano pas terenu w wyznaczonych liniach zajętości terenu oraz strefę B – czyli wszystkie stanowiska poza liniami zajętości w odległości do 500 m od osi wariantu. Restrykcyjnie założono, że strefa A to obszar, w którym w wyniku realizacji inwestycji może dojść do całkowitego zniszczenia siedlisk ptaków lęgowych, a strefa B jest strefą oddziaływania pośredniego drogi związanego głównie z emisją hałasu. Z przeprowadzonej inwentaryzacji jednoznacznie wynika, że w wyniku realizacji planowanej inwestycji zniszczone zostaną stanowiska/siedliska zarówno gatunków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, jak i gatunków objętych ochroną. Konieczne będzie zatem wystąpienie z wnioskiem o zgodę na odstępstwa od zakazów względem gatunków chronionych. Większość zinwentaryzowanych na badanym terenie gatunków ptaków należy do pospolitych w całym kraju oraz regionie. Bytujące w badanej strefie gatunki, ze względu na charakter przecinanych przez inwestycję siedlisk, charakterystyczne są dla środowisk otwartych tj. pól uprawnych, pastwisk, łąk, rozproszonej zabudowy wiejskiej i miejskiej, terenów leśnych,

a także podmokłych i związanych z dolinami rzek. Na skutek realizacji zamierzenia ograniczoną dostępność do żerowisk będą miały pospolite gatunki ptaków. Zajęcie, fragmentacja, zmiana sposobu użytkowania terenu oraz wzrost natężenia ruchu pojazdów prawdopodobnie ograniczy swobodne żerowanie gatunków ptaków na tym obszarze i wpłynie na wybór innych, szeroko dostępnych w okolicy żerowisk. Dlatego nie uznaje się takiego oddziaływania jako znaczącego, zarówno lokalnie, jak i w skali regionu i kraju. W odniesieniu do lokalnej awifauny, niniejszą decyzją wprowadzono szereg działań minimalizujących negatywny wpływ na ptaki. Między innymi w przypadku konieczności zastosowania ekranów akustycznych przezroczystych, należy wyposażyć ekrany w poziome czarne włókna o szerokości nie mniejszej niż 2 mm rozmieszczone co 28 mm, bądź zastosować rozwiązania równorzędne, oraz obsadzić je rodzimymi roślinami pnącymi.

W trakcie inwentaryzacji stwierdzono łącznie 20 gatunków ptaków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, a 11 spośród nich stwierdzono w obrębie oddziaływania (strefa A i/lub B) przedmiotowej inwestycji. Zmniejszeniu niewątpliwie ulegnie powierzchnia biotycznie czynna, istotna dla gatunków ptaków, w tym dla gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej – gąsiorek, derkacz, bocian biały, jarzębatka, błotniak stawowy, żuraw, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, lerka, ortolan, świergotek polny. Lokalne subpopulacje zostaną rozbite przez powstanie nowej bariery działającej odstraszająco, jednak w skali regionu i kraju nie będzie to oddziaływanie istotnie znaczące. Należy w tym miejscu podkreślić, że według Atlasu pospolitych ptaków lęgowych Polski, stwierdzone gatunki z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej zalicza się do licznych, średniolicznych bądź nielicznych, o stabilnym trendzie występowania. Ograniczenie terenu na skutek budowy drogi niewątpliwie może ograniczyć występowanie tych gatunków na analizowanym terenie, nie będzie to miało jednak wpływu na stabilność populacji w kraju i regionie. Niezależnie od stwierdzenia braku wystąpienia znacząco negatywnych oddziaływań, w celu zminimalizowania strat w postaci utraconych miejsc lęgowych dziuplaków (mucholówki szarej, mucholówki żałobnej, puszczyka, sóweczki, siniaka, gągoła, bogatki, czubutki, kowalika, mazurka, modraszki, rudzika, sosnowki, szpaka, wróbla) przed dokonaniem wycinki drzew i krzewów zamontowane zostaną na obszarach przylegających do terenu wycinki budki lęgowe dla ornitofauny. Dodatkowo sama wycinka prowadzona będzie poza okresem lęgowym, bądź po sporządzeniu pisemnej ekspertyzy poprzedzonej kontrolą w terenie ornitologa.

Jak już wspomniano, w wyniku inwentaryzacji ptaków migrujących odnotowano 9 lokalizacji, w których koncentrowały się ptaki przelotne, nie stwierdzono jednak istotnych koncentracji. W przypadku wodno-błotnych gatunków przelotnych/zimujących, ptaki te wielokrotnie zmieniają miejsce swojego żerowania podczas okresu migracji i zimowania dostosowując się do warunków siedliskowych, stąd całe stada mogą przekraczać planowaną inwestycję. Część przemieszczających się osobników jako żerowiska może wybierać również otoczenie drogi, jeśli baza pokarmowa będzie tam odpowiednia. Odbywa się to z reguły dość szybko i najczęściej w dobrych warunkach widoczności. Budowa drogi S19 może spowodować spadek dostępności bazy pokarmowej dla gatunków migrujących. Jednak oddziaływanie obejmujące spadek atrakcyjności siedlisk tych gatunków należy uznać za krótkotrwałe i przemijające, ze względu na dostępność takich siedlisk w całej dolinie Narwi. Nie uznaje się takiego oddziaływania jako znaczącego, zarówno lokalnie, jak i w skali regionu i kraju. Oddziaływanie na etapie funkcjonowania inwestycji potencjalnie może dotyczyć kolizji ptaków z obiektem mostowym i przejeżdżającymi samochodami. Prawdopodobieństwo kolizji ptaka z przeszkodą w terenie uwarunkowane jest wieloma czynnikami. Oprócz czynników zmiennych (m.in. warunki pogodowe: siła wiatru, opady, widoczność), istotne są przede wszystkim lokalizacja, kształt przeszkody, sposób oświetlenia. Szczególne znaczenie w tym przypadku ma wysokość, różnorodność elementów

konstrukcyjnych oraz ich powierzchnia boczna. Zaprojektowana konstrukcja mostu nad Narwią będzie możliwie niska, z minimalną liczbą podpór oraz pozbawiona wyniesionych elementów konstrukcyjnych (np. łuki, pylony, wieszaki, liny, podwieszenia), nie przewiduje się zatem, aby istotnie oddziaływała na populacje zimujące i przelotne. Co więcej, zarówno istniejący, jak i projektowany most w ciągu drogi ekspresowej S19 ma przebieg południkowy i zlokalizowany jest na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, który obejmuje ochroną m.in. populacje ptaków migrujących tj. rożeńca, świstuna, gęsi białoczelnej, czajki i bataliona. Gatunki te migrują zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy, najczęściej w kierunku wschód – zachód i odwrotnie, jak większość migrantów przelatujących nad Polską. Gatunki te przebywają w różnych miejscach ostoi w okresie wędrówek sezonowych, a ich rozmieszczenie jest bardzo zmienne i uzależnione od poziomu wody w Narwi oraz lokalizacji rozlewisk w dolinie. Odpoczywające podczas migracji ptaki swobodnie przekraczają dolinę wraz z istniejącym mostem drogowym. Jego długotrwała obecność w terenie uwzględniona jest przez ptaki podczas nawigacji i nie stanowi istotnego zagrożenia. Co więcej, z badań prowadzonych na terenie Stanów Zjednoczonych wynika, że wysokie konstrukcje są przyczyną zaledwie 1% śmiertelności ptaków o podłożu antropogenicznym, co reprezentuje zaledwie 0,02% ogólnej śmiertelności ptaków. Jak wynika z powyższego, nieoświetlony obiekt o najniższym przekroju pionowym, jest obecnie najskuteczniejszym rozwiązaniem, minimalizującym wpływ konstrukcji mostowych na ptaki. Na moście nie jest również planowane zainstalowanie żadnego oświetlenia, które mogłoby spowodować zagrożenia dla ptaków poprzez zakłócanie ich rytmu dobowego oraz stać się czynnikiem przyciągającym ptaki, a więc zwiększającym ryzyko kolizji. Nie przewiduje się także wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania mostów na populacje zimujące i przelotne.

Poruszając kwestię awifauny należy odnieść się do występujących w pobliżu przebiegu projektowanej trasy stref ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania ptaków. Najbliżej zlokalizowana jest strefa ochrony orlika krzykliwego w obrębie Solnickiego Lasu znajdująca się w bliskim sąsiedztwie planowanej drogi, pozostałe strefy (głównie orlika krzykliwego oraz pojedyncze bielika, sóweczki, bociana czarnego) oddalone są o co najmniej 3,7 km od przebiegu inwestycji i zlokalizowane przede wszystkim w kompleksie leśnym Puszczy Knyszyńskiej. Zakres i zasięg prac budowlanych nie ingeruje w żerowiska tych gatunków strefowych. Orlika krzykliwego odnotowano także podczas inwentaryzacji mającej na celu poznanie rozmieszczenia i liczebności stanowisk lęgowych i w oparciu o obserwacje stwierdzono trzy stanowiska z kategorią C – gniazdowanie pewne. Jedno ze stwierdzonych stanowisk objęte jest ochroną prawną w postaci strefy ochrony całorocznej i okresowej orlika krzykliwego (wspomnianej wcześniej) wyznaczonej na północ od miejscowości Kudrycze. Przedmiotową drogę zaprojektowano w sposób umożliwiający uniknięcie bezpośredniej kolizji ze strefą. W niniejszej decyzji określono odległości niezbędne do zachowania względem tej strefy. Realizacja planowanej inwestycji może wpływać na parę orlika krzykliwego gniazdującą w wyznaczonej strefie ochrony, będzie to ewentualne oddziaływanie pośrednie związane z przebiegiem w pobliżu gniazda oraz zajęciem strefy żerowiskowej. Orlik krzykliwy jest ptakiem terytorialnym, wykazującym silne przywiązanie do miejsca lęgowego, a jego terytoria lęgowe są w Polsce bardzo trwałe. Populacja orlika krzykliwego w kraju uważana jest za stabilną. Istotnym jest, że jeśli jakość żerowiska powiązana z obfitością ofiar odpowiada orlikowi, to wtedy droga nie zaburza jego wykorzystania (pod warunkiem posiadania dogodnego miejsca do gniazdowania). Publikacje naukowe wskazują, że to właśnie jakość żerowisk uważana jest za główny czynnik warunkujący występowanie tego gatunku, a orliki krzykliwe preferują gniazdowanie blisko skraju lasu, co również wskazuje, że preferuje on polowanie na terenach otwartych. Arealy osobnicze orlików mogą obejmować na nizinach średnio 18,1 km<sup>2</sup> (8,7-33,4 km<sup>2</sup>). Utrata fragmentu żerowiska nie powinna wpłynąć negatywnie na możliwości zdobywania pokarmu

przez lokalną populację. Jak już wspomniano, hałas związany z komunikacją ma różny wpływ na ptaki. Poszczególne gatunki reagują z różną wrażliwością na zakłócenia spowodowane ruchem i stąd zostały podzielone na 6 różnych grup. Orlik krzykliwy został zakwalifikowany do grupy 5 (gatunki ptaków lęgowych, które nie wykazują żadnego specyficznego zachowania dystansu od dróg lub dla których można wykluczyć wrażliwość na hałas na miejscu lęgowym), jako gatunek, który nie jest wrażliwy na hałas komunikacyjny. Dlatego też uznano, iż planowana droga nie wpłynie w znacząco negatywny sposób na pobliski rewir lęgowy tego gatunku. Odnosząc się także do kolizyjności orlików krzykliwych z samochodami należy wskazać, iż nie jest to gatunek zagrożony tego rodzaju śmiertelnością. Zgodnie z Krajowym programem ochrony orlika krzykliwego, dotychczas jedynie raz, na Podkarpaciu, stwierdzono śmierć orlika w wyniku zderzenia z samochodem. Najczęstszą przyczyną śmierci orlików w Polsce jest kolizja z przesyłowymi liniami energetycznymi, następnie nielegalny odstrzał. Ponadto pojedynczo odnotowano dotychczas śmierć na skutek kolizji z łopatami wiatraka, drapieźnictwa kuny, czy śmierci w walce z innym, konkurencyjnym orlikiem. Faktyczny brak kolizji orlików z pojazdami wynika z innej strategii polowania niż np. myszołowa. Orlik krzykliwy zdobywa pokarm, zabijając ofiary na ziemi. Ptaki te nie są padlinożercami, zatem nie są zainteresowane w ogóle potencjalnymi ofiarami ruchu drogowego. Ponadto podczas przemieszczania się na teren łowiska, nawet oddzielonego drogą, lot ptaka jest na tyle wysoki, że nie zagraża mu kolizja z pojazdem. Reasumując, planowana inwestycja nie będzie powodować bezpośredniego zniszczenia stref ochrony orlika krzykliwego. Negatywne oddziaływanie polegać może na unikaniu przez ptaki sąsiedztwa ruchliwej drogi, co ewentualnie spowoduje pewne ograniczenie powierzchni dotychczasowych miejsca żerowania. Ze względu jednak na fakt wykorzystywania przez ten gatunek podczas żerowania głównie zmysłu wzroku, a w mniejszym stopniu zmysłu słuchu oraz dostępność zarówno w bezpośrednim sąsiedztwie obecnego rewiru terenów mogących stanowić potencjalne żerowiska, jak i dużą powierzchnię siedlisk istotnych dla tego gatunku w obszarze przylegających do planowanej inwestycji, ale oddalonych od niej, brak jest podstaw do stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na ten gatunek. Dodatkowo, nałożono obowiązek wykonania i montażu w obszarze leśnym położonym w okolicach miejscowości Łubniki, tj. na wysokości km 3+000 - 6+000 projektowanej drogi krajowej nr 65, dwóch platform lęgowych dla orlika krzykliwego. Ich dokładne lokalizacje wyznaczone zostaną w uzgodnieniu z ornitologiem oraz z PGL Lasy Państwowe.

W rejonie planowanej inwestycji stwierdzono obecność mroczka późnego, karlika większego, karlika malutkiego, karlika drobnego, borowca wielkiego. Stwierdzono ponadto nietoperze z czterech większych grup nieoznaczone do gatunku: nietoperze z rodzaju *Myotis*, karlika *Pipistrellus sp.*, nietoperze z grupy NEV (rodzaje: *Nyctalus* + *Eptesicus* + *Vespertilio*) oraz nietoperze nieoznaczone do gatunku. Odnotowane gatunki nie stanowią przedmiotu ochrony przecinanych obszarów Natura 2000. Łącznie w trakcie nagrań w obszarze inwestycji zarejestrowano 488 przelotów nietoperzy, przy czym aż 97% stanowiły przeloty mroczków późnych, a aktywność pozostałych gatunków stanowiła znikomą część. Średni indeks aktywności dla całości obszaru wyniósł 27,1 przelotów na godzinę, co wg przyjętej skali stanowi wartość umiarkowaną. Wykazana miejscami wysoka wartość średniego indeksu aktywności była spodziewana z uwagi na objęcie kontrolami przede wszystkim miejsc o przewidywanej wysokiej aktywności nietoperzy, tj. na terenów zadrzewionych. Na wysokie indeksy w przypadku części miejsc nasłuchowych wpłynęły również okresowe masowe pojawy owadów wabiących nietoperze w trakcie gorących nocy, zwłaszcza że w trakcie badań występowały bardzo często opady deszczu, przez co owady masowo pojawiały się w pierwszym nadarżającym się okresie bez deszczu. Na uzyskany średni indeks aktywności nietoperzy wpłynęła w ogromnej mierze aktywność mroczków późnych, których średni indeks aktywności na terenie badań wyniósł 28,24. Należy zaznaczyć, iż pod kątem

siedliskowym wyróżniał się transekt wytyczony wzdłuż brzegów rzeki Narew, jednak niespodziewanie aktywność nietoperzy w tym miejscu należała do jednej z najniższych. Lokalizacje tras przelotów chiropterofauny ustalano uwzględniając występowanie kilku elementów: wysokiej aktywności nietoperzy, ukształtowania terenu, w tym m.in. występowania liniowych struktur krajobrazu, a także powtarzania się przelotów nietoperzy przynajmniej dwukrotnie w jednym rejonie. Zlokalizowano 10 możliwych tras przelotów. W pozostałych miejscach nie stwierdzono tras przelotów, choć lokalne trasy o małym natężeniu mogą występować w innych okolicach planowanej drogi, szczególnie w sąsiedztwie alei, zadrzewień, cieków oraz innych terenów podmokłych. Żerowanie nietoperzy stwierdzano na podstawie zarejestrowanych sygnałów echolokacyjnych o specyficznej strukturze tzw. „feeding buzz”, czyli zagęszczonych sygnałach o innej częstotliwości, wydawanych w pobliżu ofiary, w celu jej precyzyjnego namierzenia. Łącznie stwierdzono 29 sygnałów świadczących o żerowaniu i wykryto je na ponad połowie miejsc nasłuchowych, co pozwala na stwierdzenie, że bezpośrednie sąsiedztwo planowanej drogi, jest wykorzystywane jako żerowisko tej grupy zwierząt. Nietoperze są grupą ssaków wykazującą dość dużą elastyczność w wyborze miejsc żerowania, których nie zabraknie na obszarach otaczających teren inwestycji. Elementem mającym potencjalny wpływ na nietoperze jest oświetlenie drogowe, gdyż część gatunków jest wabiona w oświetlone miejsca ze względu na koncentrację w ich rejonie owadów stanowiących bazę pokarmową nietoperzy. W efekcie niektóre gatunki nietoperzy chętnie wykorzystują oświetlone ulice jako dogodne żerowiska, gdzie zdecydowanie szybciej i efektywniej zdobywają ofiary. Do gatunków szczególnie podatnych na wabienie w rejon oświetlenia należą między innymi mroczki, karliki oraz borowiec wielki, które stwierdzono w rejonie inwestycji. Istotne jest jednak, iż obecnie w drogownictwie stosowane jest oświetlenie nieprzyciągające owadów tak silnie. Specyfika zastosowanego oświetlenia została opisana wcześniej. W związku z zastosowaniem optymalnego rodzaju oświetlenia nie przewiduje się, aby omawiane zjawiska związane z jego obecnością wpłynęły na stan lokalnych populacji nietoperzy. Dodatkowo, wykonane na potrzeby stwierdzenia występowania kryjówek kolonii rozrodczych oględziny kryjówek, wywiady z ludnością oraz obserwacje w porze wylotów i wlotów nietoperzy z i do schronień prowadzone przy starszych zabudowaniach oraz starszych drzewach, nie wykazały ich obecności. Mimo to występowanie kryjówek rozrodczych nietoperzy na omawianym terenie nie może zostać jednoznacznie wykluczone. Istnienie istotnych kryjówek rozrodczych na terenach leśnych jest mało prawdopodobne ze względu na znikome aktywności gatunków związanych z lasami. Głównie stwierdzano mroczka późnego, którego niewielkie kolonie rozrodcze mogą znajdować się na strychach domostw, czemu sprzyja liczna w regionie zabudowa drewniana. Oględziny potencjalnych kryjówek oraz wywiady z ludnością nie wykazały również występowania w rejonie inwestycji oraz na jej terenie miejsc znaczących koncentracji zimujących nietoperzy. Jednak nie wyklucza się możliwości zimowania pojedynczych nietoperzy w piwnicach związanych z domostwami. Z uwagi na potencjalną możliwość adaptowania starych drzew i budynków jako kryjówek rozrodczych, bądź miejsc zimowania, niniejszą decyzją nałożono obowiązek weryfikacji tych obiektów przez chiropterologa przed zniszczeniem/wyburzeniem. W związku z utratą siedlisk chiropterofauny, głównie mroczka późnego, wprowadzono konieczność montażu 100 trocinobetonowych skrzynek rozrodczych typu Strattman dla nietoperzy. Co więcej, zapisami niniejszej decyzji wprowadzono konieczność wykonania monitoringu porealizacyjnego w miejscach stwierdzonej wysokiej aktywności chiropterofauny, opierającego się na obserwacji miejsc koncentracji i przelotów nietoperzy połączonych z nasłuchami detektorowymi, a także identyfikacje ewentualnych ofiar kolizji z pojazdami i ekranami.

Na obszarze objętym inwentaryzacją odnotowano łącznie 19 gatunków ssaków innych niż nietoperze, a dodatkowo dwa gatunki występują prawdopodobnie, na co wskazują dane archiwalne publikowane i niepublikowane. Spośród stwierdzonych ssaków: 1 gatunek objęty jest ochroną ścisłą, 6 gatunków objętych jest ochroną częściową i 12 gatunków określonych jest jako łowne - podlegających gospodarowaniu łowieckiemu. Wśród badanej grupy ssaków na szczególną uwagę zasługują: bóbr, wilk i wydra - gatunki uwzględnione w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, dla których od krajów członkowskich wymagane jest wyznaczanie ostoj. Niemniej jednak osobniki tych gatunków odnotowane podczas badań zlokalizowane były poza granicami obszarów Natura 2000. Wśród gatunków stwierdzonych na badanym terenie nie wyróżniono gatunków o statusie zagrożonym zgodnie z Polską Czerwoną Księgą Zwierząt. Przeprowadzona ocena oddziaływania wykazała, że planowane zamierzenie nie wpłynie w znacząco negatywny sposób na odnotowane w terenie gatunki teriofauny, także w odniesieniu do przecinania szlaków migracji. Realizacja inwestycji drogowej niewątpliwie może stworzyć efekt bariery ekologicznej i przyczynić się do uniemożliwienia lub znacznego utrudnienia przemieszczania się zwierząt, skutkując zaburzeniem dyspersji i migracji fauny. Niemniej jednak wyniki ilościowe dotyczące obecności zwierząt zostały przeanalizowane w obrębie wyznaczonych korytarzy ekologicznych, a na ich podstawie zaproponowano lokalizację obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Szczegółowe informacje na temat przejść dla zwierząt zostały opisane już wcześniej. Opisano także zagospodarowanie przejść dla zwierząt, dzięki któremu będą one spełniać swoją rolę i rzeczywiście być użytkowane przez zwierzęta, a nie tylko teoretycznie stanowić obiekty przeznaczone do migracji fauny.

W kontekście przejść dla zwierząt należy odnieść się także do zaleceń Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dotyczących wykonania nowego obiektu w śladzie likwidowanego odcinka drogi powiatowej nr 1483B, bądź dostosowania istniejącego obiektu WS71 do pełnienia funkcji przejścia dolnego dla dużych zwierząt. Obiekt WS71 w km 35+890 stanowił element węzła – to wiadukt w ciągu S19 nad przekładaną drogą powiatową. Odcinek drogi powiatowej wraz z łącznicami, poprzez zaprojektowane dwa ronda, umożliwia wjazd i zjazd z drogi ekspresowej na istniejącą drogę krajową nr 19. Zaprojektowane w tym miejscu przejście musiałyby być zintegrowane z przekładaną drogą powiatową z pasem terenu dostępnym dla zwierząt wytyczonym jedynie po południowej stronie drogi powiatowej. Dodatkowo w obrębie najścia na to przejście znalazłyby się dwa ronda, łącznice wjazdowe i zjazdowe oraz droga powiatowa, jak też inne urządzenia techniczne, w szczególności służące odwodnieniu drogi, a ze względu na zapewnienie dostępu, całkowite wyгородzenie nie byłoby możliwe. W odniesieniu do propozycji lokalizacji przejścia w km 36+100-36+200 w miejscu obecnie istniejącej drogi powiatowej wskazano, iż teoretycznie istniałaby możliwość budowy w tym miejscu przejścia dla zwierząt dużych, i znajdowałoby się ok. 200 m od wiaduktu WS71. Przejścia wyznaczone w obu lokalizacjach pozostawałyby w bezpośrednim zasięgu oddziaływania węzła drogowego Zabłudów. Ograniczenie tego oddziaływania wiązałoby się z koniecznością wprowadzenia w rejonie całego węzła specjalnego oświetlenia kierunkowego, budowy wysokich ekranów przeciwośnieniowych i/lub ekranów akustycznych w celu ograniczenia oddziaływania drogi na tereny do niej przylegające i zwiększenia atrakcyjności przejścia. Niekorzystne z punktu widzenia przejść dla dużych zwierząt byłoby również zagospodarowanie rejonu najścia, szczególnie w lokalizacji w km 35+890. Występujące tu liczne elementy wyposażenia technicznego drogi, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania węzła, utrudniałyby przemieszczanie się zwierząt i zniechęcały do korzystania z przejścia. W oparciu o powyższe, w toku postępowania uznano, iż wybudowane we wskazanych lokalizacjach przejścia dla dużych ssaków, nie spełniałyby swojej roli. Liczne elementy zniechęcające zwierzęta do migracji oraz brak możliwości zminimalizowania oddziaływań węzła skutkowałyby brakiem

funkcjonalności przejścia. Poniesione koszty nie przełożyłyby się na zapewnienie drożności korytarza migracyjnego, szczególnie w kontekście dużych gatunków takich jak wilk, łoś czy jeleń. Wobec powyższego uznano, iż zapewnienie drożności korytarza migracyjnego wymaga zmiany lokalizacji węzła Zabłudów i budowy w tym miejscu przejścia dla zwierząt o parametrach odpowiadających wymaganiom dużych gatunków ssaków. Przy wyznaczaniu nowej lokalizacji węzła wzięto pod uwagę wymagania dotyczące zachowania funkcjonalnej ciągłości projektowanego i istniejącego układu komunikacyjnego oraz przepisy określające zasady lokalizacji węzłów drogowych. Na północ od obecnej lokalizacji węzła Zabłudów, poza rejonem korytarza ekologicznego, projektowana droga S19 nie krzyżuje się z istniejącą drogą krajową S19 i biegnie w znacznej odległości od niej, co uniemożliwia utworzenie węzła bezpośrednio łączącego te drogi. Natomiast w km ok 33+200 droga ekspresowa krzyżuje się z drogą gminną nr 106766B (klasy D/L), co według przepisów, wyklucza lokalizację węzła w tym rejonie. Nie jest więc możliwe, zgodnie z wnioskiem organizacji pozarządowej, wytyczenie węzła drogowego na północ od rzeki Narew poza obszarami chronionymi. Biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania uznano, iż węzeł może zostać zlokalizowany na południe od rzeki Narew, już poza zakresem niniejszego postępowania. Zmiana lokalizacji węzła, umożliwiła zaprojektowanie dużego przejścia górnego w km 35+600. Przejście to położone będzie bezpośrednio w kompleksie leśnym przylegającym do doliny Narwi w obszarze Natura 2000 i korytarzu ekologicznym. Potrzebę lokalizacji przejścia górnego w tym miejscu potwierdzają wyniki monitoringu migracji fauny o których pisano już wcześniej.

Rozpatrując postulat stowarzyszenia dotyczący budowy dodatkowego przejścia w km 37+300 po stronie południowej doliny Narwi należy wskazać, iż przejście w tej lokalizacji znajdowałoby się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 19, wzdłuż której obecnie występują tereny przekształcone i zagospodarowane, tj. m.in. zabudowa usługowa - Karczma Koszarka i kompleks wypoczynkowo-turystyczny (restauracja, hotel) „Chutor nad Narwią” - na wysokości km ok. 36+900-37+100 drogi ekspresowej, jak również zabudowa przemysłowa – magazyn przeładunkowy na działce nr 286/4 o pow. 12 ha - na wysokości km ok. 37+300-37+700 drogi ekspresowej. Zatem w rejonie najścia do sugerowanego przejścia znalazłyby się tereny intensywnie użytkowane przez ludzi, co uniemożliwiłoby jego wykorzystywanie przez zwierzęta. W związku z powyższym w celu polepszenia warunków migracji po południowej stronie rzeki Narew w korytarzu Doliny Górnej Narwi zaprojektowano dostosowanie położonego na skraju doliny obiektu w km 36+910 do parametrów przejścia dla zwierząt średnich zintegrowanego z drogą (szerokość strefy dostępnej dla zwierząt 6 m x 3,5 m wysokości) oraz zwiększenie parametrów projektowanego przejścia w km 37+972 dla dużych ssaków do szerokości min. 20 m i wysokość min. 5 m.

Odnosząc się do kwestii funkcjonalności przejść dla zwierząt, wprowadzono obowiązek wykonania monitoringu porealizacyjnego. Rozpocznie się on rok po oddaniu drogi do użytkowania (12 miesięcy to minimalny okres, aby migrująca fauna zdążyła się zaadaptować i zaakceptować funkcjonowanie nowych obiektów w środowisku, a także zaczęła je wykorzystywać) oraz będzie kontynuowany w 4 i 5 roku. W sentencji decyzji wskazano zasady jego prowadzenia oraz podniesiono konieczność przedkładania sprawozdań z wykonania monitoringu. Rzetelne prowadzenie monitoringu przejść dla zwierząt pozwoli nie tylko na określenie ich faktycznej użyteczności, ale także wykrycie wszelkich nieprawidłowości w ich funkcjonowaniu zmniejszających skuteczność przejść.

Jak już wspomniano, inwestycja przebiega przez obszary Natura 2000, tj. obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000: Puszcza Knyszyńska PLB200003 i Dolina Górnej Narwi PLB200007 oraz specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Ostoja Knyszyńska PLH200006 i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010, dlatego też analiza wpływu na te obszary powinna być przeprowadzona szczegółowo. Ww. obszary posiadają opracowane plany zadań ochronnych, m.in. w oparciu o które dokonywana jest analiza. Dodatkowo

w buforze 5 km od analizowanego przebiegu drogi znajduje się jeden obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001 oraz 2 specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Narwiańskie Bagna PLH200002 i Murawy w Haćkach 200015. Należy w tym miejscu podkreślić, iż prawidłowa ocena wpływu przedsięwzięcia na sieć obszarów Natura 2000 powinna zawierać analizę oddziaływania na obszary kolidujące z inwestycją oraz znajdujące się w strefie jej potencjalnego oddziaływania. W szczególności, w trakcie oceny należy zweryfikować, czy realizacja inwestycji może utrudnić lub uniemożliwić osiągnięcie, zdefiniowanych w planie zadań ochronnych, celów działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony. W celu analizy wpływu wnioskowanego zamierzenia na przedmioty ochrony przecinanych i pobliskich obszarów Natura 2000 wzięto pod uwagę wyniki inwentaryzacji przeprowadzonej przez inwestora, jak również wszelkie dostępne dane z obszaru inwestycji i buforu 5 km w każdą stronę od osi drogi. Docelowo analiza celów ochrony dla ww. obszarów Natura 2000 wykazała, że inwestycja nie stwarza zagrożeń dla funkcjonowania tych obszarów i ich przedmiotów ochrony. Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów ochrony gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych, dla których powołano te obszary, z uwagi na fakt, iż ze względu na charakter inwestycji i jej przewidywane oddziaływania, nie spowoduje istotnego uszczerbku w populacji poszczególnych gatunków, a także nie uniemożliwi utrzymania siedlisk we właściwym stanie ochrony. Niewielkie oddziaływanie na obszary Natura 2000, które wystąpi na etapie zarówno realizacji inwestycji, jak i później jej eksploatacji, można uznać za nieznaczące. Nie przewiduje się także istotnych oddziaływań pośrednich. Nie stwierdza się zatem możliwości wystąpienia bezpośredniego ani pośredniego znacząco negatywnego wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000: Puszcza Knyszyńska PLB200003, Dolina Górnej Narwi PLB200007, Ostoja Knyszyńska PLH200006, Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010, Bagienna Dolina Narwi PLB200001, Narwiańskie Bagna PLH200002 i Murawy w Haćkach 200015, a tym samym na ich spójność i integralność. Uzasadnienie potwierdzające powyższe stwierdzenia zostało przedstawione poniżej.

Obszary Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi obejmują dolinę Narwi na odcinku od zapory wodnej w Bondarach do Suraża, z przylegającym do niej kompleksem stawowym usytuowanym w pobliżu Suraża, zasilanym w wodę z systemu rzeki Lizy stanowiącej dopływ Narwi. Koryto Narwi ma tu naturalny charakter, z meandrami i starorzeczami, a jej dolina sięga od 0,3 do 3,0 km szerokości. Większość powierzchni doliny zajmują zbiorowiska szuwarowe, których występowanie uzależnione jest od corocznych wylewów rzeki. Dominują tu turzycowiska i szuwały mannowe, a wokół starorzeczy - trzcinowiska. Wzdłuż rzeki występują zakrzewienia i zadrzewienia wierzbowe, a lasy pokrywają jedynie niewielką część doliny. Około 60 % obszaru jest użytkowane rolniczo, przeważa użytkowanie kośne i pastwiskowe. Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Narwi stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej. Występują tu najmniej 34 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG i 16 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W okresie lęgowym obszar zasiedla wiele gatunków, których udział sięga nawet parunastu procent populacji krajowej. Dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi PLB200007 (Dz. Urz. Woj. Podl., 2014 r. poz. 2338).

W buforze 5 km od planowanej inwestycji drogowej, w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, według inwentaryzacji wykonanej na zlecenie inwestora oraz w oparciu o wszelkie dostępne dane przyrodnicze stwierdzono występowanie: bąka, bociana białego, cyranki, błotniaka stawowego, wodnika, kropiatki, zielonki, derkacza, dubelta,



krwawodzioba, rycyka, rybitw: białoskrzydłej i czarnej, podróżniczka, wodniczki, rożeńca, gęsi białoczelnej, świstuna, perkoza rdzawoszyjnego, czajki oraz bataliona.

Bąk nie został odnotowany w buforze inwentaryzacji analizowanej inwestycji. Zgodnie z danymi z PZO jest to gatunek regularnie lęgowy o zmiennej liczebności. W wyjątkowo suchym 2007 r. stwierdzono tylko 2 terytorialne samce, a w wyjątkowo mokrym 2010 wykryto 49 terytorialnych samców, przy czym, preferował on większe, kilkuhektarowe płaty trzcin, ale przy wyższych stanach wód zajmował także płaty mniejsze lub rozczłonkowane ich kompleksy. Najbliższe stanowisko bąka znajdowało się w odległości ok. 1,7 km od osi przedmiotowej drogi. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku bąka, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. Na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku zrealizowała projekt: „Inwentaryzacja cennych siedlisk przyrodniczych kraju, gatunków występujących w ich obrębie oraz stworzenie Banku Danych o Zasobach Przyrodniczych”, dofinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W oparciu o jego wyniki należy stwierdzić, iż najbliższe stanowisko bąka zlokalizowane jest w odległości ok. 2,7 km od osi przedmiotowej drogi. Co więcej, w 2022 roku prowadzono badania na 10 wytypowanych, dobrze eksponowanych punktach monitoringowych gatunku, dobranych tak, żeby obejmowały jak największy obszar, z których prowadzono liczenia. Znajdowały się one w odległości większej ni 5 km od przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na powyższe oraz fakt, iż realizacja inwestycji nie jest związana z bezpośrednim zajęciem stanowisk tego gatunku oraz nie wpłynie również na trwałą zmianę stosunków wodnych w dolinie i związane z tym pośrednie ograniczenie powierzchni siedlisk dogodnych do występowania tego gatunku, należy jednoznacznie stwierdzić, iż inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla bąka.

Bociana białego odnotowano podczas inwentaryzacji, jednak stanowiska te nie znalazły się w liniach rozgraniczających inwestycji i nie zachodzi potrzeba ingerencji w miejsca gniazdowania tego gatunku. Według materiałów zbieranych na potrzeby PZO jest to gatunek regularnie lęgowy, a w granicach ww. obszaru Natura 2000 bocian biały gnieździł się przeważnie w osiedlach ludzkich, przy czym w 2010 roku na omawianym terenie stwierdzono 123 gniazda. W oparciu o materiały uzupełniające inwentaryzację przyrodniczą wykonaną na potrzeby raportu, należy stwierdzić, że najbliższe gniazdo bocianie odnotowano za istniejącym mostem, w odległości ok 250 m od osi planowanej drogi. Żerowiska bocianów białych stanowiły praktycznie wszystkie otwarte środowiska, nie porośnięte nadmiernie wysoką roślinnością, od podmokłych łąk i płytkich rozlewisk po pola uprawne i suche ugory z roślinnością kserotermiczną. Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostaną trwale przekształcone. Nie dojdzie jednak do zniszczeń o charakterze wielkopowierzchniowym w biotopie gatunku, dlatego też skala zaburzeń w stosunku do powierzchni obszaru nie będzie znacząca dla przetrwania i kondycji populacji w skali regionu. Utrata fragmentu potencjalnego żerowiska nie zagrozi lokalnej populacji, a ubytek powierzchni biologicznie aktywnej w liniach rozgraniczających inwestycji, może jedynie wpłynąć na konieczność szukania nowych żerowisk. Populacja narwiańska bociana należy do silnych, więc zagrożenie to nie będzie znaczące dla ogólnego stanu populacji tego gatunku. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku bociana białego celem działań ochronnych jest: utrzymanie stanowisk oraz zwiększenie populacji gniazdującej na tym terenie o 10-30 %. Z uwagi na fakt, iż inwestycja nie ingeruje w miejsca gniazdowania bociana białego, a uszczuplenie powierzchni

ewentualnych żerowisk będzie znikome, należy wskazać, iż zamierzenie to nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celu działań ochronnych dla tego gatunku.

Stanowisk cyranki nie stwierdzono w buforze inwentaryzacji. Jest to gatunek migrujący, w okresie lęgowym preferujący rozległe obszary o charakterze podmokłych łąk i pastwisk. W analizowanym obszarze Natura 2000 biotop lęgowy tej kaczki stanowiły starorzecza i zastoiska wodne, w szczególności pośród okresowo zalewanych pastwisk i łąk kośnych z aluwialnymi pagórkami porośniętymi wiosną krótką roślinnością, na których zakłada gniazda. W 2007 r. liczebność oceniono na zaledwie 90-100 par, jednak areał lęgowy był rozczłonkowany. Największy rejon lęgowy znajdował się między Kolonią Wojszki i Strablą – co najmniej 26 par, mniejszy między Janowem a Koźlikami - 13 par, a w okolicach Kaniuk – 12 par. Inne skupienia były raczej luźne i obejmowały poniżej 10 par. Podobnie, jak w przypadku innych tzw. łąkowo-pastwiskowych ptaków wodno-błotnych, przyczyn spadku liczebności należy upatrywać w ciągłym obniżaniu się poziomu wody w dolinie oraz w postępującym zaniku ekstensywnego rolnictwa na terenach zalewowych. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku cyranki celem działań ochronnych jest: utrzymanie liczebności istniejącej populacji. Realizacja inwestycji nie jest związana z bezpośrednim zajęciem potwierdzonych stanowisk tego gatunku, a ww. stanowiska występują w znacznym oddaleniu od drogi - najbliższe z nich odnotowano w odległości ok. 700 na wschód. Co więcej, w 2022 roku prowadzono badania na 4 wyznaczonych powierzchniach monitoringowych uznanych za najdogodniejsze dla gatunku w całym obszarze Natura 2000. Występowanie cyranki wykazano na wszystkich powierzchniach, a najliczniejsze na powierzchni oddalonej od miejsca inwestycji ok. 3,2 km. Projektowane zamierzenie nie wpłynie z żaden sposób na osobniki występujące na tym siedlisku. Inwestycja nie wpłynie również na trwałą zmianę stosunków wodnych w dolinie i obniżenie poziomu wody, mających wpływ na ograniczenie powierzchni siedlisk dogodnych do występowania tego gatunku. Z uwagi na powyższe należy jednoznacznie wskazać, iż planowana droga nie wpłynie na osiągnięcie celu działań ochronnych dla tego gatunku. Co więcej, w buforze inwentaryzacji nie stwierdzono osobników migrujących. W przypadku wodno-błotnych gatunków przelotnych/zimujących, ptaki te wielokrotnie zmieniają miejsce swojego żerowania podczas okresu migracji i zimowania dostosowując się do warunków siedliskowych, stąd całe stada mogą przekraczać planowaną inwestycję. Część przemieszczających się osobników jako żerowiska może wybierać również otoczenie drogi, jeśli baza pokarmowa będzie tam odpowiednia.

Błotniaka stawowego nie odnotowano w toku inwentaryzacji prowadzonej na potrzeby raportu, niemniej zgodnie z danymi z PZO stwierdzono błotniaki polujące we wszystkich otwartych i luźno zakrzewionych środowiskach na terenie doliny Narwi i poza nią. Osobnik odnotowany najbliżej osi drogi znajdował się w odległości ok. 750 m na zachód od niej. Zgodnie z ekspertyzami przyrodniczymi, w latach 2019-2021 liczebność błotniaka na gruntach poza PGL LP oceniono na 14-16 par, zaś na terenach Lasów Państwowych na kolejne 15-16 par (wszystkie stanowiska znajdowały się na terenie Stawów Pietkowskich). Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostanie trwale przekształcone i spowoduje utratę części terenów dogodnych do polowań. Nie dojdzie jednak do zniszczeń o charakterze wielkopowierzchniowym w siedliskach, a skala zaburzeń w stosunku do powierzchni obszaru naturalnego nie będzie znacząca dla przetrwania i kondycji populacji tego gatunku. Nie przewiduje się także trwałych zmian stosunków wodnych i możliwości osuszania terenów w sąsiedztwie drogi wpływających na utratę siedlisk błotniaka stawowego. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku błotniaka stawowego, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni

siedliska gatunku. Na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, zrealizowany został wspomniany już wcześniej projekt, którego wyniki potwierdziły obserwacje osobników w odległości ok. 660 m od osi drogi, stosunkowo niedaleko miejsca określonego w PZO. W wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do zajęcia siedliska błotniska stawowego, a ewentualne ograniczenia w użytkowaniu jego biotopu mogą wynikać z oddziaływania hałasu. Zgodnie z niemieckimi wytycznymi: Ptaki a ruch drogowy, błotniak stawowy został zaliczony do gatunków z grupy 5 „bez specyficznego zachowania dystansu do dróg, które nie wykazują żadnego specyficznego zachowania dystansu od dróg lub dla których można wykluczyć wrażliwość na hałas na miejscu lęgowym”, co oznacza, że został sklasyfikowany jako niewrażliwy na hałas komunikacyjny. Z uwagi na powyższe, fakt, iż realizacja inwestycji nie jest związana z bezpośrednim zajęciem stanowisk tego gatunku, brak wpływu emisji hałasu (nie spowoduje to porzucenia oddalonych rewirów lęgowych) oraz nie wpłynie na trwałą zmianę stosunków wodnych w dolinie, należy jednoznacznie stwierdzić, iż inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego gatunku.

Stanowisk wodnika nie stwierdzono w buforze inwentaryzacji. Jest to gatunek migrujący, regularnie lęgowy o liczebności wykazującej duże fluktuacje związane ze stanem wód w okresie wiosennym. Biotop lęgowy tego ptaka stanowią silnie podtopione gęste szuwały trzcinowe i trzcinowo-turzycowe oraz rzadziej wieloturzycowe na starorzeczach, oczkach wodnych i w głębszych zastoiskach wodnych. Przy wysokich stanach wód zasiedla również wysoko zalane kępiaste turzycowiska, zwłaszcza porośnięte krzakami. Zgodnie z danymi pozyskanymi z inwentaryzacji zleconej przez RDOŚ, na gruntach poza PGL LP wykryto 22 rewiry z nawołującymi wodnikami, w większości w obrębie doliny zalewowej. Pomimo kontroli nocnych ukierunkowanych na ten gatunek, nie stwierdzono go na odcinku Ploski-Samułki Małe długości około 15 km, przecinanym przez planowaną inwestycję. Wyniki najnowszych badań potwierdzają więc, iż w buforze inwentaryzacji brak jest obecnie obszarów mogących stanowić dogodne siedliska dla wodnika. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku wodnika, celem działań ochronnych jest: utrzymanie liczebności istniejącej populacji. Realizacja inwestycji nie jest związana z bezpośrednim zajęciem potwierdzonych stanowisk tego gatunku, a ww. stanowiska występują w znacznym oddaleniu od drogi - najbliższe z nich odnotowano w odległości ok. 2,4 km na wschód.

Inwestycja nie wpłynie również na trwałą zmianę stosunków wodnych w dolinie i obniżenie poziomu wody, mające wpływ na ograniczenie powierzchni siedlisk dogodnych do występowania tego gatunku. Z uwagi na powyższe, należy jednoznacznie wskazać, iż planowana droga nie wpłynie na osiągnięcie celu działań ochronnych dla tego gatunku. Co więcej, w buforze inwentaryzacji nie stwierdzono osobników migrujących. W przypadku wodno-błotnych gatunków przelotnych/zimujących, ptaki te wielokrotnie zmieniają miejsce swojego żerowania podczas okresu migracji i zimowania dostosowując się do warunków siedliskowych, stąd całe stada mogą przekraczać planowaną inwestycję. Część przemieszczających się osobników jako żerowiska może wybierać również otoczenie drogi, jeśli baza pokarmowa będzie tam odpowiednia.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania kropiatki. Tereny lęgowe kropiatki to obszary zalewowe, starorzecza oraz tereny bagienne w dolinach rzek, jak również zabagnione obrzeża stawów i jezior. Zgodnie z PZO jest to gatunek regularnie lęgowy, którego liczebność jest zależna od stanu wód w okresie wiosennym. Przykładowo, w bardzo suchym sezonie 2007 r. w całej dolinie naliczono tylko 8 wołających samców (5 z nich nie było osobnikami terytorialnymi, więc liczebność oceniono na 3-8 par). Natomiast w wyjątkowo mokrym sezonie w 2010 roku stwierdzono aż 323 wołające samce. Kropiatka występowała wyłącznie w strefie zalewowej i to bardzo nierównomiernie, a jej biotop lęgowy

stanowiły przede wszystkim głębsze zastoiska wodne i wypłycone starorzecza porośnięte kępiastymi turzycami, mozgą, skrzypem i kosaćcem. W warunkach wysokiego zalewu gniazdowała także w kępach turzycowisk i na łąkach mozgowo-mannowych. Spośród znacznej liczebności odnotowanych osobników tego gatunku, najbliższe stanowisko znajdowało się w odległości ok. 35 m od osi projektowanej drogi. Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostaną trwale przekształcone, co spowoduje utratę części terenów predysponowanych dla tego gatunku. Nie dojdzie jednak do zniszczeń o charakterze wielkopowierzchniowym w potencjalnych siedliskach gatunku. Co więcej, rozległość w otoczeniu terenów optymalnych do bytowania kropiatki sprawia, że rewir lęgowy kolidujący z planowaną inwestycją może zostać przesunięty, co nie wpłynie w istotny sposób na populację tego gatunku. Nie przewiduje się także trwałych zmian stosunków wodnych i możliwości osuszania terenów w dolinie, co mogłoby skutkować wzmożeniem sukcesji na terenach rozrodczych gatunku. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku kropiatki, celem działań ochronnych jest: powstrzymanie sukcesji na terenach rozrodczych gatunku. Realizacja inwestycji w żadnym stopniu nie utrudni i nie uniemożliwi osiągnięcia tego celu.

Zielonka nie została odnotowana w buforze badań. Gatunek ten występuje w płytkich zbiornikach wodnych, zarówno naturalnych, jak i sztucznych z pasem szuwaru. Występowanie zielonki jest uzależnione od poziomu wody zapewniającego nie tylko bezpieczeństwo lęgów, ale również odpowiednią bazę pokarmową. W obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Narwi jest gatunkiem regularnie lęgowym. Zielonka na Stawach Pietkowskich osiąga najwyższe zagęszczenie w Polsce. Poza stawami, biotop lęgowy zielonki stanowiły średniej wielkości starorzecza otoczone dość szerokimi pasami szuwarów wodnych (trzcina, pałka wąskolistna, szerokolistne turzyce, oczeret, itp.). Zgodnie z posiadanymi danymi, najbliższe stanowisko zielonki odnotowano w odległości ok. 1,8 km od osi przedmiotowej drogi. Jak wynika z planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku zielonki, celem działań ochronnych jest: zabezpieczenie miejsca rozrodu gatunku na obszarze Stawów Pietkowskich. Planowana inwestycja położona jest w odległości ponad 20 km od stawów Pietkowskich, więc nie zagraża temu obszarowi w sposób bezpośredni ani pośredni. Realizacja inwestycji w żadnym stopniu nie utrudni i nie uniemożliwi osiągnięcia ww. celu.

Podczas inwentaryzacji stwierdzono obecność derkacza, jednak jego występowanie odnotowano poza liniami rozgraniczającymi przedmiotowej inwestycji. Zgodnie z danymi zebranymi na potrzeby PZO jest to gatunek regularnie lęgowy o liczebności dawniej dość stabilnej, a ostatnio szybko rosnącej. Przeprowadzona w 2007 r. szczegółowa inwentaryzacja wykazała aż 1009 wołających samców, zaś mniejsza liczebność tego gatunku - 653 stwierdzone samce - w 2010 roku wynikała z bardzo wysokiego poziomu wody przez cały sezon lęgowy. Obecnie derkacz zasiedla praktycznie całą niezalesioną część właściwej doliny górnej Narwi (poza fragmentami najbardziej suchymi i najsilniej porośniętymi wysokimi szuwarami), miejscami osiąga zagęszczenie do 50 samców/km<sup>2</sup>. Biotop lęgowy derkacza tworzyły głównie umiarkowanie wilgotne i podsuszone tereny otwarte i luźno zakrzewione porośnięte bujną średnio wysoką roślinnością trawiastą, ziołoroślową i turzycową, czasem także niezbyt wysoką manną i trzcinnikiem. W oparciu o posiadane dane, derkacza odnotowano w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Na skutek jej realizacji będzie to obszar wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej, zajęty w przyszłości przez pas drogowy. Z tego też względu należy przyjąć, iż realizacja inwestycji, w połączeniu z emisją hałasu oraz nieznacznym ograniczeniem powierzchni biotopu, może spowodować opuszczenie tego siedliska. Niemniej jednak taka utrata nie będzie znacząca dla ogólnego stanu populacji derkacza w obszarze. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku derkacza, celem działań ochronnych jest: powstrzymanie sukcesji

na terenach rozrodczych gatunku. Realizacja inwestycji w żadnym stopniu nie utrudni i nie uniemożliwi osiągnięcia tego celu.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk dubelta, pomimo że gatunek ten preferuje rozległe doliny średnich i małych rzek nizinnych, jak również torfowiska niskie oraz rozległe kompleksy łąk o podłożu torfowym. Odpowiednie warunki siedliskowe zapewniają dubeltom wilgotne lub zabagnione, ekstensywnie użytkowane łąki, użytki zielone, w tym pastwiska, czy wręcz rozległe, suche łąki z niską roślinnością poprzeplatane jednak fragmentami mniej intensywnie użytkowanych płatów siedlisk (często w wilgotnych obniżeniach). Dubelt w przedmiotowym obszarze to gatunek regularnie lęgowy o zmiennej liczebności. Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostaną trwale przekształcone, nie spowoduje jednak zajęcia terenu wykorzystywanego przez dubelta. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku dubelta, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. Na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, zrealizowany został wspomniany już wcześniej projekt, którego wyniki wskazały na obecność 5 stanowisk tego gatunku w rejonie 5 km od osi drogi, najbliższe zaś oddalone było o 2,6 km. Brak ingerencji w siedliska dubelta, jak również zakres prac niepowodujący trwałej zmiany stosunków wodnych w dolinie i obniżenia poziomu wody, sprawia, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego gatunku.

Podczas inwentaryzacji w buforze badań nie stwierdzono stanowisk krwawodzioba i rycyka. Zgodnie z PZO są to gatunki migrujące i regularnie lęgowe o liczebności wykazującej silną tendencję spadkową. Przyczyny spadku liczebności obu gatunków są identyczne, gdyż są to gatunki współwystępujące. Kluczowymi zagrożeniami są: utrata siedlisk lęgowych w wyniku zmian reżimu hydrologicznego rzeki Narew, rozwój trzcinowisk i wtórna sukcesja, duża liczebność lisa i norki amerykańskiej, jak również zanik wypasu/użytkowania kośnego łąk, bądź intensyfikacja użytkowania łąk. Biotop lęgowy tych gatunków stanowią przede wszystkim podmokłe pastwiska i łąki kośne w strefie regularnych zalewów. W ramach monitoringu zleconego przez RDOŚ w Białymstoku w 2021 prowadzono badania na wytypowanej powierzchni w okolicy wsi Puchły w miejscu regularnych łągów krwawodzioba i rycyka, obejmującej 75 ha podmokłych pastwisk sąsiadujących z rzeką Narew oraz obniżenia terenu i starorzecza. W ramach badań stwierdzono dwukrotnie 1 parę krwawodzioba, ale nie odnotowano obecności rycyka. Ptaki wykazywały zachowania lęgowe tj. oblatywały rewir gniazdowy i prezentowały zachowania i głosy godowe. Inwestycja przebiega w odległości ponad 12 km na zachód od miejsca prowadzonych badań i ze względu na odległość nie będzie w żaden sposób wpływać na ten obszar. Dodatkowo, ekspertyza opracowana w 2019 r. w ramach projektu: „Inwentaryzacja cennych siedlisk przyrodniczych kraju, gatunków występujących w ich obrębie oraz stworzenie Banku Danych o Zasobach Przyrodniczych” wskazała na występowanie pojedynczych stanowisk krwawodzioba, z których najbliższe oddalone jest o ok. 1,7 km od przedmiotowej drogi, a także nielicznie odnotowane rycyki, oddalone o 4 km i więcej od analizowanej inwestycji. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku krwawodzioba i rycyka, celem działań ochronnych jest: utrzymanie liczebności istniejących populacji. Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostaną trwale przekształcone, co spowoduje utratę części terenów doliny Narwi. Nie dojdzie jednak do zniszczeń o charakterze wielkopowierzchniowym, ponadto brak potwierdzenia występowania siedlisk dogodnych do występowania tych gatunków w obrębie inwestycji upoważnia do stwierdzenia, iż nie wpłynie ona negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla krwawodzioba i rycyka. Ponadto w buforze inwentaryzacji nie stwierdzono

osobników migrujących tych gatunków. W przypadku wodno-błotnych gatunków przelotnych/zimujących, ptaki te wielokrotnie zmieniają miejsce swojego żerowania podczas okresu migracji i zimowania dostosowując się do warunków siedliskowych, stąd całe stada mogą przekraczać planowaną inwestycję, jak również wybierać otoczenie drogi, o ile baza pokarmowa będzie tam odpowiednia. Budowa inwestycji może teoretycznie spowodować spadek dostępności bazy pokarmowej dla gatunków migrujących, jednak oddziaływanie obejmujące spadek atrakcyjności siedlisk tych gatunków należy uznać nieistotne, ze względu na dostępność analogicznych siedlisk w całej dolinie Narwi.

Rybitwy czarnej i rybitwy białoskrzydłej nie odnotowano w ramach wykonanej inwentaryzacji, nie stwierdzono także osobników migrujących. W Polsce rybitwy te są bardzo nielicznymi gatunkami, występują na niżu, przy czym bardziej rozpowszechnione są na wschodzie kraju. Rybitwa czarna zwykle gniazduje kolonijnie na pływających kożuchach roślinności wodnej, w łąkach roślin wyrastających z głębszej wody, jak również na opuszczonych gniazdach perkozów, z kolei rybitwa białoskrzydła lęgnię się na płytko zalanych terenach trawiastych, bagnach i starorzeczach w dolinach rzek, ewentualnie na jeziorach, na których obszar otwarty graniczy z rozległymi szuwarami trzcinowymi i turzycowiskami. Według danych z PZO oba gatunki są nieregularnie lęgowe, przy czym liczebność rybitwy czarnej wykazywała bardzo silną tendencję spadkową, zaś rybitwy białoskrzydłej - duże fluktuacje liczebności. Najbliżej lęgące się osobniki odnotowano w odległości ok 2,3 km w kierunku zachodnim. W ramach monitoringu zleconego przez RDOŚ w 2021 r., prowadzonego na wytypowanych powierzchniach w miejscu obejmującym dogodnie i zróżnicowane siedliska lęgowe gatunków rybitw oraz lokalizacje, gdzie stwierdzano gniazdowanie w poprzednich latach, nie odnotowano w 2021 roku obecności rybitw: czarnej i białoskrzydłej. Najbliżej położona powierzchnia monitoringowa zlokalizowana była ponad 3 km na wschód o inwestycji. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku rybitwy czarnej i rybitwy białoskrzydłej, celem działań ochronnych jest: utrzymanie siedlisk lęgowych gatunku. Inwestycja nie będzie uszczuplać odnotowanych wcześniej miejsc lęgowych tych gatunków, jak również nie przewiduje się trwałych zmian stosunków wodnych i możliwości osuszania terenów w sąsiedztwie drogi wpływających na utratę siedlisk tych ptaków. W efekcie należy stwierdzić, że budowa planowanej drogi nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla rybitwy czarnej i białoskrzydłej. W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono także osobników migrujących.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk podróżniczka, który w dolinie górnej Narwi jest gatunkiem regularnie lęgowym. Podróżniczek zasiedla tutaj głównie środowiska aktywnie kształtowane przez bobry. Są to niskie i rozluźnione, mocno zgrzyzione, zakrzewienia wierzbowe z bujną roślinnością szuwarowo-ziołoroślową w błotnistych zakolach rzeki pociętych kanałami bobrowymi, obumierające łożowiska przerośnięte trzcinami przy zarośniętych starorzeczach zasiedlonych przez bobry oraz luźne zakrzewienia pośród umiarkowanie podtopionych i niezbyt gęstych trzcinowisk. Przy Stawach Pietkowskich podróżniczki zasiedlały prawie pozbawione krzaków trzcinowiska porastające dawne łąki torfowe, pocięte rowami z wodą wysoko podpiętrzoną na wiosnę przez bobry. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku podróżniczka, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. Na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, zrealizowany został wspomniany już wcześniej projekt, którego wyniki wskazały na obecność 3 stanowisk tego gatunku w rejonie 5 km od osi drogi, z których najbliższe oddalone było o ok. 2,2 km. Co więcej, w 2022 prowadzono badania na wytypowanych powierzchniach

w miejscu obejmującym dogodne i zróżnicowane siedliska lęgowe m.in. podróżniczka. Rewiry podróżniczka w Dolinie Górnej Narwi są zlokalizowane nierównomiernie. We wschodniej części ostoi gatunek ten jest obecny jedynie na pojedynczych stanowiskach, zaś w części zachodniej pojawia się liczniej. Najstabilniejsza i najliczniejsza populacja podróżniczka w OSO Dolina Górnej Narwi występuje na Stawach Pietkowskich, oddalonych o ok. 20 km do przebiegu projektowanej drogi. Analizowane zamierzenie nie ingeruje w potwierdzone stanowiska i siedliska podróżniczka oraz nie zmieni stosunków wodnych, co skutkowało by trwałą zmianą w zakresie potencjalnych siedlisk gatunku, dlatego też należy jednoznacznie stwierdzić, że nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego gatunku.

Wodniczka nie została stwierdzona w buforze inwentaryzacji. W skali kraju to gatunek nieliczny w dolnym zakresie oceny, zasiedlający głównie żyzne torfowiska niskie. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku wodniczki, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. Na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, zrealizowany został wspomniany już wcześniej projekt. W ramach badań weryfikowano łąki podmokłe porośnięte turzycą o kępiastej strukturze z udziałem warstwy mszystej oraz skontrolowane zostały znane z ostatnich lat i historyczne stanowiska gatunku w obrębie obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi. Nie stwierdzono terytorialnych samców w badanym obszarze pomimo skontrolowania wszystkich znanych z poprzednich lat stanowisk. Co więcej, w 2021 roku prowadzono badania monitoringowe na wytypowanych do obserwacji 2 płatach optymalnych dla wodniczki siedlisk, położonych w odległości ponad 15 km na wschód. W rezultacie przeprowadzonych liczeń na monitorowanych powierzchniach nie stwierdzono śpiewających samców wodniczki podczas żadnej kontroli. Brak ingerencji w siedliska wodniczki oraz nie generowanie zmian stosunków wodnych na skutek prowadzonych prac wyklucza możliwość nieosiągnięcia celu działań ochronnych dla tego gatunku.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono również stanowisk następujących gatunków migrujących: rożeniec, gęś białoczelna, świstun, perkoz rdzawoszyi. Stwierdzona w tym buforze sumaryczna liczebność migrantów wynosiła dla ww. gatunków odpowiednio 9, 73 i 578 osobników. Nie odnotowano osobników migrującego perkoza. Teren przeznaczony pod pas drogowy oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo zostaną trwale przekształcone, co spowoduje utratę części terenów dogodnych do utworzenia siedlisk. Nie dojdzie jednak do zniszczeń o charakterze wielkopowierzchniowym w siedliskach ww. gatunków, a skala zaburzeń w stosunku do powierzchni obszaru naturalnego nie będzie znacząca dla przetrwania i kondycji ich populacji. Nie przewiduje się także trwałych zmian stosunków wodnych i możliwości osuszania terenów w sąsiedztwie drogi wpływających na utratę siedlisk. W przypadku wodno-błotnych gatunków przelotnych/zimujących, ptaki te wielokrotnie zmieniają miejsce swojego żerowania podczas okresu migracji i zimowania dostosowując się do warunków siedliskowych, stąd całe stada mogą przekraczać planowaną inwestycję. Część przemieszczających się osobników jako żerowiska może wybierać również otoczenie drogi, jeśli baza pokarmowa będzie tam odpowiednia. Budowa inwestycji może spowodować spadek dostępności bazy pokarmowej dla gatunków migrujących. Jednak oddziaływanie obejmujące spadek atrakcyjności siedlisk tych gatunków należy uznać za nieistotne, ze względu na dostępność takich siedlisk w całej dolinie Narwi. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku rożeńca, gęsi białoczelnej, świstuna, perkoza rdzawoszyjnego, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz

zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. W ramach projektu służącego uzupełnieniu stanu wiedzy o przedmiotach ochrony tego oraz innych obszarów Natura 2000, wykazano, że najbliższe względem planowanej inwestycji stanowiska ww. gatunków oddalone są odpowiednio o 2,2 km, 4,4 km, 4,1 km oraz 2,9 km. Oddalenie odnotowanych siedlisk od planowanej drogi, jak również brak trwałych zmian warunków gruntowo-wodnych generujących zmiany siedliskowe sprawia, że zamierzenie nie wpłynie na osiągnięcie celów działań ochronnych dla rożeńca, gęsi białoczelnej, świstuna i perkoza rdzawoszyjnego.

Czajka i jej stanowiska nie zostały odnotowane w buforze inwentaryzacji. Czajka gnieździ się na terenach otwartych, porośniętych krótką roślinnością, w pobliżu płytkiej wody. Podstawowym siedliskiem lęgowym są podmokłe łąki i pastwiska oraz preferuje duże pastwiska z niską roślinnością. Podczas inwentaryzacji stwierdzono jedynie migranty, a sumaryczna liczebność ptaków migrujących wynosiła 715 osobników. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi, w przypadku czajki, celem działań ochronnych jest: uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu populacji i siedliska gatunku oraz zaplanowania działań ochronnych, jak również utrzymanie powierzchni siedliska gatunku. Ekspertyza wykonana na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony obszarów Natura 2000, realizowana była we fragmentach doliny użytkowanych jako pastwiska, pastwiska sąsiadujące z łąkami kośnymi oraz łąki potorfowiskowe. Szczególną uwagę zwrócono na płycizny, mineralne wyniesienia (grądziki), zbiorowiska z niską lub rzadką roślinnością, a także pola uprawne z niską roślinnością lub jej brakiem. Liczebność populacji oceniono na 105-109 par. Lokalnie większe skupiska ptaków gniazdujących obserwowano na odcinku między Ancutami i Cieluszkami oraz na odcinku Wojszki-Doktorce. Najbliższe miejsce obserwacji znajdowało się ok. 580 m od analizowanej drogi. Wykonane badania wskazały, że najliczniejsze migracje sięgające 680 osobników odnotowano w drugiej połowie marca, a ptaki koncentrowały się w rejonie wsi Zawyki-Ferma, gdzie obserwowano do 300 osobników. Ponadto około 180 osobników stwierdzono pod Czerewkami, a pod Trześcianką około 150 osobników. W innych lokalizacjach koncentracje migrantów wiosennych były znacznie mniejsze. Znacznie większe liczebności odnotowano w okresie połęgowym, a na rozległych łąkach w rejonie Stawów Pietkowskich pod koniec czerwca stwierdzono łącznie około 1240 osobników. Posiadane dane inwentaryzacyjne posłużyły do stwierdzenia, iż realizacja zamierzenia nie naruszy stanowisk lęgowych, nie dojdzie do wielkopowierzchniowej utraty siedliska, a ewentualne utrudnienia w dostępności miejsc gniazdowania, bądź żerowania nie będą znaczące. W efekcie planowane zamierzenie nie wpłynie na osiągnięcie celu działań ochronnych dla czajki określonego w planie zadań ochronnych.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk i siedlisk wykorzystywanych przez bataliona. Zgodnie z planem zadań ochronnych, podczas opracowywania tego dokumentu nie potwierdzono występowania populacji rozrodzkiej gatunku w obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Narwi. W odniesieniu do populacji przemieszczającej się bataliona, celem działań ochronnych wskazanym w planie zadań ochronnych jest: utrzymanie liczebności istniejących populacji. Wykonana, na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony obszarów Natura 2000, ekspertyza w kontekście wykrycia występowania bataliona realizowana była we fragmentach doliny użytkowanych jako pastwiska, pastwiska sąsiadujące z łąkami kośnymi oraz łąki potorfowiskowe. Dodatkowo szczególną uwagę zwrócono na płycizny, grądziki oraz zbiorowiska z niską lub rzadką roślinnością. Badania nie stwierdziły gniazdowania tego gatunku. Odnotowano zaś migrujące ptaki, liczniej obserwowane od końca marca – stwierdzono wówczas 3338 osobników. Podobnie jak w przypadku czajki, najliczniejsze koncentracje odnotowano pod Zawykami-Fermą. Względem projektowanej trasy drogi ekspresowej, najbliżzej stwierdzono osobniki



oddalone o ok. 1,7 km. W związku z powyższym, mając na uwadze lokalizację inwestycji oraz jej charakter, nie wpłynie ona na osiągnięcie celu działań ochronnych dla przemieszczającej się populacji bataliona.

Dolina Górnej Narwi jest jedną z najlepiej zachowanych w Polsce dolin rzecznych i stanowi, obok Bagien Biebrzańskich, jeden z największych obszarów mokradeł środkowoeuropejskich. Mokradła te, kształtowane przez regularne wylewy rzeki, są uznawane za siedliska o największej różnorodności biologicznej w strefie klimatu umiarkowanego. Oprócz wspomnianej już ornitofauny, występuje tu 13 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz 12 gatunków zwierząt z Załącznika II tej Dyrektywy, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010. Dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 (Dz. Urz. Woj. Podl., 2014 r. poz. 2339).

W buforze 5 km od planowanej inwestycji drogowej, w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, według inwentaryzacji wykonanej na zlecenie inwestora oraz w oparciu o wszelkie dostępne dane przyrodnicze stwierdzono występowanie siedlisk przyrodniczych: 2330 Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 6120 Ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe, 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, gatunków ryb: piskorza, różanki i minoga ukraińskiego oraz płazów - traszki grzebieniastej.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania płatów siedliska 2330 tj. Wydm śródlądowych z murawami napiaskowymi. Opierając się o dane, które posłużyły do pracowania PZO płaty tego siedliska znajdowały się poza buforem 5 km względem inwestycji. Zgodnie z ekspertyzą wykonaną na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o niektórych siedliskach oraz uwarunkowaniach ich ochrony w ww. obszarze Natura 2000, stwierdzono występowanie 18 płatów siedliska 2330, o łącznej powierzchni 6,84 ha. Wszystkie płaty położone były poza zakresem planowanej inwestycji, a najbliższy z nich od osi projektowanej drogi oddalony był o ok. 3,6 km. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celami działań ochronnych dla siedliska o kodzie 2330 są:

1. zachowanie siedliska niezarośniętego trzcinnikiem piaskowym, a w dalszych etapach powstrzymanie sukcesji drzew i krzewów, a także
2. odtworzenie i utrzymanie wskaźników kardynalnych na poziomie FV na minimum 70% płatów siedliska.

Znaczne oddalenie odnotowanych płatów wydm śródlądowych z murawami napiaskowymi od planowanej drogi sprawia, że zamierzenie nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego siedliska i nie uniemożliwi ich realizacji.

Siedlisko przyrodnicze o kodzie 3150 tj. Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion* zostało odnotowane podczas badań wykonywanych na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania. Jak już wspomniano, w liniach rozgraniczających inwestycji znajdują się 4 stanowiska tego siedliska, o łącznej pow. 0,39 ha. Asekuracyjnie założono, że mogą one w całości ulec zniszczeniu, co jednak ze względu na obecny, wczesny etap proceduralny, nie jest przesądzone i niewykluczone, że skala naruszenia siedliska będzie znacznie mniejsza. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celami działań ochronnych dla siedliska o kodzie 3150 są:

1. zachowanie powierzchni siedliska w stanie nie pogorszonym w całym obszarze Natura 2000 (utrzymanie obecnego stanu), a także
2. uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem wyznaczenia wszystkich płatów siedliska, oceny jego stanu oraz zaplanowania działań ochronnych.

Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowym siedlisku zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska. W przypadku siedliska 3150, w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi zweryfikowano 468 zbiorników wodnych wśród których potwierdzono występowanie 388 płatów siedliska 3150, o łącznej powierzchni 40,08 ha. Odnosząc się do celów ochrony Starorzeczy i naturalnych eutroficznych zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion* należy wskazać, zamierzenie nie wpłynie na ich osiągnięcie. Cel wskazany jako konieczność zachowania powierzchni siedliska w stanie nie pogorszonym w całym obszarze Natura 2000 nie będzie naruszony, gdyż odnosi się do powierzchni 10,92 ha. Weryfikacja i uzupełnienie stanu wiedzy wykazały, że powierzchnia siedliska 3150 w przedmiotowym obszarze Natura 2000 jest prawie czterokrotnie większa. Z uwagi na powyższe, planowane zamierzenie nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego siedliska i nie uniemożliwi ich realizacji.

W buforze inwentaryzacji stwierdzono dwa płaty siedliska 6120 Ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe na północ od istniejącej przeprawy mostowej. Niemniej najnowsze dane opracowane na zlecenie RDOŚ w Białymstoku nie potwierdziły występowania ww. siedliska w tych miejscach. W toku prac potwierdzono występowanie 18 płatów siedliska 6120, o łącznej powierzchni 4,98 ha. Wszystkie płaty położone były poza zakresem planowanej inwestycji, a najbliższy z nich od osi projektowanej drogi oddalony był o ok. 530 m. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celami działań ochronnych dla siedliska o kodzie 6120 są:

1. Zagwarantowanie użytkowania 70% płatów siedliska (dominacja wypasu nad koszeniem), a także
2. Odtworzenie i utrzymanie wskaźników kardynalnych na poziomie FV na minimum 70% powierzchni płatów siedliska.

Oddalenie odnotowanych płatów ciepłolubnych muraw od planowanej drogi oraz brak ingerencji sprawia, że zamierzenie nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego siedliska i nie uniemożliwi ich realizacji.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania płatów siedlisk 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*) i 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celem działań ochronnych dla ww. siedlisk przyrodniczych jest uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem wyznaczenia wszystkich płatów siedliska, oceny jego stanu oraz zaplanowania działań ochronnych. Wykonana ekspertyza na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o niektórych siedliskach oraz uwarunkowaniach ich ochrony w ww. obszarze Natura 2000, potwierdziła występowanie 11 płatów siedliska 6410, o łącznej powierzchni 7,06 ha oraz 22 płaty siedliska 6510, o łącznej powierzchni 16,08 ha. Wszystkie odnotowane płaty położone były poza zakresem planowanej inwestycji, przy czym najbliższy płat siedliska 6410 od osi projektowanej drogi oddalony był o ok. 4,1 km, zaś płat siedliska 6510 od osi drogi dzielił dystans 2,1 km. Znaczne oddalenie odnotowanych płatów zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych oraz niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie od

planowanej drogi sprawia, że zamierzenie nie wpłynie w żaden sposób na cel działań ochronnych dla tych siedlisk.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono płatów siedliska o kodzie 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Zgodnie z PZO łęgi jesionowo-olszowe występują dosyć często w Ostoi w Dolinie Górnej Narwi. Zwarte i rozległe płaty tego typu łągów znajdują się w zachodniej części Ostoi w Dolinie Górnej Narwi w okolicach Stawów Pietkowskich (ponad 20 km od inwestycji). W pozostałej części obszaru są to z reguły niewielkie fragmenty położone na skraju terasy zalewowej Narwi, często kontaktujące się z rozległymi obszarami zmeliorowanych łąk wilgotnych położonych bliżej koryta rzeczno. Najbliższy z nich znajdował się w odległości ok. 1,7 km od osi przedmiotowej drogi. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celami działań ochronnych dla siedliska o kodzie 91E0 są:

1. Utrzymanie właściwego składu gatunkowego i struktury drzewostanu połączone ze stopniowym wzbogacaniem ilości martwego drewna, a także
2. Poprawa wskaźników ochrony siedliska poprzez kształtowanie właściwego dla niego składu gatunkowego i struktury drzewostanu.

Oddalenie odnotowanych płatów łągów jesionowo-olszowych od planowanej drogi oraz brak pogorszenia stosunków wodnych w dolinie Narwi sprawia, że zamierzenie nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celów działań ochronnych dla tego siedliska i nie uniemożliwi ich realizacji.

W buforze inwentaryzacji, w rzece Narew bądź jej dopływach, spośród ichtiofauny istotnej z punktu widzenia obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi odnotowano piskorza oraz różankę. Występowanie tych gatunków potwierdzają dane zaczerpnięte z planu zadań ochronnych. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celami działań ochronnych dla ww. gatunków ryb są:

1. Poprawa struktury i funkcji siedliska gatunku, a także
2. Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem wyznaczenia wszystkich stanowisk gatunku, oceny jego stanu oraz zaplanowania działań ochronnych.

Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowych gatunkach zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska, które potwierdziły występowanie w Narwi i jej dopływach różanki i piskorza, jak również wskazały na obecność w wodach dopływów rzeki Narew minoga ukraińskiego. Cele działań ochronnych dla minogów są tożsame z celami określonymi dla różanki i piskorza. Realizacja planowanego zamierzenia niewątpliwie będzie ingerować w siedliska ichtiofauny, niemniej opisane już wcześniej zastosowane działania minimalizujące sprawią, że oddziaływanie to nie przyjmie znaczącej skali. Co więcej, projektowana droga nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celów działań ochronnych dla ww. gatunków ryb i nie uniemożliwi ich realizacji.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania traszki grzebieniastej. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, celem działań ochronnych dla ww. gatunku płaza jest uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem wyznaczenia wszystkich stanowisk gatunku, oceny jego stanu oraz zaplanowania działań ochronnych. Wykonana ekspertyza na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy wskazała na jedno stanowisko traszki, oddalone o niespełna 2 km od przebiegu projektowanej drogi. Realizacja zamierzenia nie ma wpływu na osiągnięcie celów działań ochronnych tego gatunku.

Obszar Natura 2000 Puszcza Knyszyńska obejmuje dość silnie rozczłonkowany kompleks leśny puszczy knyszyńskiej, którego wiele fragmentów zachowało jeszcze naturalny charakter. Obszar obejmuje dwie ostoje ptasie o randze europejskiej: Puszcza

Knyszyńska i Niecka Gródecko-Michałowska. Występuje tu co najmniej 46 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: błotniak łąkowy, błotniak zbożowy, bocian czarny, trzmielojad, orlik krzykliwy, gadożer, cietrzew, dubelt, dzięcioł białogrzbisty, dzięcioł trójpalczasty, puchacz, sowa błotna, włośchatka i kraska. Dodatkowo w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje zimorodek. Dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003 (Dz. Urz. Woj. Podl., 2014r. poz. 1967). W kontekście analizy wpływu projektowanej drogi na obszar Natura 2000, istotnym jest, że droga koliduje z obszarem na jego skraju, a nie w jego głębi, a także wkracza w obszar na zaledwie ok. 260 m, łącząc się z istniejącą drogą krajową, ale nie odcina i nie fragmentuje jego powierzchni.

W buforze 5 km od planowanej inwestycji drogowej, w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, według inwentaryzacji wykonanej na zlecenie inwestora oraz w oparciu o wszelkie dostępne dane przyrodnicze stwierdzono występowanie: łabędzia krzykliwego, cyraneczkę, trzmielojada, orlika krzykliwego, kropiatkę, derkacza, żurawia, siewczkę rzeczną, kszycę, samotnika, włośchatkę, lelka, zimorodka, dzięcioła czarnego, dzięcioła średniego, dzięcioła białogrzbietego, lerkę, słowika szarego, strumieniówkę, trzciniaka, jarzębatkę, muchołówkę małą, orzechówkę oraz dziwonię. Ze względu na specyfikę obszaru, który pomimo iż zdominowany w siedliska leśne, obejmuje także doliny rzeczne, jak również tereny otwarte, w tym łąki i pastwiska, różnorodność gatunkowa ptaków nie jest ograniczona wyłącznie do gatunków leśnych. Owszem, przeważają tu gatunki terenów zalesionych i zadrzewionych, ale liczne są także gatunki związane z podmokłymi łąkami, terenami szuwarów i zbiorników wodnych, jak również ptaki szponiaste wykorzystujące tereny leśne do gniazdowania, a otwarte powierzchnie jako łowiska.

Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w odniesieniu do łabędzia krzykliwego, cyraneczki, trzmielojada, kropiatki, derkacza, żurawia, siewczki rzecznej, kszycę, samotnika, lelka, zimorodka, lerki, słowika szarego, strumieniówki, trzciniaka, jarzębatki, orzechówki oraz dziwonii nie przewiduje się działań ochronnych wykraczających poza skuteczną obecnie ochronę wynikającą z ochrony prawnej gatunków oraz działania zaproponowane dla innych gatunków (przy założeniu wdrożenia tych działań), z których ww. gatunki również odniosą korzyści. Należy podkreślić, iż osobniki ww. gatunków, z wyjątkiem derkacza, lerki oraz jarzębatki, zgodnie z posiadanymi danymi obserwowane były w znacznej odległości od przedmiotowej inwestycji, nie mniejszej niż 2,1 km. Dlatego też należy uznać, iż projektowana droga w żadnym stopniu nie zakłóci bytowania i liczebności lokalnych populacji tych gatunków, zwłaszcza, że plan zadań ochronnych nie przewidział działań ochronnych ukierunkowanych na ich ochronę.

W przypadku derkacza, wykonana inwentaryzacja przyrodnicza na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko wykazała w liniach rozgraniczających inwestycji 2 stanowiska tego gatunku. Z kolei zgodnie ze standardowym formularzem danych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w oparciu o dane z 2011 roku w obszarze tym wielkość lokalnej populacji, liczyła 860-950 samców. Derkacz występował głównie w dolinach rzecznych na umiarkowanie wilgotnych łąkach trawiastych i turzycowiskach, zasiedlał także płaty ziołorośli. Pojedyncze samce stwierdzano również na żyznych zrębach porośniętych trawami. Główne zagrożenie dla tego gatunku stanowi: zanik ekstensywnie użytkowanych łąk, najczęściej w wyniku intensyfikacji rolnictwa, bądź przez całkowite jego zaniechanie i zmianę sposobu użytkowania. Realizacja inwestycji wiąże się z utratą dwóch stanowisk derkacza związanych z obszarem Puszcza Knyszyńska. Nie dojdzie jednak do zniszczeń

o charakterze wielkopowierzchniowym w siedliskach, dlatego też skala zaburzeń w stosunku do powierzchni ostoi nie będzie istotna w kontekście przetrwania i kondycji populacji w skali regionu. Mając na względzie fakt, iż ewentualna utrata populacji derkacza wyniesie 0,2 % w stosunku do zasobów wykazywanych dla ostoi, jak również dostępność w bezpośrednim sąsiedztwie rozległych siedlisk alternatywnych, planowana inwestycja nie wpłynie na osiągnięcie celu działań ochronnych.

Z planowaną inwestycją koliduje też 1 stanowisko lerki wykazane podczas inwentaryzacji przyrodniczej. Posiadane dane o liczebności populacji tego gatunku w granicach obszaru Puszcza Knyszyńska wskazują na 261 rewirów i liczebność całkowitą w zakresie 500-700 osobników. Najwyższe zagęszczenia lerka osiągała na polanach osadniczych oraz na skraju otwartych dolin rzecznych, gdzie zasiedlała suche fragmenty odłogów i ugorów lub naturalne, spontanicznie porastające odnowienia w początkowym etapie sukcesji. Znaczna część populacji zasiedlała zręby i młode uprawy wewnątrz kompleksu. Potencjalny uszczerbek populacji będzie zatem sięgać 0,14-0,2% w skali obszaru Natura 2000, zatem można uznać go za nieistotny. Co więcej, okolice inwestycji obfitują w tereny predysponowane dla tego gatunku, tj. tereny otwarte sąsiadujące ze ścianą lasu, zatem utrata części biotopu nie wpłynie w żadnym stopniu na ten gatunek oraz osiągnięcie celu działań ochronnych wskazanego w planie zadań ochronnych.

Jarzębatka z kolei została odnotowana na 2 stanowiskach w liniach rozgraniczających inwestycji. Posiadane dane o liczebności populacji tego gatunku w granicach obszaru Puszcza Knyszyńska wskazują na 187 rewirów i liczebność całkowitą w zakresie 260-320 osobników. Większość populacji gniazduje w obrębie otwartych dolin rzecznych o różnej wielkości, w miejscach w których występują płatowo niskie zakrzaczenia. Zasiedlane były także wyższe zakrzaczenia, jednak w tych niższych odnotowano najwyższe zagęszczenia. Dość licznie obserwowano jarzębatki także na nieużytkowanych łąkach ulegających naturalnej sukcesji. Zagrożeniem dla tego gatunku jest przede wszystkim utrata siedlisk na skutek usuwania zadrzewień i zakrzaceń. Potencjalny uszczerbek populacji może sięgać 0,76 % w skali obszaru Natura 2000, zatem można uznać go za mało znaczący. Ponadto niezbędna wycinka związana z realizacją inwestycji prowadzona będzie pod nadzorem ornitologicznym, co pozwoli na zmniejszenie oddziaływania związanego ze zniszczeniem miejsc lęgowych jarzębatki. Co więcej, okolice inwestycji obfitują w tereny predysponowane dla tego gatunku, tj. tereny otwarte porastane przez wielowarstwowe zadrzewienia i formacje krzewiaste, zatem utrata części biotopu nie wpłynie istotnie na ten gatunek oraz osiągnięcie celu działań ochronnych wskazanego z planie zadań ochronnych.

W buforze przeprowadzonej inwentaryzacji w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska nie stwierdzono stanowisk orlika krzykliwego. To gatunek terytorialny, monogamiczny, wykazujący silne przywiązanie do miejsca lęgowego. Orlik krzykliwy gnieździ się zarówno w dużych kompleksach leśnych, jak i na terenach półotwartych, gdzie fragmenty drzewostanów otoczone są mozaiką zróżnicowanego krajobrazu rolniczego. Przy czym dostępność otwartych żerowisk jest kluczowym czynnikiem warunkującym dobór miejsc lęgowych i występowania tego gatunku. Zgodnie z posiadanymi danymi na terenie obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska bytuje min. 55 par, jest to populacja stabilna, przy czym orlik najczęściej zasiedla lasy wilgotne w pobliżu ekstensywnie użytkowanych łąk w obrębie dolin rzecznych. Niewielka część ptaków gniazdowała także na suchych siedliskach borowych. W bezpośrednim sąsiedztwie odcinka kolidującego z obszarem Puszcza Knyszyńska nie stwierdzono występowania żerowisk orlika krzykliwego. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku orlika krzykliwego celem działań ochronnych jest: Uzyskanie stanu siedlisk i takiego gospodarowania w nich, aby gwarantowały one utrzymanie właściwego stanu ochrony orlika krzykliwego w obszarze Puszcza Knyszyńska oraz utrzymanie liczebności populacji na

poziomie co najmniej 50 par, poprzez - najpierw zatrzymanie spadku udziału powierzchni dogodnych żerowisk, a następnie dążenie do zwiększenia ich powierzchni. W celu realizacji ww. celu zostały w planie zadań ochronnych m.in. wskazane powierzchnie realizacji działań obligatoryjnych polegających na zachowaniu siedlisk żerowiskowych gatunku. Najbliższa taka powierzchnia oddalona jest o ponad 4 km od osi projektowanej drogi. Realizacja zamierzenia nie uszczupli potencjalnych powierzchni siedlisk łągowych i żerowiskowych tego gatunku położonych w obszarze Natura 2000 Puszcza Knyszyńska. W związku z powyższym inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych tego gatunku. Zgodnie z posiadanymi danymi w buforze 5 km stwierdzono 2 osobniki w przybliżonej odległości 4,1 km na wschód oraz 4 km na północ od osi projektowanej drogi. Obserwacje te wynikały z sąsiedztwa stref ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania orlika krzykliwego, zlokalizowanych właśnie w odległości ok. 4 km na wschód i północ od analizowanej inwestycji. Realizacja planowanego zamierzenia nie wpłynie także na zasiedlenie i utrzymanie tych stref.

W kontekście stref ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania ptaków należy wskazać także, iż w odległości ok. 3,7 km od projektowanego odcinka drogi krajowej znajduje się strefa bielika. Osobników tego gatunku nie zaobserwowano w buforze przeprowadzonej inwentaryzacji w rejonie obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska. Posiadane dane o liczebności populacji tego gatunku w granicach ww. obszaru wskazują na 4-6 osobników, których gniazda znajdują się na sosnach, w miejscach mało uczęszczanych, przeważnie w okolicy większych obszarów bagiennych. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku bielika celem działań ochronnych jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie co najmniej 5 par. W zakresie zajętości terenu, oddziaływania inwestycji, a nawet w dalszej odległości nie występują zbiorniki wodne, czy cieki mogące stanowić potencjalne siedliska i żerowiska bielika. Realizacja inwestycji nie wpłynie na miejsca łągowe bielika, jak również nie uszczupli potencjalnych powierzchni siedlisk, w tym żerowisk, tego gatunku i w efekcie nie będzie mieć wpływu na osiągnięcie celu działań ochronnych wskazanego z planie zadań ochronnych.

Jarząbka nie stwierdzono w buforze inwentaryzacji. Zgodnie z posiadanymi danymi, w Puszczy Knyszyńskiej, na podstawie danych z powierzchni próbnych z 2011 roku, liczebność oszacowano na 2100-2500 par, przy czym najbliższej inwestycji odnotowano osobnika w odległości 3 km od osi drogi. Gatunek ten stwierdzano we wszystkich typach lasu, jednak biotopami faworyzowanymi przez jarząbka są strefy ekotonu pomiędzy wilgotnymi zbiorowiskami łągowymi i olsowymi, a suchszymi borowymi, szczególnie w miejscach z dobrze rozwiniętą warstwą podszytu, najczęściej w postaci podrostu świerka. Wskazano również na wysokie zagęszczenia w obrębie dojrzałych borów sosnowo-świerkowych, obrzeżach borów bagiennych oraz borealnych świerczyn. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku jarząbka celem działań ochronnych jest utrzymanie średniego zagęszczenia populacji na poziomie co najmniej 2-3 par/km<sup>2</sup>. W celu realizacji ww. celu zostały w planie zadań ochronnych m.in. wskazane powierzchnie realizacji działań ochronnych polegających na wyłączeniu z użytkowania rębnych drzewostanów w okresie łągowym tj. od 01.03 do 30.06. Najbliższe takie powierzchnie oddalone są o ok. 1,6 km w kierunku wschodnim i ok. 2 km w kierunku północnym. Tereny zajmowane pod inwestycję i ich okolice są przekształcone antropogenicznie poprzez zabudowę mieszkaniową, istniejącą drogę krajową, wyrobiska piasku i żwiru, jak również zdegradowane i zubożałe florystycznie obszary leśne. Nie stanowią więc one potencjalnych siedlisk tego gatunku. Realizacja inwestycji nie uszczupli ani istniejących ani potencjalnych siedlisk gatunku i nie wpłynie tym samym na zagęszczenia populacji. W związku z powyższym należy uznać, iż inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celu działań ochronnych przewidzianego dla jarząbka.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk włośchatki. Zgodnie z posiadanymi danymi, w Puszczy Knyszyńskiej, liczebność populacji szacowana jest na 70-140 par, przy czym najbliższej inwestycji odnotowano osobnika w odległości ok. 2 km od osi drogi. Gatunek ten w Puszczy Knyszyńskiej jest ściśle związany z siedliskami borowymi. Preferuje starodrzewy w wieku powyżej 100 lat o zaznaczonej piętrowości drzewostanu z dużym udziałem świerka. Kluczowym elementem podczas doboru siedlisk jest ich powierzchnia – minimum kilkunastohektarowy udział starodrzewia. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku włośchatki celami działań ochronnych jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie co najmniej 70 par oraz poprawa warunków siedliskowych. W celu realizacji ww. celu zostały w planie zadań ochronnych m.in. wskazane powierzchnie realizacji działań ochronnych na których pozyskanie drewna w wyznaczonych wydzieleniach nie powinno odbywać się w okresie lęgowym gatunku (1 marca- 31 lipca). Najbliższe takie powierzchnie oddalone są o ok. 1,6 km w kierunku północnym. Tereny zajmowane pod inwestycję i ich okolica są przekształcone antropogenicznie poprzez zabudowę mieszkaniową, istniejącą drogę krajową, wyrobiska piasku i żwiru, jak również zdegradowane i zubożałe florystycznie obszary leśne. Nie stanowią więc potencjalnych siedlisk tego gatunku. Realizacja inwestycji nie uszczupli ani istniejących ani potencjalnych siedlisk gatunku i nie wpłynie tym samym na zagęszczenia populacji. W związku z powyższym należy uznać, iż inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych przewidzianego dla włośchatki.

W buforze 5 km od osi inwestycji w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska odnotowano także występowanie dzięciołów: czarnego, średniego i białogrzbietego, których najbliższe stanowiska od osi projektowanej drogi oddalone były odpowiednio o 2,3 km, 3,8 km i 4,4 km. Dzięcioły te zasiedlają różne typy siedliskowe lasów, przy czym dzięciół czarny ma najmniejsze wymagania i zasiedla wszystkie większe kompleksy lasów w starszych klasach wieku, od wszelkiego typu borów, poprzez dąbrowy i grądy, aż po lasy lęgowe. Punktem wspólnym jest preferencja starych drzewostanów, optymalnie w wieku 100-120 lat i starszych, zasobnych w martwe drzewa, bądź posiadające grubą spękaną korę, stanowiące dogodne miejsce żerowania. W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk dzięciołów: czarnego, średniego i białogrzbietego, a zgodnie z posiadanymi danymi, w Puszczy Knyszyńskiej, liczebność populacji tych gatunków szacowana jest odpowiednio na 550-650, 160-200 i 25-27 par. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku ww. gatunków celem działań ochronnych jest utrzymanie minimalnej liczebności populacji na konkretnych poziomach. W przypadku dzięcioła czarnego poziom ten to 400 par, dzięcioła średniego – 120 par, zaś dzięcioła białogrzbietego – 20 par. Dodatkowo dla dzięcioła białogrzbietego, plan zadań ochronnych wskazuje jako cel działań ochronnych także poprawę warunków siedliskowych tego gatunku. Jak już wielokrotnie podnoszono, tereny w granicach OSO Natura 2000 Puszcza Knyszyńska przewidziane do zajęcia w ramach przedmiotowej inwestycji i ich sąsiedztwo są przekształcone antropogenicznie oraz pozbawione dogodnych siedlisk predysponowanych do ww. gatunków dzięciołów. Co więcej, realizacja zamierzenia nie wpłynie na zajęte rewiry i zagęszczenie populacji, ani na tereny na których przewidziane są zgodnie z planem zadań ochronnych konkretne działania ochronne służące realizacji ww. celów (najbliższe powierzchnie oddalone są o ponad 2 km). W efekcie można jednoznacznie stwierdzić, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych przewidzianych dla dzięcioła czarnego, dzięcioła średniego i dzięcioła białogrzbietego.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk muchołówki małej. Zgodnie z posiadanymi danymi, w Puszczy Knyszyńskiej liczebność oszacowano na 800-1300 samców, przy czym najbliższej inwestycji odnotowano osobnika w odległości ok. 4 km od osi drogi. Muchołówka mała występowała najliczniej w starszych płatach grądów, w miejscach

o urozmaiconym ukształtowaniu terenu lub w drzewostanach, gdzie drugie piętro zajmował grab, lipa, rzadziej świerk. Miejscami stosunkowo licznie zasiedlała także młodsze, 40-60 letnie drzewostany liściaste, pod warunkiem, że były wystarczająco gęste i zacienione. Znacznie mniejsze zagęszczenia obserwowano w drzewostanach sosnowo-świerkowych z pojedynczymi grabami. Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w przypadku muchołówki małej celem działań ochronnych jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie minimum 500 par. Z uwagi na odległość projektowanej drogi od stwierdzonych siedlisk tego gatunku, jak również antropogeniczny charakter terenu przewidzianego pod przekształcenie niespełniający wymagań siedliskowych gatunku, należy wykluczyć wpływ na siedliska i populację muchołówki małej w Puszczy Knyszyńskiej. Co więcej, inwestycja nie wpłynie w żaden sposób na osiągnięcie celu działań ochronnych dla tego gatunku i nie uniemożliwi jego realizacji.

Obszar Natura 2000 Ostoja Knyszyńska obejmuje rozległy kompleks leśny, którego wiele fragmentów zachowało naturalny charakter, rozcięty przez użytkowane rolniczo doliny niewielkich rzek i polany, otoczony przez obszary o ekstensywnej gospodarce rolnej, o mozaikowatym krajobrazie, z licznymi torfowiskami. Około 1/5 obszaru ostoi zajmują różnego typu tereny hydrogeniczne - podmokliska i torfowiska, a wskaźnik zatorfienia oscylujący w granicach 10% wskazuje, że jest to jeden z najbardziej zabagnionych regionów w Polsce. Osobliwością Puszczy Knyszyńskiej są liczne źródła - ponad 450 wypływów wód podziemnych w postaci źródeł, młak i wysięków. Dzięki nieznacznie zmienionym warunkom naturalnym, Puszcza Knyszyńska jest jednym z najcenniejszych kompleksów leśnych w Polsce. Jej lasy mają charakter subborealny, a krajobraz przypomina południowo-zachodnią tajgę. W Puszczy dominują drzewostany iglaste. Największe powierzchnie porastają bory brusznicowe, sosnowo-świerkowe bory mieszane świeże i trzcinnikowo-sosnowe bory mieszane świeże. Lasy liściaste to przede wszystkim grądy, olsy, sosnowo-brzozowe lasy bagienne, a w dolinach rzecznych łągi jesionowo-olszowe i olszowo-świerkowe. Dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska PLH200006 (Dz. Urz. Woj. Podl., 2014r. poz. 2431), zmienione zarządzeniem z dnia 4 lutego 2020 r. (Dz. Urz. Woj. Podl., 2020 r. poz. 844) oraz zarządzeniem z dnia 1 kwietnia 2022r. (Dz. Urz. Woj. Podl., 2022 r. poz. 1480).

W buforze 5 km od planowanej inwestycji drogowej, w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, według inwentaryzacji wykonanej na zlecenie inwestora oraz w oparciu o wszelkie dostępne dane przyrodnicze stwierdzono występowanie siedlisk przyrodniczych: 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91D0 Bory i lasy bagienne, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe), sasanki otwartej, czerwończyka nieparka, poczwarówki zwężonej, zgniotka cynobrowego, bobra europejskiego, wydry, rysia.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania płatów siedliska 9170 tj. Grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celami działań ochronnych dla ww. siedliska są:

1. Zachowanie powierzchni siedliska i utrzymanie w niepogorszonej formie wszystkich stwierdzonych płatów siedliska,
2. Doprowadzenie siedlisk Lśw i Lw zniekształconych obecnością modrzewia do stanu właściwego,
3. Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu ochrony wszystkich płatów siedliska i zaplanowania działań ochronnych.



Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowym siedlisku przyrodniczym zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska, które zweryfikowały i uaktualniły dotychczas posiadane dane o występowaniu siedliska 9170 w granicach Ostoi Knyszyńskiej. Z danych, które posłużyły do opracowania planu zadań ochronnych wynikało, iż w buforze 5 km od osi drogi krajowej odnotowano ponad 20 płatów tego siedliska, podczas gdy weryfikacja w latach 2021-2022 przeprowadzona w ramach ekspertyzy na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony oraz uwarunkowań ich ochrony w obszarze Natura 2000 Ostoja Knyszyńska wykazała w przedmiotowym buforze istnienie zaledwie 4 płatów zakwalifikowanych jako grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), z których najbliższy zlokalizowany był w odległości ponad 1 km na północ od analizowanej drogi. Z uwagi na odległość od płatów omawianego siedliska, planowana droga nie wpłynie pośrednio ani bezpośrednio na stan ich zachowania. Nie uniemożliwi także realizacji celów działań ochronnych dla siedliska 9170 wskazanych z pzo.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania płatów siedliska 91D0 Bory i lasy bagienne. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celami działań ochronnych dla ww. siedliska są:

1. Ochrona bierna siedliska,
2. Utrzymanie właściwych stosunków wód powierzchniowych i podziemnych,
3. Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu ochrony wszystkich płatów siedliska i zaplanowania działań ochronnych.

Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowym siedlisku przyrodniczym zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska, które zweryfikowały i uaktualniły dotychczas posiadane dane o występowaniu siedliska 91D0 w granicach Ostoi Knyszyńskiej. Z danych, które posłużyły do opracowania planu zadań ochronnych wynikało, iż w buforze 5 km od osi drogi krajowej odnotowano ponad 20 płatów tego siedliska, podczas gdy weryfikacja w latach 2021-2022 przeprowadzona w ramach ekspertyzy na potrzeby uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony oraz uwarunkowań ich ochrony w obszarze Natura 2000 Ostoja Knyszyńska wykazała w przedmiotowym buforze istnienie jedynie 1 płatu zakwalifikowanego jako siedlisko 91D0 – Bór i las bagienny, oddalonego o ok. 3,8 km na wschód od analizowanej drogi. Z uwagi na odległość od omawianego siedliska, planowana droga nie wpłynie pośrednio ani bezpośrednio na stan jego zachowania, a także nie uniemożliwi realizacji celów działań ochronnych dla siedliska 91D0 określonych w pzo.

Odnosząc się do siedliska przyrodniczego 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) należy wskazać, że w ramach inwentaryzacji siedlisk przeprowadzonej na potrzeby oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji w buforze badań w granicach obszaru SOO Ostoja Knyszyńska, stwierdzono występowanie tego siedliska. Kolidacja została określona dla projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65 w km ok. 13+690 w postaci jednego większego i jednego małego płatu. Stan zachowania tego siedliska, w trakcie inwentaryzacji z 2016 r., określono jako zdegradowane, a samo siedlisko było słabo wykształcone i zubożałe pod względem florystycznym, o strukturze silnie przekształconej w wyniku działalności człowieka. Także z danych, które posłużyły do opracowania planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska wynikało, iż w buforze 5 km od osi drogi krajowej odnotowano ponad 70 płatów tego siedliska, w tym 3 płaty zlokalizowane w liniach rozgraniczających inwestycji. Zgodnie z obowiązującym planem

zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celami działań ochronnych dla ww. siedliska są:

1. Utrzymanie właściwych stosunków wód powierzchniowych i podziemnych,
2. Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony, celem oceny stanu ochrony wszystkich płatów siedliska i zaplanowania działań ochronnych.

Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowym siedlisku przyrodniczym zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska. Wykonane badania jednoznacznie wskazały, iż ww. 3 płaty w liniach rozgraniczających inwestycji nie spełniają wymogów do kwalifikacji ich jako siedliska 91E0, a co za tym idzie nie potwierdzono kolizji wnioskowanej inwestycji z tym siedliskiem przyrodniczym. Co więcej, spośród kilkudziesięciu płatów siedliska wskazanych w PZO w buforze 5 km od osi drogi, przeprowadzona weryfikacja wskazała na istnienie zaledwie 8, z czego najbliższe zlokalizowane są w odległości ponad 500 m w kierunku wschodnim i 700 m na północ od końca projektowanej drogi. Brak fizycznej ingerencji w teren porastany przez ww. siedlisko przyrodnicze, jak również brak zmian stosunków wodnych, które mogłyby wpłynąć na warunki gruntowo-wodne w rejonie potwierdzonych płatów, powoduje iż siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0 nie jest zagrożone na skutek realizacji planowanej inwestycji. Zamierzenie nie uniemożliwi, ani nie utrudni realizacji celów działań ochronnych wskazanych dla tego siedliska w pzo.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk sasanki otwartej. Sasanka otwarta występuje w miejscach prześwietlonych, o wystawie południowo-zachodniej i południowej, zwykle na skraju borów sosnowych i borów mieszanych świeżych. Rośnie na glebach suchych, piaszczystych do gliniasto-piaszczystych, przepuszczalnych, ubogich w składniki mineralne najczęściej o odczynie kwaśnym. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celami działań ochronnych dla ww. gatunku są:

1. Zwiększenie powierzchni siedliska gatunku i liczebności populacji,
2. Przywrócenie i utrzymanie właściwego stanu ochrony przez przeciwdziałanie przemianom i zanikowi dogodnych siedlisk,
3. Odtworzenie i zachowanie podstawowych ekologicznych cech struktury i funkcji siedliska gatunku oraz jego bioróżnorodności,
4. Uzupełnienie wiedzy o stanie ochrony gatunku po przeprowadzeniu zabiegów ochrony czynnej.

Zgodnie z danymi, które posłużyły do opracowania planu zadań ochronnych, w obszarze Natura 2000 Ostoja Knyszyńska w buforze 5 km od osi inwestycji znajdowało się jedno stanowisko sasanki otwartej oddalone o ok. 3,5 km. Spełniając wymóg konieczności uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotowym gatunku zostały wykonane, a następnie szczegółowo opracowane badania zgodnie z wymogami Państwowego Monitoringu Środowiska, uaktualniające posiadane dane na temat występowania tego gatunku. Podczas prowadzonych w 2018 r. prac inwentaryzacyjnych stwierdzono występowanie gatunku na 6 stanowiskach - 3 z nich zlokalizowane są wzdłuż drogi łączącej Kopną Górę z granicą państwa, dwa położone są na południe od Kopnej Góry, a jedno usytuowane jest przy drodze łączącej Żednię z Michałowem. W obrębie wszystkich stanowisk populacje sasanki były stosunkowo nieliczne i w żadnym przypadku nie przekraczały 50 osobników. Z kolei podczas prac inwentaryzacyjnych przeprowadzonych w latach 2020-2021 potwierdzono występowanie części stanowisk wykazanych w PZO, ale także odnaleziono 30 nowych stanowisk sasanki otwartej. W ramach projektu „Inwentaryzacja cennych siedlisk przyrodniczych kraju, gatunków występujących w ich obrębie oraz stworzenie Banku Danych o Zasobach Przyrodniczych” nie potwierdzono ww. pojedynczego stanowiska wskazanego

z PZO, a zinwentaryzowane miejsca występowania sasanki otwartej znajdowały się w większej odległości niż 5 kilometrowy bufor od osi inwestycji. Ze względu na brak w obszarze inwestycji wymienionych wyżej siedlisk dogodnych do rozwoju gatunku oraz znaczną odległość inwestycji od potwierdzonych stanowisk sasanki otwartej nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na osiągnięcie celów działań ochronnych określonych dla tego gatunku.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania siedlisk i stanowisk czerwończyka nieparka. Środowiskiem życia tego gatunku są podmokłe łąki, często położone w dolinach rzek, ale nie na terenach zalewowych. Na torfowiskach niskich zamieszkuje zwykle nieco suchsze wyniesienia. Warunkiem bytowania jest liczna obecność rdestu węzownika. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celem działań ochronnych dla ww. gatunku jest utrzymanie gatunku na terenie obszaru. W granicach 5-kilometrowego buforu względem inwestycji w granicach obszaru Ostoja Knyszyńska odnotowano występowanie 4 stanowisk tego gatunku, z czego najbliższe drogi krajowej nr 65 oddalone było o niespełna kilometr od niej. Ponadto pzo wskazuje, iż „cele szczegółowe są trudne do sprecyzowania z uwagi na to, że nie przewiduje się odrębnych działań ochronnych (gatunek odniesie korzyści, jeśli będą realizowane cele wyznaczone dla czerwończyka fioletka).” Z kolei w odniesieniu do przywoływanego tu czerwończyka fioletka, także nieodnotowanego w buforze badań, cele działań ochronnych brzmią następująco:

1. Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony (w tym zbadanie aktualnego rozmieszczenia na obszarze Natura 2000), niezbędnej do oceny stanu ochrony i podjęcia ewentualnych działań ochronnych w skali poszczególnych stanowisk.
2. Utrzymanie istniejących stanowisk i (jeśli to wskazane i wykonalne) poprawa jakości siedlisk lokalnych populacji.

W celu uzupełnienia stanu wiedzy na temat występowania m.in. motyli w obszarze Natura 2000 Ostoja Knyszyńska zostały wykonane specjalistyczne badania, których wyniki nie potwierdziły obecności osobników czerwończyka nieparka i czerwończyka fioletka w odległości 5 km od osi inwestycji. Ze względu na brak w obszarze inwestycji siedlisk dogodnych do występowania tych motyli oraz odległość inwestycji od stwierdzonych ich siedlisk, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na populacje tych gatunków. Planowana inwestycja nie uniemożliwi także, ani nie utrudni osiągnięcia celów działań ochronnych określonych dla czerwończyka nieparka i czerwończyka fioletka.

Poczwarówka zwężona nie została odnotowana podczas badań w buforze inwentaryzacji. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla obszaru Natura 2000 Ostoja Knyszyńska, celem działań ochronnych dla ww. gatunku jest uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony, celem oceny stanu ochrony i zaplanowania działań ochronnych. W celu uzupełnienia stanu wiedzy wykonano w latach 2018-2019 specjalistyczną ekspertyzę przyrodniczą, zgodnie z którą poczwarówkę zwężoną stwierdzono na 15 stanowiskach badawczych poza gruntami w zarządzie PGL LP. Jedno ze stanowisk zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej, w rejonie jej z projektowaną drogą krajową. Miejsce występowania tego gatunku obejmuje siedlisko o powierzchni 1,3 ha stanowiące turzycowisko częściowo zarastające olszą oraz wierzbą przylegające do lasu mieszanego (brzoza, świerk, olsza). Ingerencja w ten teren może wynikać z konieczności przebudowy istniejącego zjazdu z drogi krajowej, co będzie się wiązać z zajęciem 800-1000 m<sup>2</sup> istniejącego siedliska w jego skrajnym zachodnim fragmencie. Zajęcie to spowoduje zmniejszenie powierzchni tego siedliska o około 7 %, co stanowi uszczerbek rzędu 0,3 % powierzchni wszystkich siedlisk wykazanych w ww. ekspertyzie przyrodniczej. Dodatkowo w ramach oddzielnego zadania realizowanego jako część wspomnianego projektu, w latach 2020-2021 przeprowadzono

inwentaryzację poczwarówki zwężonej w granicach obszaru Natura 2000 na terenach położonych na gruntach Skarbu Państwa w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe. Wykazała ona obecność poczwarówki na kolejnych 23 stanowiskach badawczych. Pomimo ingerencji mogącej zmniejszyć powierzchnię siedliska poczwarówki zwężonej, uszczerbek ten w skali całego obszaru Natura 2000 nie będzie znaczący. Nie ma zatem podstaw do stwierdzenia, iż oddziaływanie planowanej inwestycji na poczwarówkę zwężoną i jej siedlisko przyjmie znaczącą skalę. Realizacja zamierzenia nie ma żadnego wpływu na osiągnięcie celu działań ochronnych dla tego gatunku.

Zgniotek cynobrowy nie został odnotowany podczas badań w buforze inwentaryzacji w granicach SOO Ostoja Knyszyńska. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla tego obszaru, celem działań ochronnych dla ww. gatunku jest uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony, celem oceny stanu ochrony i zaplanowania działań ochronnych. W celu uzupełnienia stanu wiedzy wykonano specjalistyczne ekspertyzy przyrodnicze w 2018 roku i w latach 2020-2021 weryfikujące m.in. bogactwo chrząszczy w obszarze Natura 2000 Ostoja Knyszyńska. Efektem tych prac było wyznaczenie stanowisk i powierzchni siedlisk zajmowanych przez zgniotka cynobrowego. Najbliższe stanowisko zlokalizowane jest ok. 60 m od granicy istniejącego pasa drogowego dk65, ale poza liniami zajętości terenu projektowanej inwestycji. Kolejne wskazane w oparciu o wyniki badań stanowiska znajdują się w odległości min. 1,5 km od osi projektowanej drogi, zaś rozległy płat siedliska o optymalnych warunkach dla tego gatunku zlokalizowany jest 1,4 km na północny-wschód od końca inwestycji. Z uwagi na fakt, iż nie dojdzie do bezpośredniego zajęcia wykazanego w najnowszych badaniach siedliska zgniotka cynobrowego, jak również, że inwestycja nie będzie się wiązać z eksploatacją lasu, usuwaniem drzew martwych i zamierających, w miejscu potwierdzonego występowania zgniotka, planowane zamierzenie nie wpłynie znacząco negatywnie na ten przedmiot ochrony Ostoi Knyszyńskiej, jak również nie uniemożliwi osiągnięcia celów działań ochronnych dla tego gatunku.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania osobników i siedlisk bobra europejskiego. W chwili obecnej brak jest szczegółowych danych dotyczących liczebności tego gatunku w Ostoi Knyszyńskiej, niemniej ze względu na dobrze rozwiniętą sieć wodną oraz obecność licznych zbiorników wodnych i bagienek śródlęśnych bobry znajdują na tym terenie bardzo dogodne warunki do życia. Populacja bobra na Podlasiu jest stabilna, a lokalnie rośnie. Zwraca też uwagę liczba oznak bytowania tych zwierząt odczytywanych przez większość społeczeństwa jako szkody. Można zatem śmiało postawić tezę, iż bóbr coraz częściej spotykany jest w siedliskach dlań mniej niż dotychczas korzystnych. Co więcej, bóbr coraz częściej przebywa nawet w rowach melioracyjnych, blisko dróg, a nawet ginie pod kołami aut, co dowodzi, że coraz mniej przeszkadza mu infrastruktura drogowa i oddziaływania z nią związane. Zgodnie z posiadanymi danymi, najbliższe miejsce stwierdzenia bobra oddalone jest od planowanej inwestycji o ok. 1,8 km, co wyklucza wystąpienie znacząco negatywnego oddziaływania. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla tego obszaru, celem działań ochronnych dla ww. gatunku jest utrzymanie populacji na obecnym poziomie. Z uwagi na powyższe, realizacja drogi nie uniemożliwi realizacji tego celu.

W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania osobników i siedlisk wydry. Wydra zasiedla najchętniej śródlęśne rzeki i jeziora, ale także stawy hodowlane, a schronieniem jest wykopywana w brzegu nora. Wydry, szczególnie te, które zasiedlają mało zasobne w ryby i szczelnie zamarzające zbiorniki wodne, w okresie zimowym często penetrują stawy hodowlane. Podobnie jak w przypadku bobra brak jest aktualnych danych dotyczących rozmieszczenia i liczebności wydry na obszarze Ostoi Knyszyńskiej. Niezależnie od powyższego, wydra jest gatunkiem powszechnym i stosunkowo plastycznym, której

osobniki nierzadko przenoszą się w inne, nieodległe miejsca. Zgodnie z posiadanymi danymi, najbliższe stanowisko obserwacji wydry oddalone jest od planowanej inwestycji o ok. 2,9 km, co wyklucza wystąpienie znacząco negatywnego oddziaływania. Należy także podkreślić, że zaprojektowane w ramach inwestycji przejścia i przepusty dla zwierząt zapewnią drożność przecinanych korytarzy migracyjnych wydry związanych głównie z ciekami i pozwolą na utrzymanie warunków migracji na analizowanym terenie. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych opracowanym dla tego obszaru, celem działań ochronnych dla ww. gatunku jest utrzymanie populacji na obecnym poziomie. Z uwagi na powyższe, realizacja drogi nie uniemożliwi realizacji tego celu.

Analizując przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 występujące w odległości do 5 km względem analizowanej inwestycji, należy odnieść się także do rysia. W buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania tego gatunku, a najbliższa obserwacja zaczerpnięta z dostępnych danych wskazuje na stanowisko oddalone o ok. 2,7 km od osi projektowanej drogi. Ze względu na wysoką lesistość Ostoi Knyszyńskiej i sporą populację dzikich zwierząt kopytnych, warunki środowiskowe można uznać za właściwe dla tego gatunku. Niemniej ryś jest gatunkiem wrażliwym na spadek zasobności bazy żerowej (głównie sarny) oraz na rozwój infrastruktury drogowej i budowlanej (niepokojenie, fragmentacja siedlisk). Zubażanie struktury lasu, brak miejsc zapewniających odpowiednie warunki zarówno do polowania, ukrywania ofiar, jak i dziennego odpoczynku rysia mogą spowodować zanik lokalnej populacji. Zgodnie ze standardowym formularzem danych opracowanym dla obszaru Natura 2000 liczebność populacji w Ostoi Knyszyńskiej szacowana jest na 8 osobników. Ponadto zgodnie raportem końcowym projektu: „Pilotażowy monitoring wilka i rysia w Polsce realizowany w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska” tropienia zimowe i obserwacje całoroczne wskazały na 7 stwierdzeń osobników rysia w Puszczy Knyszyńskiej. Z uwagi na odległość od miejsca obserwacji, antropogeniczny charakter terenu w granicach Ostoi Knyszyńskiej przewidzianego do zajęcia w ramach inwestycji, pozbawiony dogodnych siedlisk dla tego gatunku, jak również z uwagi na budowę w ramach zamierzenia szeregu przejść dla zwierząt zapewniających możliwość swobodnego przemieszczania się średnich ssaków, planowane zamierzenie nie wpłynie negatywnie na populację rysia w regionie. Realizacja planowanej drogi nie wpłynie także na możliwość osiągnięcia celu działań ochronnych określonego w planie zadań ochronnych dla gatunku.

Jak już wspomniano, w buforze 5 km od osi projektowanej drogi znalazł się m.in. fragment specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Murawy w Haćkach. Dotychczas w obrocie prawnym funkcjonowało Zarządzenie nr 1/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 11 stycznia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Murawy w Haćkach PLH200015, które ekspirowało. Z uwagi na brak obowiązującego dokumentu planistycznego dla tego obszaru, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wydał w dniu 19 maja 2023 r. Obwieszczenie w sprawie przyjęcia tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Murawy w Haćkach PLH20001. Obszar Natura 2000 Murawy w Haćkach składa się z trzech enklaw, jednak w buforze 5 km znajduje się tylko 1 z nich. Został powołany w celu ochrony 2 typów siedlisk przyrodniczych: 6210 - murawy kserotermiczne z klasy *Festuco-Brometea* oraz 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), jednak w rozpatrywanym buforze znajduje się tylko 1 płat siedliska 6210 i to oddalony o ok. 4,6 km od krańca inwestycji. Tymczasowe cele ochrony określają szereg parametrów/wskaźników stanu ochrony, co do których należy osiągnąć wskazane cele ochrony. Powyższa odległość sprawia, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celu ochrony dla tego siedliska w obszarze, tj. utrzymanie stabilnej powierzchni 4,29 ha siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów. Nie wpłynie również na pozostałe cele określone dla poszczególnych wskaźników stanu ochrony, tj.:

- gatunki charakterystyczne (utrzymanie oceny FV wskaźnika na 95% powierzchni siedliska, tzn. występuje co najmniej 6 gatunków charakterystycznych dla siedliska; utrzymanie oceny U1 na 4% powierzchni siedlisk, tzn. występuje od 2 do 5 gatunków charakterystycznych; utrzymanie oceny U2 na 1% powierzchni siedliska, tzn. występuje 1 gatunek charakterystyczny);
- obce gatunki inwazyjne (utrzymanie oceny FV wskaźnika na 22% powierzchni siedliska, tzn. brak gatunków inwazyjnych; utrzymanie oceny U1, tzn. gatunki inwazyjne występują pojedynczo i nie zajmują więcej niż 5% powierzchni (do 2 gatunków), lub poprawa do oceny FV na 55% powierzchni siedliska; utrzymanie oceny U2, tzn. gatunki inwazyjne występują licznie i zajmują więcej niż 5% powierzchni (więcej niż 2 gatunki), lub poprawa do oceny U1 na 23% powierzchni siedliska);
- rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych (utrzymanie oceny FV wskaźnika na 5% powierzchni siedliska, tzn. brak gatunków, ewentualnie 1 gatunek występujący pojedynczo; utrzymanie oceny U1, tzn. występują 1-2 gatunki w rozproszeniu, lub poprawa do oceny FV na 16% powierzchni siedliska; utrzymanie oceny U2, tzn. występuje więcej niż 2 gatunki, tworzące zwarte płyty, lub poprawa do oceny U1 na 79% powierzchni siedliska);
- ekspansja krzewów i podrostów drzew (utrzymanie oceny FV wskaźnika na 68% powierzchni siedliska, tzn. brak lub niewielkie pokrycie drzew i krzewów poniżej 10% powierzchni, występujących sporadycznie; poprawa z oceny U1, tzn. pokrycie drzew i krzewów od 10 do 25% powierzchni, występujących w rozproszeniu, do oceny FV na 18% powierzchni siedliska; poprawa z oceny U2, tzn. pokrycie drzew i krzewów powyżej 25% powierzchni, występujących w skupieniu, do oceny U1 na 14% powierzchni siedliska);
- zachowanie strefy ekotonowej (utrzymanie oceny FV wskaźnika na 43% powierzchni siedliska, tzn. murawy przechodzą stopniowo w inne naturalne i półnaturalne zbiorowiska roślinne; utrzymanie oceny U1 wskaźnika na 34% powierzchni siedliska, tzn. murawa częściowo graniczy ze zbiorowiskami antropogenicznymi lub brak stopniowego przejścia z innych zbiorowisk naturalnych i półnaturalnych; utrzymanie oceny U2 wskaźnika na 23% powierzchni siedliska, tzn. występuje ostra granica pomiędzy murawami i zbiorowiskami antropogenicznymi wyznaczona zasięgiem działalności człowieka).

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji nie dojdzie do bezpośredniej ani pośredniej ingerencji w siedlisko przyrodnicze 6210 w granicach obszaru Natura 2000 Murawy w Haćkach, zatem nie dojdzie do uszczuplenia powierzchni siedlisk ani pogorszenia ich struktury i funkcji. Niezależnie od powyższego, istotnym jest, iż w całej północno-wschodniej Polsce, siedliska muraw kserotermicznych wykształciły się w sposób półnaturalny oraz w mniej korzystnych warunkach klimatycznych, niż w pozostałych regionach kraju. Sprawia to, iż nawet należycie i starannie zaprojektowane i wykonywane działania ochronne mogą być niewystarczające do osiągnięcia struktury wzorcowych siedlisk z południa, czy zachodu, a lokalne płyty pozostaną uboższą i bardziej podatną na presję formą siedliska 6210.

W strategicznym buforze 5 kilometrów od osi inwestycji zlokalizowane są w niewielkim zakresie także obszary Natura 2000 związane z bogactwem przyrodniczym doliny rzeki Narew pomiędzy Surazem, a Rzędzianami. Nieznacznie w tę strefę wchodzi Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001 oddalony w linii prostej o ok. 2,8 km od przedmiotowej inwestycji oraz Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002 oddalony o ok. 4,2 km.

Obszar Bagiennego Doliny Narwi obejmuje odcinek doliny Narwi o długości około 58 km między Surazem a Żółtkami, wraz z przylegającymi, rozległymi obszarowo, gruntami rolnymi (grunty orne, trwałe użytki zielone) oraz niewielkimi kompleksami leśnymi. Na tym odcinku Narew jest rzeką wielokorytową o krętym biegu, przepływającą przez bogatą mozaikę siedlisk, na którą składają się głównie zbiorowiska szuwarowe, turzycowiska, olsy i zarośla łęgowe z dominacją wierzb. Bagienna Dolina Narwi to ostoja ptasia o randze

europejskiej, w której stwierdzono przynajmniej 28 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i regularne występowanie dalszych 8 gatunków migrujących. Ponadto 10 gatunków występujących tu ptaków wpisana została do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. W granicach obszaru łęgi odbywa przynajmniej 1% krajowej populacji lęgowej: bączka, bąka, dubelta, kwawodzioba, kszyka, rycyka, brzęczki, trzcinniczka, rokitniczki (powyżej 10% krajowej populacji) i błotniaka stawowego. Co więcej, to jedna z najważniejszych ostoi lęgowych wodniczki w Polsce. Obszar Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi nie posiada ustanowionego zarządzeniem planu zadań ochronnych ani planu ochrony, niemniej dla tego obszaru zostały przyjęte:

1. Tymczasowe cele ochrony dla ptaków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001 w części objętej granicami Narwiańskiego Parku Narodowego, obwieszczone przez Ministra Klimatu i Środowiska w dniu 22 grudnia 2022 r., jak również
2. Tymczasowe cele ochrony dla ptaków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001 poza granicami Narwiańskiego Parku Narodowego, obwieszczone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 6 kwietnia 2022 r.

Jak wynika z dostępnych danych, w rejonie wspomnianego buforu, w zakresie obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi odnotowano występowanie cyranki, bąka, derkacza, błotniaka stawowego, kszyka, dubelta, podróżniczka, zielonki, kropiatki, krwawodzioba. Są to gatunki, których biotop jest mniej lub bardziej związany z obszarami wodno-błotnymi, dolinami rzecznyymi, bądź podmokłymi łąkami. Osobniki ww. gatunków poddane analizie skupione były przede wszystkim w rejonie podmokłych łąk pomiędzy korytem rzecznyim, a zwartą zabudową msc. Choroszcz. Miejszem o mniejszym nagromadzeniu był rejon mozaiki użytków rolnych i zadrzewień pomiędzy rzeką a drogą łączącą msc. Zawady i Baciuty. W ostatnim miejscu, na zachód od msc. Zacerlany odnotowano jedynie 2 stanowiska derkacza. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż cyrankę, bąka, dubelta, zielonkę, krwawodzioba oraz błotniaka stawowego odnotowano w buforze 5 km od osi inwestycji na terenie Bagiennnej Doliny Narwi wyłącznie poza terenem Narwiańskiego Parku Narodowego. Derkacza, kszyka i podróżniczka stwierdzono w ww. obszarze Natura 2000 zarówno na terenie Parku, jak i otuliny, zaś kropiatkę zinwentaryzowano wyłącznie w granicach Narwiańskiego Parku Narodowego (mając na uwadze bufor 5 km od projektowanej drogi ekspresowej). Powyższe rozróżnienie jest istotne z punktu widzenia analizy wpływu inwestycji na cele ochrony przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi.

Odnotowane we wspomnianym buforze pojedyncze stanowisko bąka oddalone było o ok. 4,8 km od osi projektowanej drogi. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areału siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze, tj. utrzymanie populacji gatunku w obszarze minimum na poziomie 3 samców oraz utrzymanie właściwego stanu zachowania siedliska FV (tj. niepofragmentowany płat terenów podmokłych z wysoką i gęstą roślinnością szuwarową oraz stałym lustrem wody) na powierzchni ok. 600 ha.

Błotniaka stawowego stwierdzono jednorazowo w odległości ok. 4,7 km od osi inwestycji, na zachód od zwartej zabudowy Choroszczy. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areału siedlisk istotnych dla gatunku oraz

pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze, tj. utrzymanie populacji gatunku w obszarze minimum na poziomie 13 par oraz utrzymanie stanu zachowania siedliska co najmniej U1 z zachowaniem naturalnych procesów na powierzchni co najmniej 430 ha.

Pojedyncze stanowisko cyranki odnotowano przy korycie rzecznym, w odległości ok. 4,7 km od projektowanej drogi ekspresowej, na zachód od msc. Choroszcz. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze, tj. zachowanie populacji na poziomie 2 par oraz utrzymanie siedlisk lęgowych na poziomie U1 z zachowaniem naturalnych procesów.

Pojedyncze stanowisko zielonki odnotowano na zachód od msc. Choroszcz w odległości ok. 4,2 km od projektowanej drogi ekspresowej. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze, tj. utrzymanie populacji gatunku w obszarze minimum na poziomie 3 samców oraz zapewnienie trwałości siedlisk lęgowych U1 z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Krwawodzioba stwierdzono na zachód od msc. Choroszcz w odległości ok. 4,8 km od projektowanej drogi ekspresowej. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze, tj. zachowanie populacji na poziomie co najmniej 2 par oraz utrzymanie siedlisk lęgowych i żerowiskowych na obecnym poziomie U2 na powierzchni minimum 20 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Dubelta zinwentaryzowano w odległości ok. 4,3 km od projektowanej drogi, na terenach podmokłych, na zachód od msc. Choroszcz. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. W stosunku do dubelta, nie określono tymczasowych celów ochrony dla wskaźników populacja i siedlisko gdyż zgodnie z dokumentem ten przedmiot ochrony występuje wyłącznie w obszarze Narwiańskiego Parku Narodowego. Z uwagi na powyższe stwierdzenie, można przyjąć iż odnotowanie osobnika tego gatunku we wskazanym miejscu stanowi albo błąd osoby wykonującej obserwację, bądź też jest to osobnik z reguły nie bytujący na tym terenie.

Jak już wspomniano, derkacz został odnotowany zarówno w granicach parku narodowego, jak i jego otuliny, przy czym najbliższe stanowisko oddalone było o ok. 3,4 km od osi projektowanej drogi. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak istotnych powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie także negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze obowiązujących:



1. na terenie parku narodowego tj. zachowanie populacji na poziomie 50 rewirów,
2. na terenach poza granicami parku narodowego tj. utrzymanie populacji gatunku w obszarze minimum na poziomie 112 samców oraz utrzymanie siedlisk lęgowych na poziomie U1, na powierzchni co najmniej 870 ha poprzez utrzymanie ekstensywnego sposobu gospodarowania na użytkach zielonych z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Także kszczyka zaobserwowano w granicach Narwiańskiego Parku Narodowego, jak i poza nim, przy czym najbliższe stanowisko oddalone było od osi projektowanej drogi o ok. 3,4 km. Uwzględniając specyfikę przedsięwzięcia, przewidywany zakres jego oddziaływania oddalony od siedliska gatunku oraz brak powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk kszczyka, zmniejszenia ich areалу, czy też pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie także negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze obowiązujących:

1. na terenie parku narodowego tj. zachowanie populacji na poziomie 220 rewirów,
2. na terenach poza granicami parku narodowego tj. zachowanie populacji na poziomie co najmniej 48 samców oraz utrzymanie siedlisk lęgowych na poziomie U1 na powierzchni co najmniej 840 ha.

Podróżniczek obserwowany był licznie w analizowanym buforze, jednak najbliższe stanowisko tego gatunku odnotowano w odległości ok. 4,1 km od osi projektowanej drogi. Mając na względzie specyfikę przedsięwzięcia, zakładany zakres jego oddziaływania oraz brak istotnych powiązań z obszarem, na skutek realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk tego gatunku, zmniejszenia ich areálu, czy też pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji. Inwestycja nie wpłynie także negatywnie na osiągnięcie celów ochrony dla tego gatunku w obszarze obowiązujących:

1. na terenie parku narodowego tj. zachowanie populacji na poziomie 150 rewirów,
2. na terenach poza granicami parku narodowego tj. utrzymanie populacji gatunku w obszarze minimum na poziomie 130 samców oraz utrzymanie siedlisk lęgowych na poziomie FV na co najmniej 550 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Kropiatka była jedynym gatunkiem zaobserwowanym w buforze 5 km od inwestycji na terenie obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi w zasięgu terytorialnym Narwiańskiego Parku Narodowego. Stanowisko to było oddalone od osi inwestycji o ok. 4,9 km. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywany zakres jej oddziaływania znacznie oddalony od siedliska gatunku oraz brak powiązań z obszarem, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk gatunku, zmniejszenia areálu siedlisk istotnych dla gatunku oraz pogorszenia stanu zachowania i ochrony populacji kropiatki. Inwestycja nie wpłynie także negatywnie na osiągnięcie tymczasowego celu ochrony dla tego gatunku określonego jako zachowanie populacji na poziomie 25 rewirów (zgodnie z tymczasowymi celami ochrony dla ptaków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB200001, w części objętej granicami Narwiańskiego Parku Narodowego, wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony).

Ostatnim obszarem zlokalizowanym w buforze 5 km od osi inwestycji jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002. Należy wskazać, iż w linii prostej obszar ten oddalony jest od przedsięwzięcia o ok. 4,2 km, a powierzchnia objęta buforem wynosi ok. 160 ha. Powierzchnia ta znajduje się także w granicach Narwiańskiego Parku Narodowego. Dolina Narwi pomiędzy Surazem i Rzędzianami jest stosunkowo głęboko wcięta w wysoczyzny i zabagniona. Powierzchnia doliny zalega 5-25 m niżej od terenów bezpośrednio do niej przylegających i jest wypełniona torfami osiagającymi miąższość średnio 1 m. Dolina Narwi w granicach NPN posiada specyficzną morfologię - składa się z odcinków rozszerzonych - basenowych i zwężonych, przypominających

przełomy rzeczne. Cechą charakterystyczną doliny Narwi w granicach NPN i Narwiańskich Bagien jest przestrzenne przenikanie się ekosystemów lądowych z ekosystemami wodnymi, wynikające z wyjątkowo rozbudowanej sieci koryt rzecznych funkcjonujących w jedynym w skali kraju systemie rzeki anastomozującej. Na obszarze Natura 2000 Narwiańskie Bagna obowiązują tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony w tym obszarze określone oddzielnie dla terenu w granicach i poza granicami Narwiańskiego Parku Narodowego. Z uwagi na fakt, iż analizowany bufor 5 km wkracza w przedmiotowy obszar Natura 2000 wyłącznie na terenie pokrywającym się z parkiem narodowym poniżej odniesiono się do celów tymczasowych ustanowionych przez Ministra Klimatu i Środowiska w dniu 22 grudnia 2022 r.

Jak wynika z dostępnych danych, w rejonie wspomnianego buforu, w zakresie obszaru Natura 2000 Narwiańskie Bagna, spośród przedmiotów ochrony tego obszaru, odnotowano występowanie bobra europejskiego, kumaka nizinnego, traszkę grzebieniastą, a także płaty cennych siedlisk przyrodniczych: 6230 - Górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* – płaty bogate florystycznie) i 7230 - Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk.

Osobnika bobra europejskiego oraz ślady aktywności tego ssaka odnotowano jedynie w odległości ok. 4,7-4,9 km od osi przedmiotowej drogi. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywane jej oddziaływania, jak również brak istotnych powiązań z obszarem, nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania na ten gatunek. Inwestycja nie wpłynie także na osiągnięcie celów ochrony określonych dla poszczególnych wskaźników stanu ochrony, tj.:

- stan populacji (Utrzymanie co najmniej obecnego stanu wskaźnika FV tj: procent pozytywnych stwierdzeń gatunku >40; indeks populacyjny >60; roczny wskaźnik trendu populacji -  $r \geq 0$ ; zagęszczenie rodzin >3);
- stan siedliska (Utrzymanie co najmniej obecnego stanu wskaźnika FV odnośnie siedliska tj: baza pokarmowa 0,80; udział siedliska kluczowego dla gatunku >0,65; charakterystyka strefy brzegowej >0,80; stopień antropopresji >0,75).

Kumaka nizinnego oraz traszkę grzebieniastą stwierdzono w znacznej odległości od osi inwestycji, ok. 4,7 km na wschód od niej, na terenie stawów hodowlanych w msc. Topilec. Były to pojedyncze stanowiska tych gatunków. Uwzględniając specyfikę planowanej drogi, przewidywane jej oddziaływania oraz ich zasięg, jak również brak istotnych powiązań drogi z obszarem Natura 2000 i miejscem występowania ww. gatunków, nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania na traszkę grzebieniastą i kumaka nizinnego. Inwestycja nie wpłynie zatem na możliwość osiągnięcia celu ochrony kumaka nizinnego, określonego dla wskaźnika stan siedliska jako: Utrzymanie co najmniej obecnego stanu wskaźnika U1 odnośnie siedliska (tj. udział szuwaru w powierzchni zbiornika, wysokość roślinności szuwarowej, roślinność zanurzona i pływająca, nachylenie brzegów zbiornika, zacienienie zbiornika, obecność pływaczki, obecność ryb, bariery wokół brzegu zbiornika, zabudowa otoczenia zbiornika, inne zbiorniki wodne w promieniu 500m, droga asfaltowa). Również w odniesieniu do traszki grzebieniastej, przedsięwzięcie nie uniemożliwi, ani nie utrudni osiągnięcia celu ochrony, określonego dla wskaźnika stanu siedliska jako: Utrzymanie co najmniej obecnego stanu wskaźnika FV odnośnie siedliska (tj. region geograficzny A; powierzchnia zbiornika 400-2000 m<sup>2</sup>; liczba lat, w których zbiornik wysycha w 10 latach 0-2; jakość wody wysoka; zacienienie zbiornika rzędu 0-60 %; wpływ ptaków wodnych 0-2 ptaki na 1000 m<sup>2</sup>; wpływ ryb - brak; liczba zbiorników w odległości  $\leq 500$  m – 4 lub więcej; ocena jakości środowiska lądowego – dobra; stopień zarośnięcia lustra wody przez roślinność - 60-80% zarośnięte lustro wody).

W buforze 5 km odnotowano także 3 płaty siedliska 6230 Górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* – płaty bogate florystycznie). Najbliższy z nich oddalony jest od osi

projektowanej drogi o ok. 4,5 km, co wyklucza zaistnienie jakichkolwiek oddziaływań mogących negatywnie wpłynąć na to siedlisko. Z uwagi na oddalenie i charakter prowadzonych prac, w ramach realizacji analizowanej drogi nie dojdzie do bezpośredniej ani pośredniej ingerencji w to siedlisko, nie dojdzie zatem do uszczuplenia powierzchni siedliska, ani pogorszenia jego struktury i funkcji. W przypadku siedliska 6230, inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celu ochrony dla tego siedliska w obszarze (określonego wskaźnikiem „powierzchnia siedliska”), tj. zachowanie płatów siedliska o łącznej powierzchni min. 7,48 ha. Inwestycja nie wpłynie również na pozostałe cele określone dla poszczególnych wskaźników stanu ochrony, tj.:

- gatunki charakterystyczne [utrzymanie oceny U1 wskaźnika (tzn. 4-6 gatunków charakterystycznych i wyróżniających) w obrębie co najmniej 50 % stanowisk siedliska w obszarze (14 płatów)];
- gatunki dominujące [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. procent pokrycia bliźniczki psiej trawki *Nardus stricta* w transekcji 30 – 50%, obecne 1-2 gatunki o pokryciu > 25%) w obrębie co najmniej 90 % stanowisk siedliska w obszarze (23 płaty)];
- bogactwo gatunkowe [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. >20 gatunków/25 m<sup>2</sup>) w obrębie co najmniej 85 % stanowisk siedliska w obszarze (19 płatach)];
- gatunki obce inwazyjne [utrzymanie obecnej oceny FV wskaźnika (tzn. brak gatunków obcych inwazyjnych) w obrębie siedliska];
- gatunki ekspansywne zielne [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. obce gatunki ekspansywne o <20 %) w obrębie co najmniej 20 % stanowisk siedliska w obszarze (11 płatach)];
- ekspansja drzewiastych [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. pokrycie warstwy B w transekcji <10-25%) w obrębie co najmniej 20 % stanowisk siedliska w obszarze (14 płatach)];
- eutrofizacja [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. brak oznak, ewentualną przyczyną wzrostu żyzności siedliska jest wyłącznie naturalna sukcesja, a pokrycie gatunków nitrofilnych nieznaczne) w obrębie co najmniej 90 % stanowisk siedliska w obszarze (22 płatach)];
- struktura przestrzenna [utrzymanie oceny FV wskaźnika (tzn. płat siedliska zwarte i rozległe, ale siedlisko z natury drobnopowierzchniowe, lecz wtedy wielkość płatów stabilna) w obrębie co najmniej 10 % stanowisk siedliska w obszarze (15 płatach)].

W buforze 5 km odnotowano także 2 płat siedliska 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk. Najbliższy z nich oddalony jest od osi projektowanej drogi o ok. 4,6 km, co determinuje brak jakichkolwiek oddziaływań mogących negatywnie wpłynąć na to siedlisko. Z uwagi na oddalenie i charakter prowadzonych prac, w ramach realizacji analizowanej drogi nie dojdzie do bezpośredniej ani pośredniej ingerencji w to siedlisko, nie dojdzie zatem do uszczuplenia powierzchni siedliska, ani pogorszenia jego struktury i funkcji. W przypadku siedliska 7230, inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celu ochrony dla tego siedliska w obszarze (określonego wskaźnikiem „powierzchnia siedliska”), tj. zachowanie płatów siedliska o łącznej powierzchni min. 88,22 ha. Inwestycja nie wpłynie również na pozostałe cele określone dla poszczególnych wskaźników stanu ochrony, tj.:

- procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcji [utrzymanie co najmniej obecnej oceny U1 wskaźnika (tzn. 50-80%) w obrębie 51% stanowisk siedliska w obszarze (w 17 płatach)];
- gatunki charakterystyczne [utrzymanie co najmniej obecnej oceny U1 wskaźnika (tzn. 4-8 gatunków charakterystycznych lub pokrycie na transekcji 20-50%) w obrębie 54% stanowisk siedliska w obszarze (w 18 płatach)];

- gatunki dominujące [utrzymanie co najmniej obecnej oceny U1 wskaźnika (tzn. brak wyraźnych dominatów, udział gatunków charakterystycznych dla siedliska 7230 i innych mniej więcej równy) w obrębie 70% stanowisk siedliska w obszarze (w 23 płatach)];
- pokrycie i struktura gatunkowa mchów [utrzymanie co najmniej obecnej oceny U2 wskaźnika (tzn. całkowite pokrycie mchów – poniżej 20%, mchy brunatne nie występują lub zajmują co najwyżej łączną powierzchnię do 20% całkowitej powierzchni wszystkich gatunków mchów, zdecydowanie dominują torfowce) w obrębie siedliska];
- obce gatunki inwazyjne [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV wskaźnika (tzn. brak obcych gatunków inwazyjnych) w obrębie 100% stanowisk siedliska w obszarze (w 33 płatach)];
- gatunki ekspansywne roślin zielnych [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV wskaźnika (tzn. brak lub pojedyncze) w obrębie 45% stanowisk siedliska w obszarze (w 15 płatach)];
- zakres pH [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV wskaźnika (tzn. powyżej 7) w obrębie 12% stanowisk siedliska w obszarze (w 4 płatach)];
- ekspansja krzewów i podrostu drzew [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV wskaźnika (brak lub pojedyncze) w obrębie 58% stanowisk siedliska w obszarze (w 19 płatach)];
- stopień uwodnienia [utrzymanie co najmniej obecnej oceny U1 wskaźnika (tzn. poziom wody mierzony w piezometrze –2-10cm powyżej lub do 10cm poniżej powierzchni torfowiska) w obrębie 70% stanowisk siedliska w obszarze (w 23 płatach)];
- pozyskanie torfu [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV (tzn. brak pozyskania torfu) wskaźnika w obrębie 100% stanowisk siedliska w obszarze (w 33 płatach)];
- melioracje odwadniające [utrzymanie co najmniej obecnej oceny FV wskaźnika (tzn. brak sieci rowów i kanałów melioracyjnych oraz innych elementów infrastruktury melioracyjnej odwadniających torfowisko bądź infrastruktura melioracyjna w znacznym stopniu „zneutralizowana” na skutek podjętych działań ochronnych takich jak: zasypywanie rowów, budowa zastawek itp.) w obrębie 52% stanowisk siedliska w obszarze (w 17 płatach)].

Realizacja drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz – Płoski oraz drogi krajowej nr 65 może w niewielkim stopniu wpłynąć na topoklimat. Potencjalnie zmiany lokalnych warunków klimatycznych mogą nastąpić w wyniku:

- wycinki drzew i krzewów przewidzianej w ramach oczyszczania terenu inwestycji;
- zmiany rzeźby terenu w ramach budowy korpusu drogowego;
- zmiany stosunków wodnych spowodowane pojawieniem się nowych obiektów;
- zmiany sposobu użytkowania gruntów (utrata naturalnych pochłaniaczy dwutlenku węgla takich jak gleby torfowe, tereny leśne).

Biorąc pod uwagę zakres prac związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, we wszystkich wariantach inwestycyjnych, w odniesieniu do wycinki drzew i krzewów, budowy korpusu drogowego i obiektów inżynierskich ocenia się, że wpływ etapu budowy na topoklimat nie będzie znaczący.

Ponadto wykorzystywanie do robót budowlano-montażowych i transportu materiałów maszyn budowlanych i pojazdów oddziałuje na klimat poprzez emisję z ich silników gazów cieplarnianych (głównie dwutlenku węgla, podtlenku azotu i metanu). Zważywszy na relatywnie małą skalę i tymczasowość tej emisji, uznaje się, że jej udział w łącznej emisji gazów cieplarnianych jest niewielki zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej w aspekcie wkładu w realizację ustalonych celów redukcyjnych.

Eksploatacja infrastruktury drogowej może powodować niekorzystne oddziaływania związane z:

- podwyższeniem temperatury przy powierzchni gruntu – nawierzchnia drogowa ma mniejsze albedo niż szata roślinna, dlatego bardziej się nagrzewa;

- zmniejszeniem wilgotności przy gruncie – woda łatwiej odparowuje z gładkiej i cieplejszej powierzchni, dodatkowo szybciej, gdy nie jest zatrzymywana przez roślinność;
- emisją do atmosfery gazów zaliczanych do gazów cieplarnianych m.in. dwutlenku węgla, podtlenku azotu, metanu z pojazdów korzystających z przedmiotowej infrastruktury.

Zarówno na odcinkach dróg przebiegających przez tereny otwarte, jak i przez las, odrębny mikroklimat związany z istnieniem drogi występuje jedynie w strefie wąskiego pasa. Kształtuje go przede wszystkim absorpcja ciepła i promieniowania przez powierzchnię drogi. Zasięg zmian warunków mikroklimatycznych nie wykracza istotnie poza pas drogowy, a w rzeczywistości część zmian mikroklimatycznych nie wykracza poza obszar pobocza.

Eksploatacja drogi wiąże się z użyciem energii – pojazdy o napędzie spalinowym emitują do środowiska gazy cieplarniane (głównie dwutlenek węgla, podtlenek azotu i metan). Transport jest jednym z głównych źródeł tej emisji, obok energetyki i przemysłu. Szacuje się, że ok. 20% światowej emisji gazów cieplarnianych pochodzi z transportu, przy czym dominujący udział (ok. 90%) ma spalanie paliw w transporcie drogowym. Budowa dróg szybkiego ruchu i obwodnic jest sposobem zmniejszania tego oddziaływania na klimat w skali Polski dzięki zwiększeniu płynności ruchu.

Udział przedmiotowej infrastruktury drogowej w emisji gazów cieplarnianych, w aspekcie wkładu w realizację ustalonych celów redukcyjnych, jest niewielki w skali globalnej i regionalnej, ale może być znaczący w skali lokalnej (poziom gminy). Tym niemniej nie należy oczekiwać, że spowoduje odczuwalne zmiany warunków klimatycznych.

Biorąc pod uwagę powyższe, stwierdza się, że w trakcie eksploatacji inwestycji jej wpływ na klimat będzie niewielki.

W celu ograniczenia oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat w aspekcie zmian atmosferycznych (emisja gazów cieplarnianych) w trakcie jego realizacji będą podjęte następujące działania:

- właściwa organizacja prac budowlanych i transportowych skutkująca ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, wyłączanie silników w czasie przerw w pracy, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów;
- właściwa organizacja prac budowlanych i transportowych skutkująca ograniczeniem do minimum ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych;
- prowadzenie prac z wykorzystaniem nowoczesnego, sprawnego technicznie i wydajnego sprzętu budowlanego, wyposażonego w elementy zmniejszające emisję spalin;
- właściwa eksploatacja i konserwacja sprzętu budowlanego;
- nie przeładowywanie pojazdów.

W trakcie eksploatacji inwestycji jej wpływ na klimat będzie niewielki i nie należy oczekiwać, że spowoduje odczuwalne zmiany warunków klimatycznych. Tym niemniej zaprojektowane pasy zieleni będą minimalizowały oddziaływanie drogi na klimat.

Czynniki klimatyczne takie jak: deszcz, ekstremalne temperatury powietrza, silne wiatry oddziałują na inwestycję na etapie jej realizacji poprzez wpływ na długość cyklu budowlanego oraz ilości zużytych materiałów budowlanych.

Na skutek dużej częstotliwości i wielkości opadów atmosferycznych może nastąpić zalewanie placu budowy, wzrasta również ryzyko wystąpienia osunąć ziemi.

Występowanie bardzo wysokich i bardzo niskich temperatur powietrza uniemożliwia prowadzenie prac i wykorzystanie wybranych materiałów. Działania prowadzone w warunkach zimowych wymagają szczególnego zaplanowania oraz przygotowania. Wiąże się to z wymaganiami wynikającymi ze stosowanych technologii, metod pracy, lokalizacji oraz koniecznością zagwarantowania zatrudnionym warunków, które umożliwią realizację zadań. Śnieg, mróz, lód, szron i szadź stwarzają dla pracowników oraz eksploatowanych

maszyn, urządzeń i narzędzi dodatkowe zagrożenia, które należy wyeliminować bądź ograniczyć. Przy temperaturach poniżej  $-15^{\circ}\text{C}$  zaleca się wstrzymywanie wszelkich prac na otwartym powietrzu. Z kolei latem, przy temperaturze powyżej  $28^{\circ}\text{C}$ , zgodnie z przepisami bhp i z potrzeby ochrony pracowników przed pracą w niesprzyjających warunkach, należy okresowo wstrzymać działania na otwartej przestrzeni. Ponadto nie można prowadzić robót montażowych w temperaturze powyżej  $30^{\circ}\text{C}$ , gdyż może nastąpić utrata właściwości użytkowych wbudowywanych materiałów. W pewnych przypadkach możliwe jest użycie materiałów droższych, lecz odpornych na ekstremalne temperatury.

W przypadku budowy infrastruktury drogowo – mostowej główne utrudnienia powodowane niskimi temperaturami dotyczą prac związanych z układaniem nawierzchni drogowych oraz betonowaniem. O ile w przypadku nawierzchni drogowych bitumicznych nie ma możliwości zastosowania efektywnych i ekonomicznie uzasadnionych środków, które pozwoliłyby na prowadzenie robót w temperaturach poniżej  $5 - 10^{\circ}\text{C}$ , o tyle w przypadku betonowania powszechnie wykorzystuje się kilka metod. W niskich temperaturach można stosować mieszanki betonowe, których skład zapewnia bezpieczną oraz wymaganą wytrzymałość dla stwardniałego betonu. Stosunkowo popularnym sposobem obniżania temperatur zamarzania wody, wraz z przyspieszaniem procesów wiązania, jest wykorzystywanie domieszek przeciwmrozowych. Jednakże wykorzystywanie tego typu domieszek, zgodnie z zaleceniami producentów chemii budowlanej, nie zwalnia wykonawców z przestrzegania rygorystycznych wymogów dotyczących wykonywania i pielęgnacji betonu w warunkach niskich temperatur. Nie dopuszcza się stosowania przemrożonych kruszyw. Nie wolno także betonować na przemrożony podkład, np. zamarznięty grunt lub zamarzniętą podbudowę z chudego betonu. Bardzo wymagającym etapem jest prawidłowa ochrona po wbudowaniu. Przy wykonywaniu betonów w ujemnych temperaturach istotne znaczenie ma zabezpieczenie świeżej mieszanki betonowej przed zamarznięciem, aby mogły przebiegać reakcje chemiczne między cementem i wodą mające decydujący wpływ na wytrzymałość betonu. Prawidłowo prowadzona pielęgnacja powinna chronić beton przed utratą ciepła, nie dopuścić do zamrożenia powierzchni betonu przed osiągnięciem wymaganej wytrzymałości bezpiecznej oraz zapewnić odpowiedni poziom wilgoci niezbędny do prawidłowego przebiegu procesu hydratacji. Wskazane jest, aby beton po zabudowaniu utrzymywać w temperaturze  $+10^{\circ}\text{C}$  przez kolejne 3 dni, albo do czasu aż osiągnie ok. 40% swojej wytrzymałości końcowej. W celu zapewnienia prawidłowych warunków temperaturowych wykorzystywane są m.in. metody: podgrzewanie betonu, zachowanie ciepła czy stosowanie cieplaków. Należy mieć jednak na uwadze, że doświadczenia wielu firm wykonawczych oraz producentów chemii budowlanej wskazują, że betonowanie w temperaturach niższych niż  $-10^{\circ}\text{C}$  jest nieekonomiczne i trudne technicznie do wykonania z uwagi na prace ludzi i urządzeń technicznych.

Silne wiatry ograniczają natomiast możliwość użycia dźwigów i innych wysokich urządzeń budowlanych. Wpływają także na przebieg robót związanych z układaniem nawierzchni drogowych i betonowaniem. Wiatr przyspiesza parowanie wody, w wyniku czego następuje oziębienie ciepłych mieszanek mineralno – bitumicznych i mieszanek betonowych.

Niekorzystne jest także oddziaływanie opadów deszczu i śniegu. Deszcz i woda ze śniegu powodują nasycenie lub rozmycie świeżo ułożonej mieszanki, co prowadzi do destrukcji mieszanek mineralno – bitumicznych i betonu. Topniejący śnieg odbiera z otoczenia energię cieplną powodując dodatkowe oziębienie warstwy wierzchniej. Oddziaływaniu opadów atmosferycznych można przeciwdziałać, wykorzystując osłony lub zadaszenia, niemniej jest to kosztochłonne.

Warunki pogodowe uniemożliwiające prowadzenie prac zostaną sprecyzowane w Specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. Montując elementy

lub stosując określone materiały budowlane należy bezwzględnie stosować się do instrukcji wewnętrznych lub zaleceń producenta w zakresie przestrzegania dopuszczalnych temperatur ich użycia.

Ryzyka związane z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi należy wziąć pod uwagę na etapie planowania. Przy opracowywaniu harmonogramu prac niezbędne jest uwzględnienie normalnych warunków atmosferycznych w poszczególnych porach roku oraz zarezerwowanie dodatkowego okresu na sytuacje nieprzewidziane związane z ekstremalnymi warunkami pogodowymi. Ponadto niekorzystne warunki pogodowe mogą zostać złagodzone poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i organizacyjnych.

Infrastruktura drogowa, ze względu na przestrzenny charakter, jest szczególnie wrażliwa na niektóre zjawiska klimatyczne. Należą do nich przede wszystkim wahania temperatury oraz opady i silny wiatr.

Wahania temperatury, w szczególności tzw. przejścia przez temperaturę 0°C w połączeniu z opadami lub topniejącym śniegiem: sprzyjają zjawisku gołoledzi, a także intensyfikują korozyjne oddziaływanie wody (i soli) na infrastrukturę transportową. Opady śniegu mogą powodować nieprzejezdność dróg, opóźnione lub niezrealizowane kursy, wypadki drogowe, wzrost kosztów utrzymania tras.

Niskie temperatury ujemne są czynnikiem ograniczającym możliwości transportu drogowego, powodują uszkodzenia nawierzchni drogowej (przełomy zimowe).

Niekorzystne jest także oddziaływanie wysokich temperatur i upałów, szczególnie długotrwałych, które powodują m.in. zwiększenie podatności nawierzchni bitumicznych na oddziaływania pojazdów.

Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest mgła, szczególnie często występująca w warunkach jesienno - zimowych przy temperaturach bliskich zera. Ograniczenie widoczności wywołane tym zjawiskiem powoduje zmniejszenie prędkości w ruchu drogowym, a także zwiększa ryzyko wypadków drogowych.

Zjawiska pogodowe o charakterze nagłym, takie jak silne wiatry i ulewy powodować mogą między innymi:

- w przypadku wiatrów - tarasowanie dróg przez powalone drzewa i słupy energetyczne oraz uszkodzenia ekranów przeciwhałasowych;
- w przypadku ulew - wywołanie powodzi, które dezorganizują funkcjonowanie transportu poprzez: uszkodzenia infrastruktury drogowej, obsunięcia ziemi, podtopienia terenu a wraz z nim, awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających, zniszczenie środków transportowych, a także utrudnienia w komunikacji miejskiej zwłaszcza w wyniku podtopienia obniżonych części dróg i ulic, a także dojazdów do mostów.

Na etapie projektowania przedmiotowej inwestycji uwzględniono istniejące warunki atmosferyczne i klimatyczne oraz ich przewidywane zmiany, poprzez odpowiedni dobór rozwiązań projektowych. Przy projektowaniu niwelety drogi i systemu odwodnienia wzięto pod uwagę zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu. Przy projektowaniu obiektów inżynierskich, m.in. mostu nad rzeką Narew, przeanalizowano kwestię niezwiększania zagrożenia powodziowego i dostosowano wysokość konstrukcji mostowych do swobodnego spływu wód powodziowych, zapewniając bezpieczeństwo powodziowe dla tzw. „wody trzystuletniej” (prawdopodobieństwo raz na 300 lat). Ekran akustyczny został wyliczony zgodnie z obowiązującą normą, która określa zasady ustalania obciążenia wiatrem. Przy planowaniu rozwiązań dla urządzeń infrastruktury technicznej uwzględniono posadowienie ich poniżej głębokości przemarzania gruntu. Ponadto do budowy przedmiotowej infrastruktury zostaną wykorzystane materiały budowlane odporne na niskie i wysokie temperatury. Przy określaniu nawierzchni drogowych wzięto pod uwagę aspekt odporności mieszanek mineralno – asfaltowych na pękanie w niskich temperaturach i trwałe deformacje w wysokich temperaturach i dobrano lepiszcze do nawierzchni asfaltowych

o odpowiednich parametrach. Do nasadzeń przewidziano gatunki z właściwej strefy mrozoodporności.

Analiza warunków klimatycznych z uwzględnieniem skali i częstotliwości zdarzeń ekstremalnych wykazała, że przedmiotowy obszar charakteryzuje:

- prawie pewne wystąpienie każdego roku wiatrów o prędkości powyżej  $\geq 15$  m/s w porywach i umiarkowane prawdopodobieństwo wystąpienia w ciągu roku wiatrów o prędkości 50 m/s, przy czym ryzyko spowodowania przez te zjawiska znacznych zniszczeń jest niskie;
- umiarkowanie prawdopodobne przejścia trąby powietrznej;
- prawdopodobne wystąpienie intensywnych opadów deszczu o wysokości  $\geq 30$  mm/dobę i mało prawdopodobne wystąpienie powodzi, przy czym ryzyko spowodowania przez te zjawiska znacznych zniszczeń jest niskie;
- prawie pewne wystąpienie corocznie do 30 dni gorących ( $T_{\max} \geq 25^{\circ}\text{C}$ ), kilku dni upalnych ( $T_{\max} \geq 30^{\circ}\text{C}$ ) i kilku dni bardzo mroźnych ( $T_{\max} \leq -10^{\circ}\text{C}$ ) oraz 120 dni przymrozkowych, przy czym ekstremalne temperatury nie stanowią istotnego zagrożenia dla funkcjonowania analizowanej infrastruktury drogowej;
- prawie pewne wystąpienie corocznie kilku dni z gołoledzią, zamiecią śnieżną oraz 80 dni z opadem śniegu, 60 dni z mgłą, przy czym zjawiska te mogą spowodować utrudnienia w funkcjonowaniu przedmiotowej infrastruktury drogowej;
- prawie pewne wystąpienie corocznie kilku dni z gradem i 30 dni z burzą, przy czym skala tych zjawisk nie stanowi zagrożenia w aspekcie powodowania znacznych szkód w infrastrukturze drogowej;
- mało prawdopodobne wystąpienie osuwisk;
- brak zagrożenia wystąpieniem lawin śnieżnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest potencjalnie wrażliwe na ekstremalne sytuacje pogodowe i zjawiska atmosferyczne, jednakże biorąc pod uwagę częstość, prawdopodobieństwo i konsekwencje zaistnienia ekstremalnych sytuacji i zjawisk klimatycznych, stanowiących potencjalne zagrożenia dla prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przedmiotowej infrastruktury, a także przewidziane rozwiązania techniczne i technologiczne oraz zakładając zastosowanie „odpornych” materiałów budowlanych, oddziaływania klimatu określa się generalnie jako łagodne, nie powodujące konieczności wyłączenia analizowanych odcinków dróg z eksploatacji, z zastrzeżeniem sporadycznych sytuacji wyjątkowych, które mogą spowodować uszkodzenie bądź zniszczenie elementów infrastruktury drogowej.

Planowana trasa przebiega głównie przez obszary otwarte i nizinne, wykorzystywane rolniczo. Ale występuje tu także krajobraz pagórkowaty czy leśny (Puszcza Knyszyńska), a także mokradłowy, związany z doliną rzeki Narwi.

Budowa drogi klasy S i DK w nowym śladzie spowoduje dalszą antropizację krajobrazu w rejonie jej przebiegu, poprzez pojawienie się nowego ciągu komunikacyjnego. Mimo, iż krajobraz, który przecinać będzie planowana droga jest przekształcony przez człowieka to pojawienie się nowego, dużego obiektu liniowego spowoduje dalsze jego przekształcenie.

Planowana inwestycja będzie oddziaływać na krajobraz w stopniu zróżnicowanym w zależności od projektowanych konstrukcji obiektów inżynierskich oraz wyniesienia niwelety drogi. Ze względu na uwarunkowania terenowe realizacja inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia prac ziemnych (utworzenie nasypów oraz wykopów). Droga przeprowadzona w wykopie jest bardziej korzystna ze względów krajobrazowych, natomiast wykonanie nasypów spowoduje wyniesienie trasy ponad otaczający teren, a co za tym idzie powstanie nowego obiektu, jako formy dobrze widocznej w krajobrazie.

W fazie budowy realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z:



- przekształceniem ukształtowania powierzchni ziemi związanego z pracami niwelacyjnymi;
- likwidacją oraz przekształceniem fizycznym pokrywy glebowej, usunięciem wszelkiej roślinności na całej trasie przebiegu drogi;
- zakładaniem zapleczy budowy, pracami ciężkiego sprzętu, składowaniem materiałów budowlanych itp.;
- ewentualnym zaśmieceniem terenów sąsiednich odpadami powstającymi podczas budowy.

W fazie eksploatacji przekształcenia krajobrazu powstałe w wyniku budowy drogi będą trwałe, a oddziaływania w fazie eksploatacji będą pochodną przecięcia systemów krajobrazowych, istnienia w przestrzeni liniowego, wielkogabarytowego obiektu. Pozostaje to w bezpośrednim związku z kształtowaniem warunków przyrodniczych i form użytkowania na przylegających terenach.

Powstanie drogi może spowodować dalsze zmiany w krajobrazie, jeżeli teren w pobliżu inwestycji zostanie zurbanizowany.

Wyżej opisany wpływ na krajobraz przekłada się również na walory rekreacyjne terenu. Niemniej wpływ ten nie będzie znaczny, a głównie ograniczony do fazy budowy drogi. W tym czasie pogorszeniu ulegać mogą wrażenia widokowe na terenach bezpośrednio przylegających do inwestycji. Zaplecza budowy, składowiska materiałów budowlanych, powstające odpady itp. są niepożądanymi elementami w krajobrazie, mogące stanowić nieestetyczne zamknięcia krajobrazowe, niekorzystnie ograniczające widok. Jednak po zakończeniu realizacji inwestycji przekształcenia te zostaną zniwelowane, a teren zrekultywowany w liniach rozgraniczających.

W celu zabezpieczenia krajobrazu na etapie budowy należy:

- przyjąć minimalną szerokość pasa robót (wyłącznie w liniach zakresu inwestycji) tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności;
- utrzymywać porządek na terenie budowy, dzięki np. odpowiedniej ilości i lokalizacji pojemników na odpady, sanitariatów i właściwej gospodarki materiałowej w celu uniknięcia zanieczyszczenia terenu.

Na etapie eksploatacji w celu minimalizacji wpływu inwestycji na krajobraz, związany z pojawieniem się w przestrzeni nowego, liniowego obiektu drogowego, zaleca się nowe nasadzenia roślinności wzdłuż projektowanej trasy. Każda, a szczególnie zróżnicowana zieleń, jak np. pasowe ciągi roślinności drzewiastej i krzewiastej, pojedyncze grupy drzew lub krzewów, pnącza czy mozaiki roślinności trawiastej, podnoszą walory estetyczne krajobrazu. Dlatego należy dążyć do ukształtowania wzdłuż drogi zróżnicowanego krajobrazu, w którym znajdą miejsce różne formy roślinności. Pasy roślinności powinny składać się przede wszystkim z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Roślinność ta powinna zostać tak zaprojektowana, aby optycznie zaburzyć prostoliniowy przebieg trasy, a także łagodnie wiązać przecinane przez nią typy krajobrazu. Poza tym zieleń ta pozwoli odpowiednio wkomponować przebieg trasy w istniejący teren oraz krajobrazowo uatrakcyjnić jej pobrzeże. Dodatkowo pełnić będzie szereg dodatkowych funkcji (funkcja biologiczna, klimatyczna, biocenotyczna, estetyczna, techniczna). Nowe nasadzenia zieleni wzdłuż trasy częściowo zrekompensują straty spowodowane wycinką drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, tworząc możliwość odbudowy ożywionej części ekosystemu.

W ocenie organu na obecnym etapie na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez Inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie można określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in.: lokalizacji urządzeń ochrony środowiska (urządzenia ochrony wód, ekrany akustyczne). Szczegółowe informacje będą znane dopiero po wykonaniu projektu

budowlanego, z tego też względu nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Planowana inwestycja z uwagi na swoją lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Inwestor pismem z dnia 18 lipca 2023 r., znak: O/BI.I-2.5302.1.7.2023.JW zwrócił się na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ze względu na ważny interes społeczny. Uwzględniając argumenty Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony.

Przebieg drogi ekspresowej S19 granica państwa – Kuźnica – Sokółka – Korycin – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Rzeszów – granica państwa ustalony został Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 784 ze zm.). Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi jeden z istotnych elementów docelowego tranzytowego układu dróg w kraju i Europie (sieć TEN-T).

Zadanie polegające na budowie drogi S19 na odcinku Choroszcz – Ploski zostało wpisane do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz ujęte w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – jako zadanie zadań kontynuowane z PBDK 2014 – 2023. Pełna i sprawna realizacja założeń Programów BDK pozwoli na:

- zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego;
- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów oraz budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych;
- tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych;
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast oraz udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych dzięki budowie obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem;
- wzmocnienie potencjału obszarów wiejskich oraz zwiększenie dostępu do oferowanych przez miasta usług publicznych;
- rozwój przedsiębiorczości.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi przeciwdziałać będzie wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie infrastruktury drogowej wschodnich i północno-wschodnich rejonów oraz położonych tu miast wojewódzkich, które nie są powiązane pomiędzy sobą za pomocą nieprzerwanego ciągu drogowego wysokiej klasy technicznej.

Tym samym realizacja przedsięwzięcia wpisuje się w cele strategiczne określone w licznych dokumentach o znaczeniu krajowym i regionalnym, w szczególności:

- Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030;
- Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);
- Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2030.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi przyczyni się do:

- zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprawy warunków ruchu (przepustowość, zmniejszenie strat czasu) oraz zapewnienia komfortowego i szybkiego przejazdu wszystkim użytkownikom planowanej drogi;
- zmniejszenia uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych.

Uznano zatem, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest w pełni wskazana ze względu na przytoczone wyżej uwarunkowania mające wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę uznano również, że przedmiotowa inwestycja wypełnia znamiona przesłanki innego interesu społecznego, podlegającego ochronie na mocy art. 108 § 1 Kpa. Zwrócić należy także uwagę na ugruntowane w tym zakresie orzecznictwo sądowno-administracyjne uznające za działania w interesie społecznym: budowę boiska sportowego (por. orzeczenie WSA w Gliwicach z dnia 26 sierpnia 2011 r., II SA/GI 81/11), budowę ulicy (por. orzeczenie NSA z dnia 21 czerwca 1999 r., IV SA 1425/97), czy też sieci elektroenergetycznej, jako inwestycji celu publicznego (por. orzeczenie NSA z dnia 8 marca 2017r., sygn. akt: I OSK 2418/16). Prace związane z budową planowanej inwestycji wpisują się zatem w katalog działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu, określonego w art. 108 § 1 Kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/K r 1535/12).

Wskazać należy także, że przedmiotowe przedsięwzięcie będzie dofinansowywane ze środków krajowych, a także ze środków unijnych, a w interesie społecznym leży wykorzystanie tych środków przewidzianych na realizację infrastruktury drogowej.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności również ze względu na wyjątkowo ważny interes strony. Realizacja inwestycji wpisuje się w cele strategiczne określone w licznych dokumentach strategicznych o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi podjęcie dalszych działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co przyspieszy realizację przedmiotowego zadania.

Niezbędnym elementem wykonania planowanej inwestycji, leżącej w interesie społecznym, jest niezwłoczne (z uwagi na konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na całkowicie wstępnym etapie procesu inwestycyjnego) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w użytecznej, w procesie inwestycyjnym, formie, tj. decyzji ostatecznej lub decyzji nieostatecznej opatrzonej rygiorem natychmiastowej wykonalności. Zwłoka w uzyskaniu takiej decyzji i oczekiwanie na zajęcie stanowiska przez organ odwoławczy, które jest możliwe dopiero po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego i wszystkich czynności procesowych z tym związanych, niewątpliwie zagrażają innemu interesowi społecznemu, zdefiniowanemu jako realizacja społecznie bardzo potrzebnej inwestycji transportowej.

Jako szczególnie ważny interes strony i interes społeczny należy wskazać fakt, że przedmiotowe przedsięwzięcie będzie dofinansowywane ze środków krajowych i unijnych.

Konsekwencją wystąpienia opóźnień na którymkolwiek z etapów będzie niewykorzystanie przeznaczonych na ten cel środków krajowych i unijnych. Potwierdzeniem zakwalifikowania ww. sytuacji jako ważnego interesu społecznego jest wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 lipca 2009 r., sygn. I.OSK.987/08, w którym wskazano, że istotny interes społeczny w rozumieniu przepisu art. 108 K.P.A. może stanowić fakt, iż inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej, których wykorzystanie jest ściśle zależne od terminów granicznych określonych dla poszczególnych programów finansowych.

W ocenie organu przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 26 czerwca 2023 r. zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Obwieszczenie to zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku od dnia 26 czerwca 2023 r. na okres 14 dni.

W trakcie prowadzonego postępowania (również z udziałem społeczeństwa) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku wpłynęły uwagi i wnioski: Państwa Jana i Jolanty Kulesza, Pana Janusza Karpowicza, Stowarzyszenia „Zielona Osada” reprezentowanego przez Adw. Sebastiana Kunowskiego, Stowarzyszenia Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot.

Ponadto Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot złożyło wniosek o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii eksperckiej Kurek Rafał: Opinia ekspercka do opracowania pn.: „Raport roczny za okres od 1.09.2021 do 31.08.2022 r. obejmującego: - Monitoring migracji fauny doliną rzeki Narwi w rejonie mostu znajdującego się ciągi drogi krajowej nr 19. - Monitoring na obszarze istniejącej trasy drogi DK19 w rejonie istniejącego skrzyżowania DK19 z DP nr 1483B” wykonanego przez Silva-expert, mgr inż. Rafał Miklas, wrzesień 2022.

Zdaniem tut. organu przedłożony materiał trudno uznać za opinię ekspercką – jest to opinia indywidualna Rafała T. Kurka wyrażona do materiałów przedłożonych z raportem oddziaływania na środowisko. Analiza wpływu na korytarze ekologiczne została przeprowadzona w raporcie oddziaływania na środowisko a nie w raporcie z monitoringu mostu. Raport z badań stanowił materiał uzupełniający w odniesieniu do wyników inwentaryzacji przedłożonych z raportem. Podobne zastrzeżenia Stowarzyszenie wskazywało już w swoich uwagach złożonych podczas udziału społeczeństwa. W ww. opinii Rafał T. Kurek nie przedstawia żadnych nowych danych z badań prowadzonych w analizowanym rejonie – nie przedkłada więc żadnych nowych dowodów, które byłyby nieznane na etapie prowadzonego postępowania. W związku z powyższym przedłożony materiał nie wpływa na stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku zawarte w niniejszej decyzji.

Wniesione uwagi i wnioski dotyczyły:

- 1) Państwo Jan i Jolanta Kulesza nie wyrażają zgody na proponowany przebieg drogi (dotyczy działek o nr geod. 240/6 do 240/43).
- 2) Pan Janusz Karpowicz sprzeciwia się przebiegowi drogi przez swoją działkę nr 229/1 w m. Kuriany, gm. Zabłudów. Ponadto zwraca uwagę na ocenę dotyczącą ww. działki wykonaną na swój wniosek, w porównaniu do decyzji środowiskowej wykonanej na

wniosek inwestora. Zdaniem wnoszącego uwagi ww. działka ma długość 300 m i na niej jest 20 gatunków ptaków, natomiast na 3 km odcinku w którym mieści się również ww. nieruchomości nie ma ptaków chronionych.

- 3) Stowarzyszenie „Zielona Osada” reprezentowane przez Adw. Sebastiana Kunowskiego wniosło uwagi i zastrzeżenia dot.

a) nieaktualnej i nieprawidłowo wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej;

Przedmiotowy raport OOS jest nieaktualny i zawiera szereg błędów metodologicznych. Uwaga ta dotyczy w szczególności wadliwości badań terenowych prowadzonych na potrzeby inwentaryzacji orlika krzykliwego, które nie zostały uzupełnione w toku ponownego postępowania przed RDOŚ. Uchybienia raportu odnoszą się również do okresów, w jakich dokonano badań małych zwierząt, pozostałych ptaków, płazów, gadów oraz bezkręgowców. Zbyt późne rozpoczęcie zbierania danych nie pozwala na inwentaryzację gatunków występujących wczesną wiosną. Nadto w toku inwentaryzacji herpetologicznej nie uwzględniono okresu jesiennej migracji, kiedy to płazy zaczynają wędrówkę na zimowiska, a okres przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej spowodował pominięciem migrujących gatunków ptaków.

Nieprawidłowy termin inwentaryzacji awifauny (kwiecień - czerwiec) doprowadził do błędnego oszacowania liczby gatunków występujących w strefie oddziaływania planowanej inwestycji. Zgodnie z poglądami nauki szereg form awifauny, zwłaszcza osiadłych (srokosz, dzierzba) aktywność tokową przejawia przez zaledwie kilkanaście dni w ciągu roku – na przełomie lutego i marca. Tym samym gatunki te pozostawały poza możliwością wykrycia metodami waloryzacji ornitologicznej stosowanej przez autorów raportu. Sowy, ptaki drapieżne (szponiaste), dzięcioły i pełzacze, a także krzyżodzioby świerkowe - również, z uwagi na późny termin startu waloryzacji ornitologicznej (od kwietnia) pozostawały nieuchwytnie (Kopij, G. 2014. „Metoda kartograficzna: wersje uproszczone czy kombinowane?”. Metody - Ornis Polonica 2014, s. 137-145). Autor powołanej publikacji sugeruje konieczność rozpoczęcia inwentaryzacji już w lutym, zwłaszcza w odniesieniu do gatunków takich jak sowy i dzięcioły (ekspertyza mgr Janusza Kupisa).

Powyższe zastrzeżenia potwierdza również uważna analiza aneksu do raportu OOS złożonego przez inwestora w toku postępowania odwoławczego. Z dokumentu tego wynika, że inwentaryzacja ta nie była przeprowadzona również w okresach rekomendowanych przez GIOŚ. Uwaga ta dotyczy w szczególności takich gatunków jak: bączek, błotniak łąkowy, trzmiełojad, zimorodek, derkacz, gąsiorek, jarzębatka, ortolan, sóweczka, świergotek polny, dzięcioł średni, lelek, których waloryzacja została przeprowadzona zbyt późno.

Ponadto należy zwrócić uwagę na brak inwentaryzacji awifauny w okresie jesiennym (badania terenowe zakończono w czerwcu 2016 r.). Uchybienie to nie pozwoliło na inwentaryzację gatunków obecnych w tym okresie. Ma to tym większe znaczenie, że rzeka Narew stanowi międzynarodowy korytarz, mający istotne znaczenia dla migracji ptaków. Organ odwoławczy powinien w tej sytuacji przywiązać szczególną uwagę do jakości inwentaryzacji ptaków wędrujących oraz wykazania przez autorów raportu szczegółowej i dokładnej metodologii tych badań. Tymczasem w realiach rozpoznawanej sprawy inwentaryzacja awifauny dotyczy w zasadzie wyłącznie gatunków lęgowych pomijając gatunki migrujące. W raporcie odnotowano co prawda, że przeprowadzono kontrole uwzględniające okresy migracji wiosennej i wędrówki jesiennej, jednakże nie podano żadnych szczegółowych danych dotyczących konkretnych terminów przeprowadzenia tych badań. W tej sytuacji należy uznać, że raport nie zawiera miarodajnych danych

pozwalających na rzeczywistą ocenę skali oddziaływania planowanego przedsięwzięcia liniowego na przedstawicieli awifauny, a okres przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej spowodował pominięciem migrujących gatunków ptaków.

Powyższą argumentację wspiera również treść decyzji RDOŚ w Białymstoku z dnia 29 stycznia 2014 r. znak: WOOS-II.4200.4.2012.UM. W jej uzasadnieniu organ stwierdził, że przeprowadzenie badań awifauny w okresie marzec – lipiec było nieprawidłowe, ponieważ skutkowało brakiem możliwości rozpoznania występowania migrujących gatunków ptaków. Dalej RDOŚ podkreślił, iż raport analizujący ocenę oddziaływania na środowisko przyrodnicze przygotowany w nieodpowiednim okresie jest nieprzydatny. Autorzy tego dokumentu, którzy zakończyli badania wraz z lipcem, pominęli okres dyspersji potęgowej niektórych gatunków oraz migracji jesiennej. W tej sytuacji organ doszedł do słusznego przekonania, iż tego rodzaju badania ornitologiczne nie pozwalają na ustalenie rzeczywistego wpływu planowanego przedsięwzięcia na przedstawicieli awifauny.

Inwentaryzacja herpetologiczna przeprowadzona na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest również wadliwa. Błąd ten polegał w realiach niniejszej sprawy przede wszystkim na zbyt późnym rozpoczęciu przedmiotowej waloryzacji. Zgodnie z ugruntowanymi poglądami nauki przyjęty przez autorów raportu OOŚ termin badań terenowych dla płazów takich jak ropucha szara, żaba moczarowa i trawna, a także huczek (Grzebiuszka ziemna) w ogóle nie pokrywał się z okresem godów wyżej wymienionych gatunków, tj. okresem na przełomie marca i kwietnia (Juszczak, W. 1987. Płazy i gady krajowe". PWN. Warszawa, Klimaszewski, K. 2013. „Płazy i gady". MULTICO. Warszawa, Kurek, R.T. i inni. 2011. „Poradnik ochrony płazów." Z cyklu: „Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki", Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot. Bystra). Zastosowana metodyka i termin waloryzacji, w przypadku tych istotnych gatunków herpetofauny w literaturze traktuje się za ledwie jako „pomocnicze i uzupełniające" (str. 36 i 72 - Klimaszewski, 2013; Kurek, 2011, str. 30 i dalej). Moment startu waloryzacji (druga dekada kwietnia), wykluczał uwzględnienie nie tylko lokalizacji tokowisk, ale i ewentualnych przejść dla płazów w projektowanej trasie. Nic zatem dziwnego, że w przypadku wyżej wymienionych gatunków, stwierdzano krytycznie małą ich liczebność, a niektórych nie wykazano w ogóle. W literaturze przedmiotu podkreśla się obligatoryjną konieczność rozpoczęcia waloryzacji z początkiem marca (Kurek i inni, 2011, str. 30 i dalsze).

Krytycznie należy ocenić również dobór obszaru przeprowadzonej waloryzacji herpetologicznej. Badania w tym zakresie prowadzono na odcinkach o szerokości 500 m po obu stronach planowanej trasy, podczas gdy zalecana szerokość inwentaryzowanego obszaru powinna wynosić 1 km po obu stronach realizowanego przedsięwzięcia. „Dobrze przeprowadzona inwentaryzacja dostarcza danych na temat lokalizacji zbiorników wodnych (miejsc rozrodu) znajdujących się w pasie drogowym oraz w odległości do 1.000 m od jego granic. (...) W przypadku inwentaryzacji płazów w związku z inwestycjami drogowymi należy mieć na uwadze ich typowe dystanse migracji co powoduje, że w przypadku żab i ropuch, racjonalnym i realnym zasięgiem prowadzonych inwentaryzacji jest pas o szerokości 1.000 m od granicy linii rozgraniczającej, czyli pas o łącznej szerokości ok. 2.100 m przy założeniu 100 m szerokości pasa prowadzenia robót i 2 x 1.000 m po każdej ze stron inwestycji.” (tak m.in. Kurek, 2011. str. 30 i dalsze).

W toku inwentaryzacji herpetologicznej nie uwzględniono nadto okresu jesiennej migracji, kiedy to płazy zaczynają wędrówkę na zimowiska. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że inwentaryzacja płazów wymaga przynajmniej jednego pełnego sezonu badań (tj. od początku marca do końca października). Optymalne jest prowadzenie badań przez minimum dwa sezony, co daje gwarancję uzupełnienia informacji, jeśli te zostałyby zebrane w sezonie

nietypowym np. wyjątkowo zimnym lub wyjątkowo suchym (R. Kurek, Poradnik ochrony płazów. Bystra, 2011).

Uprowadzając ewentualną kontrargumentację należy zaznaczyć, iż nie znajduje potwierdzenia w literaturze twierdzenie, jakoby zbyt późna inwentaryzacja płazów mogła zostać zniwelowana przez sprzyjające warunki atmosferyczne panujące w okresie badań prowadzonych przez autorów raportu OOS. Należy kategorycznie wykluczyć okoliczność wysokich temperatur jako czynnik sprzyjający liczebności wymienionych w raporcie gatunków płazów. Wysoka temperatura nie sprzyja tym zwierzętom, a najkorzystniejsza, optymalna jest przeciętna, a nie skrajna temperatura. Dodatkowo wykazany ekstremalnie gorący kwiecień 2016 r. zapewne skrócił znacząco okres godów i ograniczył wykrywalność owych gatunków wczesnowiosennych herpetofauny (Juszczak, W. 1987. „Płazy i gady krajowe”. PWN. Warszawa, Klimaszewski, K. 2013. „Płazy i gady”. MULTICO. Warszawa). W tym samym tonie o wpływie anomalii pogodowych na jakość badań i naliczeń wypowiadają się inni autorzy (Kurek, R.T. i inni. 2011. „Poradnik ochrony płazów.” Z cyklu: „Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki”. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot. Bystra). To, co dla inwestora jest rzekomą zaletą raportu, w rzeczywistości okazuje się poważną przeszkodą dla jakości, skuteczności i wiarygodności takiej waloryzacji.

Opisane powyżej krytyczne uwagi dotyczące terminów inwentaryzacji herpetologicznej potwierdza również analiza aneksu do raportu OOS złożonego przez inwestora w czerwcu 2020 r. Z dokumentu tego wynika, że inwentaryzacja ta nie była przeprowadzona również w okresach rekomendowanych przez GIOŚ. Uwaga ta dotyczy w szczególności takich gatunków jak: grzebiuszka ziemna, ropucha szara, żaba trawna, żaba moczarowa (str. 5 aneksu), których waloryzacja została przeprowadzona zbyt późno.

Co równie istotne, inwentaryzacje herpetologiczną oraz ornitologiczną (będącą m.in. podstawą wyznaczenia strefy ochronnej orlika krzykliwego) wykonano w pierwszej połowie 2016 r., w więc 7 lat temu. Tym samym ustalenia faktyczne w tym zakresie nie posiadają waloru aktualności. Nie sposób podzielić poglądu inwestora prezentowanego w toku postępowania skutkującego uchynieniem decyzji organów obu instancji jakoby ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisku nie cechowało się w ogóle jakimkolwiek terminem na wykorzystanie. Stwierdzenie to nie wytrzymuje konfrontacji z elementarnymi zasadami logiki i wskazaniem literatury przedmiotu. Oczywiście jest, że inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona w latach 2015-2016 nie posiada waloru aktualności w roku 2023. Kwestią kluczową dla prawidłowości ustaleń wynikających z raportu jest prawidłowość i aktualność danych przyrodniczych. Upływ 7 lat od przeprowadzonej inwentaryzacji nie pozwala na poczynienie prawidłowych ustaleń faktycznych w zakresie wpływu realizowanego przedsięwzięcia na środowisko naturalne. Istotnym elementem wspierającym powołaną argumentację jest orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, np. wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie C-441/174, wskazujący na konieczność uwzględnienia w procedurze oceny oddziaływania na środowisko aktualnych danych dotyczących siedlisk i gatunków chronionych.

Ustalenia zawarte w przedmiotowym raporcie podważa przede wszystkim ekspertyza złożona w dniu 14 kwietnia 2017 r. przez Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Juchnowieckiej. Z dokumentu tego wynika, że inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona na potrzeby raportu inwestora jest nieprawidłowa. Lapidarne, a zarazem wadliwe twierdzenia organu jakoby dokument ten nie miał znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy, albowiem badania przyrodnicze przeprowadzone na potrzeby przedmiotowej ekspertyzy prywatnej dotyczyły 4 wariantu planowanej inwestycji, tymczasem realizacji podlegać będzie wariant 3, nie zasługuje na uwzględnienie. Po pierwsze organ odwoławczy w tym kontekście błędnie

odnosi się wyłącznie do załącznika nr 5, a nie do pisma źródłowego i pozostałych załączonych dokumentów. Poza tym dokument cytowany przez GDOŚ dotyczył wyłącznie weryfikacji terenowej siedlisk i stanowił jedynie część analizy przyrodniczej. Rzeczywiście weryfikacja ta dotyczyła wariantu 4 inwestycji (a wariantu II drogi S19). Analiza ta była krytyczna w tym sensie, że w raporcie, dla wariantu II S19, przyjmowano istnienie na analizowanym terenie bogatych siedlisk przyrodniczych, które w rzeczywistości takimi siedliskami nie były. Powodowało to ten skutek, że wariant II S19 był oceniany jako „bogatszy” przyrodniczo, co miało oczywiście wpływ na wybór wariantu najkorzystniejszego. Tym samym raport pozostaje sprzeczny z ekspertyzą Stowarzyszenia Miłośników Ziemi Juchnowieckiej z dnia 14 kwietnia 2017 r. Dokumentacja ta dotyczyła terenów położonych w gminie Juchnowiec Kościelny, w okolicach wsi Hermanówka, Lewickie Kolonia, Rumejki, Lewickie, Brończany. Strona postępowania, powołując się na ustalone w przedmiotowej analizie przyrodniczej wyniki inwentaryzacji floty i fauny, zasadniczo odmienne od wyników badań zawartych w raporcie inwestora, przedstawiła skuteczny kontrdowód, podważający ustalenia autorów raportu OOS. Przedmiotowa analiza przyrodnicza potwierdziła niedokładność, a w niektórych miejscach rażącą niezgodność zapisów wynikających z raportu ze stanem faktycznym na gruncie. Już tylko z tego powodu przedstawiony przez inwestora raport powinien zostać zakwestionowany, a obowiązek w tym zakresie spoczywa niewątpliwie na organie prowadzącym postępowanie.

Raport złożony przez wnioskodawcę na potrzeby postępowania o środowiskowych uwarunkowaniach jest dokumentem prywatnym i nie posiada waloru dokumentu urzędowego lub opinii sądowej. Tym samym podważenie treści w nim zawartych możliwe jest przy pomocy wszystkich dostępnych kontrdowodów, w tym ekspertyz prywatnych o mniejszym stopniu szczegółowości, publikacji naukowych, poglądów badawczych, zdjęć, sprawozdań z badań terenowych etc. Niezależnie od powyższego należy zauważyć, iż przedstawiona analiza przyrodnicza z dnia 14 kwietnia 2017 r. była poprzedzona wnikliwymi badaniami terenowymi, udokumentowana bardzo obszerną dokumentacją fotograficzną, a jej autor jest uznanym ekspertem m.in. z zakresu ornitologii z bogatym dorobkiem naukowym. Tym samym jest to wystarczający środek dowodowy, aby powziąć uzasadnione wątpliwości co do rzetelności raportu wnioskodawcy, również w wariantcie inwestorskim.

Analizując raporty o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko przygotowywane na potrzeby inwestycji liniowych można stwierdzić, że inwentaryzacja przyrodnicza jest w nich często marginalizowana. Wynika to z braku odpowiedniej kadry (np. doświadczonych herpetologów), braku czasu (przetarg został rozstrzygnięty np. w sierpniu i dopiero wtedy pojawia się zlecenie na prace terenowe), względów politycznych, ale przede wszystkim z braku zrozumienia jej znaczenia dla wszystkich działań związanych z ochroną fauny i postępowaniem w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zauważyć przy tym należy, że decyzją z dnia 29 stycznia 2014 r. znak sprawy WOOS-4200.4.2012.UM RDOŚ w Białymstoku odmówił GDDKiA wydania decyzji środowiskowej dotyczącej przedsięwzięcia inwestycyjnego o zbliżonych parametrach (budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa - Kuźnica Białostocka - Białystok - Lublin - Rzeszów - Barwinek - granica państwa na odcinku Choroszcz - Płoski oraz drogi krajowej nr 65 Kudrycze - Grabówka) właśnie ze względu na brak aktualności badań przyrodniczych oraz nieprawidłowe dobranie terminu inwentaryzacji.

Podnieść należy, iż wyrok NSA sygn. akt III GSK 1601/22 zapadł w dniu 8 listopada 2022 r., nowy materiał dowodowy inwestor dożył już w dniu 21 lutego 2023 r. Oczywiście zatem jest, iż zdecydowana większość inwentaryzacji przyrodniczej nie mogła i nie została przeprowadzona lub zaktualizowana w tym terminie z uwagi na okres zimowy i panujące wówczas warunki pogodowe.



Jak wynika z inwentaryzacji przyrodniczej (załączniki 2.2 do raportu) badania terenowe będące podstawą inwentaryzacji przeprowadzono w 2016 r., a waloryzacja przyrodnicza wariantów przedsięwzięcia dotyczyła sześciu wariantów inwestorskich, a nie wariantu najkorzystniejszego środowiskowo i racjonalnego wariantu alternatywnego. Zarzut ten dotyczy waloryzacji szaty roślinnej, bezkręgowców, ichtiofauny, herpetofauny, ornitofauny, chiropterofauny i terifauny.

Raport roczny sporządzony w latach 2021 - 2022 (załącznik 2.4) dotyczył tylko niewielkiego obszaru w rejonie mostu znajdującego się w ciągu DK 19 oraz w rejonie istniejącego skrzyżowania DK 19 z DP nr 1483B. Powyższe nie zmienia więc ogólnej oceny o braku aktualnych badań terenowych.

Dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego (załącznik 5) została wykonana w 2017 r. i co oczywiste nie odzwierciedla rzeczywistego stanu na gruncie.

Załączone do raportu pismo Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w sprawie stanu zanieczyszczeń jest datowane na dzień 24 marca 2017 r., a więc raport OOŚ nie zawiera aktualnych danych w sprawie stanu zanieczyszczeń w rejonie projektowych i istniejących dróg. Tym samym również dane przyjęte do obliczeń (załącznik 6.2) nie posiadają waloru aktualności, a zatem konkluzje końcowe przedmiotowych analiz są nieprawidłowe.

Niezbędne informacje pozyskane za pośrednictwem urzędów i instytucji (załączniki 8.1 - 8.19) pochodzą z 2017 r. i dotyczą wariantów obecnie nieistniejących, a zatem wszelkie zapytania będące przedmiotem tych pism powinny zostać ponowione. Powyższe ma tym większe znaczenia, że pozyskane wówczas dane dotyczyły form ochrony przyrody, informacji o środowisku, lokalizacji ujęć wód podziemnych, obiektów i obszarów ochrony konserwatorskiej. Zaktualizowanie przedmiotowych informacji jest oczywiście kluczowe z punktu widzenia wpływu planowanej inwestycji na środowisko.

Dane pozyskane przez inwestora w ramach projektów zleconych przez RDOŚ w Białymstoku są oczywiście niewystarczające i nie mogą zastąpić szczegółowej i poprawnej metodologicznie inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby inwestycji liniowej. Zostały bowiem zrealizowane w innym celu, przy zastosowaniu innej metodyki i charakteryzowały się odmiennym doбором badanego obszaru. Działanie (zaniechanie) inwestora stanowi tym samym naruszenie art. 66 ust. 1 pkt 2a u.i.o.ś. Raport OOŚ powinien bowiem zawierać wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, przez którą rozumie się zbiór badań terenowych przeprowadzonych na potrzeby scharakteryzowania elementów środowiska przyrodniczego, wraz z opisem zastosowanej metodyki.

Inwentaryzacja przyrodnicza wykonywana jest pod kątem celu jakiemu ma służyć, więc jej metodyka i zakres powinny wynikać z analizy potencjalnych oddziaływań. Zakres i stopień szczegółowości opracowań załączonych w ramach uzupełnienia raportu OOŚ jest niewystarczająca.

Tytułem przykładu w zakresie niekompletności pozyskanych w ten sposób danych należy powołać inwentaryzację ornitologiczną załączoną przez inwestora. Raport z monitoringu stanowiący załącznik do uaktualnionego raportu dotyczy jedynie wybranych gatunków ptaków (5 gatunków - monitoring z 2021 r., 6 gatunków - monitoring z 2022 r.), podczas gdy w OSO Dolina Górnej Narwi stwierdzono ponad 230 gatunków ptaków w tym ok. 150 lęgowych. W Załączniku I Dyrektywy Ptasiej wymieniono 45 gatunków w tym 42 lęgowych. Odnotowano 32 gatunki ptaków wymienionych w polskiej czerwonej księdze zwierząt (Wilk i in, 2020). Ponadto w dolinie występuje 13 typów siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Te informacje są najkrótszym podsumowaniem wartości przyrodniczej Doliny Górnej Narwi oraz braku kompletności i przydatności danych przedstawionych przez inwestora.

Wobec błędnej metodyki badań prowadzonych w 2016 i 2017 r. oraz braku aktualnych danych za wadliwe lub nieaktualne należy uznać następujące elementy analizy wielokryterialnej: zmniejszenie zasobów siedliska poczwarówki zwięzłej stanowiącej przedmiot ochrony obszaru SOO Puszcza Knyszyńska, zmniejszenie zasobów siedlisk lerki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska, zmniejszenie zasobów siedlisk jarzębatki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska, powierzchnia planowanej wycinki zadrzewień i zakrzaceń, liczba niszczonej stanowisk podlegających ochronie roślin i grzybów, liczba niszczonej stanowisk podlegających ochronie ślimaków, powierzchnia niszczonej stanowisk podlegających ochronie owadów, powierzchnia niszczonej stanowisk podlegających ochronie mrówek, powierzchnia niszczonej siedlisk herpetofauny z Zał. II. i IV. Dyrektywy Siedliskowej, liczba stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I do Dyrektywy Ptasiej - w strefie A (poza obszarami Natura 2000), liczba stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I do Dyrektywy Ptasiej - w strefie B (poza obszarami Natura 2000), liczba stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie A, liczba stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie B, odległość (kolizja) od strefy ochronnej orlika krzykliwego, liczba budynków mieszkalnych do wyburzeń, liczba budynków innych niż mieszkalne do wyburzeń, liczba stanowisk archeologicznych pozostających w kolizji.

W tym stanie rzeczy należy stwierdzić, iż próba uzupełnienia raportu OOŚ przez inwestora miała charakter pozorny. Wszelkie zarzuty podnoszone dotychczas przez Stowarzyszenie pozostają uzasadnione, a wnioski końcowe raportu OOŚ dotyczące braku znaczącego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji liniowej na środowisko, w tym obszary Natura 2000 rażą swoją dowolnością.

b) naruszenia miejsc bytowania orlika krzykliwego;

Planowany przebieg inwestycji nadal narusza miejsca bytowania orlika krzykliwego. Utrata istotnej części obszaru żerowania i kolizje z pojazdami stanowią główne przyczyny zagrożające jego populacji. Orlik krzykliwy jest nielicznym gatunkiem ptaka szponiastego, którego globalny zasięg występowania ograniczony jest do wschodniej i południowej Europy oraz części Bliskiego Wschodu. Polska populacja tego gatunku stanowi około 13% populacji światowej, co sprawia, że jej kondycja istotnie wpływa na sytuację całego gatunku i powinna być należycie chroniona. Aktualny szacunek krajowej populacji orlika krzykliwego to 2300-2700 par, rozmieszczonych głównie we wschodniej i północno-zachodniej części kraju. Najważniejsze czynniki, które wpływają negatywnie na populację orlika krzykliwego, to m.in. zmiany w krajobrazie rolniczym, kłusownictwo oraz kolizje ptaków z liniami energetycznymi i ruchem drogowym. Stosunkowo nowym zagrożeniem dla orlików jest również zabudowa obszarów żerowiskowych budownictwem jednorodzinne i letniskowym, a także farmami wiatrowymi (Krajowy Program Ochrony Orlika Krzykliwego - red. Mirski Zespół autorski: Mirski, Cenian, Wójciak, Zawadzka, Lontkowski, Stój, 2013 r.).

Co równie istotne, inwentaryzację ornitologiczną będącą m.in. podstawą wyznaczenia strefy ochronnej orlika krzykliwego wykonano w pierwszej połowie 2016 r., a więc 7 lat temu. Tym samym ustalenia faktyczne w tym zakresie nie posiadają waloru aktualności.

Orlik krzykliwy jest gatunkiem terytorialnym wykazującym silne przywiązanie do miejsca lęgowego, a swoje gniazda zakłada na drzewach, zwykle na obrzeżu lasu, w pobliżu mokradeł, wilgotnych łąk, pastwisk oraz upraw z niską roślinnością — terenów otwartych będących jego łowiskami. Podstawowym zagrożeniem dla populacji tego gatunku w Polsce jest utrata siedlisk tj.: żerowisk, czatowni, miejsc odpoczynku, gniazdowania (Gromadzki. M. (red) 2004. Ptaki. Poradniki ochrony siedlisk i gatunków Natura 2000 — podręcznik metodyczny. Ministerstwo Środowiska, Warszawa. T. 7, s. 240). Na terenie obszaru Natura

2000 jednym z głównych zagrożeń owego gatunku jest presja urbanizacyjna na polany śródleśne, a także na pastwiska i łąki na obrzeżach puszczy. Grozi ona niszczeniem bardzo już ograniczonych zasobów żerowisk i obniżeniem się liczebności populacji gatunku. Ze względu na ogólne pogarszanie się jakości żerowisk na obszarze puszczy, wszystkie tereny dostępne jako żerowiska, czyli te położone poza zwartą zabudową, są przez ptaki wykorzystywane i warunkują utrzymanie się wskazanej liczby par osobników danego gatunku oraz dochowanie młodych przez te pary. Nie ma tym samym racji organ odwoławczy twierdząc, iż utrata miejsc żerowania w przypadku orlika krzykliwego - powiązana przyczynowo z planowanym przedsięwzięciem - ma charakter nieznaczający (str. 81). Opinia ta jest dowolna w stopniu oczywistym, nie posiada przekonującej podstawy merytorycznej i pozostaje sprzeczna z powołaną powyżej literaturą przedmiotu.

Co istotne analogiczny pogląd w sprawie utraty żerowisk i jego wpływu na populację orlika krzykliwego wyraził RDOŚ w Białymstoku w sprawie II OSK 3230/14 zawisłej przed Naczelnym Sądem Administracyjnym. W przedmiotowym postępowaniu organ stwierdził, iż do głównych zagrożeń dla orlika krzykliwego należy zaliczyć zanik terytoriów łowieckich i z tego właśnie powodu nie uzgodnił projektu decyzji o warunkach zabudowy powołując się na możliwe negatywne oddziaływanie inwestycji na obszar bytowania tego gatunku.

Zgodnie z ugruntowanymi poglądami nauki orlik krzykliwy jest gatunkiem wrażliwym nawet na stosunkowo nieistotne zmiany w środowisku naturalnym pod wpływem działalności człowieka. Z długookresowych badań ornitologicznych przeprowadzonych na bagnach Kuwasy wynika, że wycięcie starych topól usytuowanych na łąkach w znacznym oddaleniu od gniazd spowodowało, że ptaki zaprzestały lęgów w tym miejscu (Kupis J. 2003, 2004, 2005 „Sprawozdanie z badań ornitologicznych na zmeliorowanym torfowisku Kuwasy”). Autor przedmiotowych badań wyraził opinię, iż gatunek ten charakteryzuje się subtelną wrażliwością behawioralną oraz podatnością na nawet nieznaczne zmiany w okolicy dalszej od gniazda. Tym samym realizacja inwestycji o tak istotnej skali oddziaływania - nawet przy zachowaniu warunków określonych w decyzji - spowoduje bezpowrotną utratę siedlisk orlika krzykliwego zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej trasy i uniemożliwi ponowne zasiedlenie biotopu lęgowego.

Dodatkowo należy podnieść, że lokalnie odnotowywane są spadki populacji orlika krzykliwego, np. w Puszczy Białowieskiej, w Dolinie Biebrzy, w Polsce Centralnej, a także w Lasach Janowskich i okolicach Włodawy oraz na Podkarpaciu. Sytuacja ta jest najczęściej związana właśnie z pogarszaniem się warunków żerowiskowych. Ponieważ orlik krzykliwy jest gatunkiem dwuśrodowiskowym (gnieździ się w lasach, ale poluje na terenach otwartych), stan zachowania jego siedlisk zależy od czynników oddziałujących zarówno na miejsca gniazdowania, jak i żerowisk (Pugacewicz E 2010. Szponiaste Falconiformes krajobrazu rolniczo-leśnego południowej części Wysoczyzny Białostockiej. Dubelt 2: 43-63), Madorowski G., Mizera T., Meyburg B.-U. 2005. Zagrożenia i ochrona biotopów orlika krzykliwego *Aquila pomarina* i orlika grubodziobego *Aquila clanga* na terenie Bagien Biebizańskich. W: Mizera T. i Meyburg B.-U. (red.) Badania i problemy ochrony orlika grubodziobego *Aquila clanga* i orlika krzykliwego *Aquila pomarina*. Osowiec, 16-18 września 2005. Biebrzański Park Narodowy. Osowiec-Poznań-Berlin, str. 123-131., Cenian Z. 2006. Badanie strategii i preferencji żerowiskowych orlika krzykliwego. Biuletyn KOO 15: 16- 18.). Tym samym utrata terytoriów łowieckich ma istotne znaczenie dla populacji tego gatunku w Polsce. Wskutek realizacji planowanej inwestycji dojdzie do nieodwracalnych zmian w otoczeniu siedlisk, w szczególności w miejscu żerowania tego gatunku (pobliskie podmokłe łąki oraz pola).

Autorzy raportu nie dostrzegają również zasadniczego zagrożenia dla miejsc bytowania orlika krzykliwego spowodowanego bezpośrednim sąsiedztwem planowanej inwestycji drogowej. Koliduje z pojazdami i liniami napięcia, rozumiane jako bezpośrednie zderzenie ptaków

z pojazdami oraz antropogenicznymi konstrukcjami, stanowią aż 47% wszystkich przypadków śmierci ptaków drapieżnych i sów o ustalonej przyczynie. Najczęściej dochodzi do kolizji tych ptaków z pojazdami (50%), a następnie z energetycznymi liniami napowietrznymi (42%) (Anderwald D. 2009. Przyczyny śmiertelności ptaków szponiastych i sów na podstawie analizy danych „Kartoteki ptaków martwych i osłabionych” Komitetu Ochrony Orłów. Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej 22: 125-151). Obydwa typy kolizji zostały stwierdzone w przypadku orlika krzykliwego (Kartoteka Ptaków Martwych i Osłabionych KGG, Maciorowski). Zabudowa przestrzeni powietrznej przeszkodami takimi jak linie energetyczne, a także przecięcie żerowisk orlików ruchliwymi szosami zwiększa istotnie śmiertelność dorosłych ptaków.

Zgodnie z powołaną publikacją do kolizji ptaków szponiastych z pojazdami dochodzi najczęściej na dwa sposoby. Inne zwierzęta, ofiary kolizji z ruchem drogowym przyciągają drapieżniki, dla których padlina jest łatwą zdobyczą. Po drugie fragmentacja żerowisk przez ruchliwe drogi stwarza ryzyko kolizji podczas przemieszczania się orlika podczas polowania w granicach swojego terytorium. Pierwszy z czynników jest trudniejszy do wyeliminowania, a jednocześnie również prawdopodobnie stwarza mniejsze ryzyko dla orlików. Ważniejsze wydaje się zmniejszenie ryzyka kolizji, spowodowanego fragmentacją krajobrazu przez szosy. Budowa nowych dróg i autostrad powinna omijać żerowiska orlików. W tej sytuacji stwierdzenie autorów raportu o rzekomym braku znaczącego oddziaływania planowanej inwestycji na miejsce bytowania orlika krzykliwego jawi się jako nieprawidłowe.

Z cytowanego wcześniej opracowania naukowego pt. Krajowy Program Ochrony Orlika Krzykliwego oraz powołanej tam literatury przedmiotu wynika, że orlik krzykliwy jest gatunkiem wrażliwym na hałas; również komunikacyjny. Autorzy przedmiotowej publikacji wyrazili jednoznaczne zapatrywanie, iż „utrata siedlisk tego gatunku może być spowodowane poprzez odstraszenie ptaków, które boją się zbliżyć do hałasujących i poruszających się maszyn. Wówczas nawet teoretycznie atrakcyjne żerowiska nie są eksplorowane przez ptaki.” Przeprowadzone na potrzeby Krajowego Programu Ochrony Orlika Krzykliwego badania przyrodnicze wskazują, iż gatunek ten gniazduje głównie w lasach. Na wybór odpowiedniego siedliska składa się kilka zasadniczych cenników. Newralgiczne znaczenie w wyborze miejsca na budowę gniazda w zajmowanym przez ptaki rewirze ma struktura najbliższego otoczenia (kilkadziesiąt metrów od drzewa gniazdowego). Analiza preferencji orlika krzykliwego w doborze siedlisk lęgowych nie może być dokonywana w oderwaniu od innych składowych zasiedlanego rewiru, w szczególności terenów łowieckich. Niektóre zmiany zachodzące w otwartym krajobrazie mogą bardzo silnie pośrednio oddziaływać na wybór drzewostanów do zasiedlenia przez orliki krzykliwe. Kwestią newralgiczną w zajmowaniu terytoriów jest dostępność dogodnych miejsc żerowania. Należy ponadto zauważyć, iż zgodnie z powołaną publikacją (wydana nota bene pod auspicjami GDOŚ w Warszawie) orlik krzykliwy wykazuje silny związek z kwestią spokoju na lęgowisku (w pobliżu gniazda). Zajmując terytoria orliki najpierw kierują się preferencjami co do łowisk, a następnie w obrębie tych łowisk, kierują się preferencjami co do miejsc lęgowych (drzewostanów). Drzewostan zasiedlany przez orliki musi znajdować się blisko atrakcyjnych żerowisk, bo orlik żywiący się niewielkimi ofiarami i nie może ich transportować na duże odległości. Dlatego niekorzystne zmiany w krajobrazie otwartym mogą wpłynąć na wybór/zmianę zasiedlanych drzewostanów na te, które sąsiadują z aktualnie lepszymi żerowiskami (Rodziewicz M. 2004. *Aquila pomarina* (C.L. Brehm, 1831) - orlik krzykliwy. W: Gromadzki M. (red.) *Ptaki* (część I). *Poradniki ochrony siedlisk i gatunków Natura 2000 - podręcznik metodyczny*. Ministerstwo Środowiska, Warszawa. T. 7).

W efekcie planowana inwestycja pomija konsekwencje realizacji przedsięwzięcia na orliki krzykliwe i ich lęgowisko pod Kudryczami w postaci antropopresji w okresie realizacyjnym i eksploatacyjnym, po oddaniu inwestycji liniowej do użytku. Z ekspertyzy mgr Janusza

Kupisa jednoznacznie wynika, że lęgowisko to przestanie istnieć, ponieważ S19 jest zlokalizowana zbyt blisko gniazd. Opinię tą wspiera dodatkowo fakt, iż na osi łączącej położenie gniazda z przebiegiem S19 nie ma lasu. Powyższe przekonuje, że już w fazie eksploatacyjnej S19 niewątpliwie dojdzie do zniszczenia tego stanowiska rzadkiego orła. Będzie to spowodowane głównie stałą obecnością poruszających się zbyt blisko hałaśliwych pojazdów. Jest to tym bardziej istotne, że w tym przypadku mamy do czynienia z czynnym gniazdem, o potencjale produktywności, która u orlików krzykliwych nie przekracza zwykle powyżej 1 młodego na gniazdo. Sugestia „przenosin ptaków w inne miejsce” z wykorzystaniem platform lęgowych nie uwzględnia elementarnych wskazań wiedzy przyrodniczej, realiów bytowania tego gatunku i poddaje w wątpliwość kompetencje autorów raportu.

Z niezrozumieniem istoty funkcjonowania tego gatunku chronionego orła należy również wiązać zalecenie dotyczące zalesienia obszaru o powierzchni 16 ha znajdującego się wzdłuż projektowanej trasy (pkt 19 decyzji). Przedmiotowa kompensacja przyrodnicza - minimalizująca jakoby oddziaływanie przedsięwzięcia na orlika krzykliwego - pozostaje w sprzeczności z charakterystyką tego gatunku. Jak już podkreślono ptak ten gniazduje z zasady na obrzeżach kompleksów drzewostanów. Wykonanie nasadzeń wokół gniazda (wzdłuż planowanej inwestycji) pozbawi ten gatunek preferowanych miejsc gniazdowania. Co więcej jedną z istotnych przyczyn pozbawiających orlika krzykliwego żerowisk jest właśnie zalesianie terenów otwartych łąk, pól uprawnych). Obserwowany lokalnie zanik użytkowania gruntów, zwłaszcza podmokłych lub śródleśnych łąk, ma negatywny wpływ na dostępność ofiar dla orlików, co przekłada się na spadek sukcesu lęgowego, a dalej na spadek populacji w dłuższym okresie. Zjawisko to jest aktualnie przyczyną znacznego obniżenia liczebności orlika krzykliwego w Puszczy Białowieskiej, gdzie zanik rolnictwa spowodował zarosnięcie otwartych przestrzeni w dolinach rzecznych i na polanach osadniczych, gdzie orliki zwykły polować (Pugacewicz E. 2011. Rozmieszczenie i liczebność orlika krzykliwego *Aquila pomarina* w Puszczy Białowieskiej w 2011 roku. PTOP). Podobnie działa zalesianie gruntów rolnych, które w przeciągu kilku lat zmienia żerowiska orlików w obszary dla niego zupełnie nieprzydatne do polowania. W tej sytuacji zalesienie terenu w pobliżu gniazda spowoduje utratę kolejnego obszaru żerowania tego gatunku, i tak istotnie ograniczonego wskutek realizacji inwestycji drogowej.

Jak już zaznaczono aktualna populacja orlika krzykliwego wynosi ok. 2300-2700 par. W prowadzonych dotychczas badaniach przyrodniczych odnotowano tylko jeden przypadek bytności orlika krzykliwego w pobliżu drogi (gniazdo w odległości ok. 300 m od krawędzi drogi krajowej nr 8 w OSO Puszcza Knyszyńska). Tym samym należy stwierdzić, iż tego rodzaju zachowania orlika krzykliwego mają charakter marginalny (zwłaszcza z zestawieniem tego odosobnionego przypadku z liczebnością całej populacji) i nie mogą stanowić podstawy twierdzenia, iż orlik krzykliwy jest gatunkiem odpornym na hałas komunikacyjny. Należy również zauważyć, iż w tym przypadku gniazdo zlokalizowano w odległości 300 m od krawędzi drogi, a w rozpoznawanej sprawie odległość ta powinna wynosić w wariantcie inwestorskim - według wytycznych organu odwoławczego - ok. 200 m od DK 65 i zaledwie 122 m od drogi serwisowej. Organ nie wyjaśnił również, w jaki sposób działania kompensacyjne w postaci budowy dwóch platform lęgowych w odległości 2 km od omawianej strefy ochrony zniweluje utratę istotnej części obszaru żerowania orlika krzykliwego.

Jednocześnie należy zauważyć, że w toku postępowania toczącego się przed RDOŚ w Białymstoku znak sprawy: WOŚ-II.4200.4.2012.UM sporządzono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w związku z planowaną inwestycją polegającą na budowie drogi S19. Analogicznie jak w mniejszej sprawie część planowanej wówczas drogi przebiegała w pobliżu miejsca bytowania orlika krzykliwego. Autorzy raportu wskazali, iż

okoliczność ta powoduje znaczące negatywne oddziaływanie na ten gatunek. Oddziaływanie te będzie spowodowane ograniczeniem arealu miejsc żerowania orlika krzykliwego (str. 249) - dokładnie tak, jak to ma miejsce w realiach przedmiotowego postępowania. Autorzy cytowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko podkreślili, że niekorzystnie na sukces lęgowy orlika krzykliwego może wpłynąć ograniczenie obszaru żerowiska w związku z realizacją jednego z wariantów inwestycji drogowej (str. 247).

W tym stanie rzeczy stanowisko inwestora o rzekomym braku znaczącego wpływu planowanego przedsięwzięcia na siedliska orlika krzykliwego i jego populację, jest całkowicie błędne.

Zauważyć przy tym należy, że decyzją z dnia 4 września 2012 r. znak sprawy WOOŚ-II.4200.4.2012.UM tutejszy Organ odmówił GDDKiA wydania decyzji środowiskowej dotyczącej przedsięwzięcia inwestycyjnego o zbliżonych parametrach właśnie ze względu na brak aktualności badań przyrodniczych oraz nieprawidłowe dobranie terminu inwentaryzacji. Zaskarżona decyzja Organu i argumentacja powołana w jej uzasadnieniu pozostaje zatem w oczywistej sprzeczności z przywołanym rozstrzygnięciem, nie wytrzymuje konfrontacji z zasadami logiki i narusza zasadę zaufania obywateli do organów władzy publicznej.

c) negatywnych konsekwencji społecznych;

Realizacja inwestycji w preferowanym wariantcie przecina zwartą zabudowę wsi Skrybicze. Podstawą odmiennej oceny prezentowanej przez inwestora są materiały planistyczne, a także mapy z naniesionymi zabudowaniami oraz tablicą administracyjną z nazwą miejscowości według stanu istniejącego w 2011 r., a więc nie posiadające waloru aktualności. Materiały te nie uwzględniają tym samym inwestycji zrealizowanych bądź rozpoczętych począwszy od 2012 r. Otóż obecnie poza linią wyznaczoną przez planowaną DK nr 65 pozostaje kilkadziesiąt domów jednorodzinnych, a kilkadziesiąt innych inwestycji jest w trakcie realizacji. Stowarzyszenie w toku postępowania podnosiło wielokrotnie tę okoliczność, dołączając m.in. do akt sprawy kopię mapy z zabudowaniami usytuowanymi w spornej lokalizacji. Na inwestorze (i organie prowadzącym postępowanie) ciąży w tej sytuacji obowiązek zweryfikowania czy projektowane rozwiązanie ingeruje w zabudowę wsi Skrybicze i w jakim zakresie. Informacje o wydanych decyzjach o warunkach zabudowy lub decyzjach o pozwoleniu na budowę i lokalizacji realizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych są ogólnodostępne, i powinny stanowić podstawę ustaleń faktycznych w tym zakresie. Akceptacja planowanej inwestycji w preferowanym przez inwestora wariantcie spowoduje „przedzielenie” wsi Skrybicze drogą krajową nr 65 na dwie odrębne części, naruszenie więzi społecznych, utrudnienie w dostępie do infrastruktury technicznej i mediów oraz komunikacji lokalnej. Opisywany aspekt był w toku poprzedniego postępowania marginalizowany przez inwestora i tutejszy organ, czego egzemplifikacją jest stwierdzenie RDOŚ zawarte w uzasadnieniu decyzji pierwszoinstancyjnej, jakoby „projektowana droga krajowa nr 65 omija zwartą zabudowę wsi Skrybicze”.

W analizie wielokryterialnej powyższy aspekt inwestycji nie został w ogóle uwzględniony. W atrybucie „czynnik społeczny” uwzględniono jedynie potencjalną liczbę wyburzonych budynków mieszkalnych oraz liczbę budynków mieszkalnych narażonych na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu. Tym samym aspekty takie jak naruszenie więzi społecznej, utrudnienia w komunikacji lokalnej, dostępie do mediów nie zostały w ogóle wzięte pod uwagę przy dokonanej analizie i wyborze optymalnego wariantu.

Art. 80 ust. 1 pkt 3 u.i.o.ś. nakłada na organ obowiązek uwzględnienia w decyzji środowiskowej wyników postępowania z udziałem społeczeństwa. W sprawie tej aktywny udział brali liczni przedstawiciele społeczności lokalnych oraz osoby bezpośrednio zainteresowane przebiegiem planowanej inwestycji. Stowarzyszenie Zielona Osada,

Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Juchnowieckiej, Stowarzyszenie na Rzecz Wszystkich Istot, Komitet protestacyjny reprezentowany przez Pana Janusza Karpowicza, mieszkańcy wsi Skrybicze i Łubniki zgodnie sprzeciwiali się forsowanemu przez inwestora wariantowi przebiegu trasy S19 i DK 65 powołując przy tym szczegółową argumentację, posiadającą uzasadnione podstawy i wspieraną wiedzą specjalistyczną z zakresu ochrony środowiska i nauk przyrodniczych. Wymienione podmioty łącznie reprezentowały około kilkuset mieszkańców społeczności pozostającej w sferze bezpośredniego oddziaływania planowanej inwestycji oraz organizacje działające na rzecz ochrony środowiska i walorów przyrodniczych Polski. Pomimo tak licznie reprezentowanego i jednoznacznego stanowiska społeczeństwa, ich wnioski i zastrzeżenia nie zostały uwzględnione w najmniejszym stopniu. Zgodnie z art. 80 ust. 1 pkt 3 u.i.o.ś inwestor i organ powinni dążyć do uzyskania społecznej akceptacji planowanego przedsięwzięcia. W sytuacji stawiania zamierzeniu inwestycyjnemu konkretnych zarzutów popieranych dowodami i podnoszenia istotnych dla oceny oddziaływania na środowisko okoliczności należy je wyjaśnić, co w sprawie niniejszej nie miało miejsca. Skala protestów i dezaprobaty społeczeństwa dla planowanej inwestycji powinna rzutować na ustalenia środowiskowych uwarunkowań.

d) racjonalności i alternatywności wariantów inwestycji.

Stowarzyszenie podtrzymuje dotychczasowe stanowisko w zakresie braku racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, które znalazło aprobatę w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 lutego 2022 r., sygn. akt. IV 1567/21 oraz wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego, znak: sygn. akt III OSK 1601/22 z dnia 8 listopada 2022 r. Zmiany w raporcie w tym zakresie mają charakter pozorny. Przyrodnicza waloryzacja wariantów pozostaje nieaktualna i odnosi się do wariantów obecnie nieistniejących (6 wariantów inwestorskich przygotowanych w ramach raportu w poprzednim brzmieniu).

Warianty realizacji inwestycji nie spełniają kryteriów ustawowych, albowiem nie stanowią racjonalnych wariantów alternatywnych w stosunku do propozycji inwestora. W rozpoznawanej sprawie warianty te z technicznego, lokalizacyjnego i środowiskowego punktu widzenia niewiele różnią się od siebie.

„Racjonalność” wariantu oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. Racjonalny wariant alternatywny nie może mieć więc charakteru abstrakcyjnego czy też teoretycznego. Nie należy więc przedstawiać wariantu, którego faktyczna realizacja jest technicznie lub faktycznie niemożliwa albo jego realizacja jest skazana na niepowodzenie np. ze względów finansowych (wyrok NSA z 14 listopada 2012 r., sygn. akt II OSK 1238/11, Legalis, wyrok NSA z 20 maja 2014 r. sygn. akt II OSK 2999/12, Legalis). Aspekt finansowy przedsięwzięcia nie jest, wbrew przekonaniu skarżącego kasacyjnie, jedynie cechą odróżniającą poszczególne warianty, ale ma istotny wpływ na wybór jednego z nich, a w przypadku tak istotnej dysproporcji świadczy o braku racjonalności wariantu droższego, który z oczywistych względów nie stanowi wówczas realnej (czy jak stanowi ustawodawca „racjonalnej”) alternatywy. Opracowanie wariantu o znacznie wyższym koszcie realizacji od wariantu inwestorskiego jest działaniem pozornym, który ma przekonać strony postępowania o spełnieniu wymogu ustawowego i istnieniu realnej alternatywy wobec koncepcji inwestora, podczas gdy realna alternatywa w rzeczywistości nie istnieje. Tytułem przykładu należy zauważyć, iż różnica w kosztach realizacji wariantu inwestorskiego i „racjonalnego” wariantu alternatywnego planowanego przedsięwzięcia wynosi ponad 200 mln zł brutto; na niekorzyść wariantu stanowiącego w ocenie inwestora racjonalną alternatywę.

Co więcej wariant wskazany obecnie przez inwestora jako racjonalny wariant alternatywny nie może zostać w istocie zrealizowany, ponieważ jako jedyny wchodzi w bezpośrednią kolizję z jednym ze stwierdzonych stanowisko orlika krzykliwego, objętego ochroną prawną w postaci strefy ochrony całorocznej i okresowej. Jak przyznaje sam inwestor w przypadku racjonalnego wariantu alternatywnego nie jest możliwe takie poprowadzenie drogi krajowej nr 65 ze względu na lokalizację węzła Białystok-Południe, aby ominąć tę strefę. W rezultacie wariant ten nie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora i nie stanowi racjonalnego wariantu alternatywnego.

Z kolei „alternatywność” oznacza, że wariant ten musi się różnić od wariantu proponowanego przez inwestora w zakresie oddziaływania na środowisko. „Alternatywność” wymaga, co do zasady, zaproponowania wariantu różnego pod względem kryteriów przestrzennych (jak np. lokalizacja, skala i rozmiar inwestycji). Nie jest też wykluczone odwoływanie się do innych różnic, wynikających np. z kryteriów ekonomicznych i społecznych. Bezsprzecznie wariant racjonalny nie może mieć charakteru pozornego, tj. nie może się sprowadzać do zaproponowania realizacji przedsięwzięcia w tej samej lokalizacji przy niewielkich różnicach technologicznych (wyrok NSA z dnia 21 lutego 2018 r. sygn. akt II OSK 1871/17, Legalis).

Przenosząc powyższe uwagi na grunt mniejszego postępowania stwierdzić należy, że racjonalnym wariantem „alternatywnym” dla planowanego przebiegu drogi krajowej DK65 nie może być wariant polegający tylko na odmiennym ukształtowaniu niewielkiego jej odcinka. Oba warianty przebiegu DK65 (inwestorski i alternatywny) mają w przeważającej większości tożsamy przebieg, co przyznaje sam inwestor, i niemal identyczne parametry.

Odnosząc się do rzekomych istotnych różnic poszczególnych wariantów przebiegu trasy, eksponowanych w raporcie OOŚ, należy podnieść, że poszczególne warianty nie wykazują żadnych różnic m.in. w zakresie: oddziaływania na wyznaczone w inwentaryzacji strefy intensywnych przelotów nietoperzy, przebiegu przez Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP) i kolizji z ujęciami wód podziemnych, kolizji ze zinwentaryzowanymi złożami kruszywa naturalnego, przebiegu przez obszary o płytkim zaleganiu wód gruntowych, warunki ruchowe (prognozowane natężenie i struktura ruchu), zagospodarowania terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie, wartości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza i warunków ich rozprzestrzeniania - oddziaływanie na stan areosanitarny, wartości stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych, ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów, oddziaływania na klimat, ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej. Tym samym wskazane przez inwestora warianty nie stanowią realnej alternatywy w stosunku do wariantu przyjętego do realizacji. Wszakże sam inwestor nie potrafił w sposób przekonujący wykazać realnej odmienności spełniającej kryteria ustawowe (art. 65 ust. 1 pkt 5 lit. a i lit b u.u.i.ś.).

Wariantowość przedstawionych rozwiązań nie może mieć charakteru pozornego, a opisane warianty muszą się znacznie od siebie różnić, godnie ze stanowiskiem ugruntowanym w orzecznictwie sądowym warianty realizacji przedsięwzięcia stanowią jeden z najważniejszych instrumentów ochrony środowiska w ramach raportu. Dlatego też inwestor jest obowiązany przedłożyć taki raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym zostanie rzetelnie przedstawiona analiza wszystkich wariantów (wyrok NSA z dnia 17 października 2017 r., II OSK 257/16, Legalis).

W rezultacie nieprzedstawienia racjonalnego wariantu alternatywnego nie było również możliwości dokonania rzeczywistej oceny, który z wariantów jest najkorzystniejszy dla środowiska. Stowarzyszenie podziela stanowisko wyrażone w uzasadnieniach wyroków sądów administracyjnych obu instancji dowodzące, że wariantowość przedstawiona w raporcie miała charakter jedynie pozorny. Uzupełnienie raportu przez inwestora nie zmieniły przedmiotowej oceny. W sprawie tej nie można zatem mówić wobec tego



o określeniu przewidywanego oddziaływania na środowisko wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 u.u.i.ś. W rezultacie brak racjonalnych wariantów alternatywnych w stosunku do planowanego przedsięwzięcia drogowego zgodnie z dyspozycją art. 66 ust. 1 pkt 5 lit. a i lit. b u.u.i.ś. oznacza w realiach rozpoznawanej sprawy wadliwość całego raportu. W analizie wielokryterialnej brane są pod uwagę aspekty zarówno środowiskowe, społeczne, techniczne i ekonomiczne. Co oczywiste podstawą analizy wielokryterialnej powinny być aktualne dane i analizy. Tymczasem jak wynika z treści raportu OOS w kryterium ekonomicznym warianty zostały ocenione na podstawie kosztów netto (łącznie z kosztami nabycia gruntów i budynków) według stanu z 2018 r. Oczywiście jest, że oba parametry (ceny gruntów oraz usług i materiałów budowlanych) uległy istotnej zmianie (podwyższeniu) od 2018 r. Tym samym wnioski końcowe w tym zakresie są niemiarodajne i powodują wadliwość całej analizy wielokryterialnej.

4) Stowarzyszenie pracownia na Rzecz Wszystkich Istot wniosło następujące uwagi:

- a) W rozdziałach IX.4.7/IX.4.8 dokonano oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych. Wykonane tam analizy uwzględniają jedynie w sposób wybiórczy uwagi wnoszone przez nasze stowarzyszenie na etapie procedury odwoławczej od DŚU w 2021 r. W efekcie powyższego należy podtrzymać wcześniejsze zarzuty, że opracowana koncepcja defragmentacji jest nadal niespójna i niedostosowana do rzeczywistych wymagań przyrodniczych – pomimo wprowadzenia w aktualnym raporcie o oddziaływaniu na środowisko istotnych i korzystnych dla przyrody zmian.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie dokonano podziału przecinanych korytarzy ekologicznych na strefy o różnej randze i znaczeniu ekologicznym, ze wskazaniem tych o najwyższym priorytecie ochrony, wymagających zastosowania działań minimalizujących o wysokiej skuteczności dla wszystkich gatunków – w tym całego zespołu ssaków drapieżnych i kopytnych, łącznie z żubrem. Autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonują oceny kolizji z siecią ekologiczną równoległe w oparciu o mapy korytarzy ekologicznych IBS PAN z 2005 i 2012 r, co w efekcie wprowadza niepotrzebny chaos i problemy z właściwą interpretacją rangi przecinanych korytarzy. Generalnie mapa IBS PAN z 2012 r zastępuje wcześniejsze opracowanie, posiada znacznie wyższą dokładność delimitacji granic i uwzględnia w znacznie szerszym stopniu obszary zabudowy kubaturowej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od głównych autorów opracowania, z mapy 2012 r. wyłączono całą strefę korytarza KPn-23A Dolina Narwi Północny – ze względu na ograniczone perspektywy zachowania ciągłości w dużej skali przestrzennej, w wyniku intensywnego rozwoju zabudowy południowej części aglomeracji białostockiej. Oczywiście wyłączenie tej strefy z sieci korytarzy krajowych nie wyklucza jej istotnego znaczenia dla ochrony łączności ekologicznej w skali lokalnej i regionalnej – obszary te powinny być traktowane jako regionalne i lokalne korytarze ekologiczne.

Nadal podtrzymujemy stanowisko, że cały odcinek drogi pod względem oddziaływania na łączność ekologiczną należy podzielić na 3 strefy:

- strefa 1 obejmująca początkowy odcinek S-19 (węzeł Białystok Zachód-Białystok Południe) oraz przebudowywany odcinek DK65 – gdzie obie drogi kolidują z siecią korytarzy ekologicznych o znaczeniu lokalnym i lokalnymi siedliskami fauny; w obszarze tym silny rozwój zabudowy aglomeracji Białegostoku doprowadził do znacznej fragmentacji przestrzeni i trwałego przerwania ciągłości siedlisk;
- strefa 2 obejmująca odcinek od węzła Białystok Południe do ok km 34+700 – gdzie droga

przecina mozaikę polno-leśną o stosunkowo dobrze zachowanej ciągłości siedlisk i możliwości przemieszczania dużych ssaków w skali ponadlokalnej (strefa korytarzy o znaczeniu regionalnym);

- strefa 3 obejmująca odcinek od ok km 34+700 do końca opracowania – gdzie droga koliduje z Doliną Narwi i paneuropejskim korytarzem ekologicznym GKPN-23A Dolina Górnej Narwi.

W aktualnej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko autorzy nadal stosują jedno wspólne podejście w zakresie projektowania obiektów – bez względu na to, czy przejście będzie służyć zachowaniu ciągłości lokalnych siedlisk, czy zachowaniu jednego z najważniejszych korytarzy ekologicznych w Europie. W efekcie powyższego podejścia wprowadza się rozwiązania przewyższające realne potrzeby przyrodnicze w strefie 1 (w otoczeniu Białegostoku) oraz poniżej potrzeb przyrodniczych – w strefie kolizji z Doliną Narwi, gdzie konieczne są obiekty o najwyższej funkcjonalności. W aktualnej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko pozostają nierozwiązane 2 kluczowe problemy dla ochrony łączności ekologicznej - zbyt krótka estakada w dolinie Narwi oraz brak w pełni funkcjonalnego przejścia dużego po południowej stronie rzeki – w strefie leśnej korytarza GKPN-23A. Zakładając, że głównym powodem projektowania obiektów o zbyt niskich parametrach w kluczowych strefach jest dążenie inwestora do maksymalnego poszukiwania oszczędności – ponownie zwracamy uwagę na zasadność dokonania klasyfikacji przecinanych korytarzy i weryfikacji projektowanych przejść względem rzeczywistych uwarunkowań przyrodniczych. Aktualnie dostępne dane przyrodnicze oraz synteza danych o stanie i perspektywach rozwoju zagospodarowania przestrzennego, zostały wykorzystane do weryfikacji koncepcji defragmentacji przedstawionej w ROŚ.

Analizy przeprowadzone przez naszych ekspertów wskazują na zasadność wprowadzenia szeregu dostosowań względem rzeczywistych uwarunkowań przyrodniczych w zakresie przejść na odcinkach S-19/DK65 w otoczeniu Białegostoku, w tym m.in.:

droga S19:

- PZDdz-09 (km 3+514) oraz PZDdz-10 (km 3+895) – nieuzasadniona jest budowa w bliskiej odległości dwóch przejść o bardzo zbliżonej i ogólnie niskiej funkcjonalności dla dużych ssaków kopytnych – rozwiązaniem racjonalnym, ze względu na konieczność zachowania ciągłości siedlisk i lokalnego korytarza kopytnych, jest rezygnacja z obu przedmiotowych obiektów i zastąpienie ich przejściem górnym (szerokość 40 m) ok. km 4+100-200 – powyższe rozwiązanie zapewni wprowadzenie w pełni funkcjonalnego przejścia dla dużych ssaków w skali lokalnej, a jednocześnie pozwoli na znaczne oszczędności – przez obniżenie niwelety drogi na długim odcinku (droga S19 jest projektowana na wysokim nasypie ze względu na projektowane przejścia dolne PZDdz-09/10);

- PZDd-15 (km 7+780) – lokalne uwarunkowania faunistyczne wskazują, że możliwa jest rezygnacja z budowy przedmiotowego przejścia i budowa przejścia zespolonego z linią kolejową (ES-16, km 8+222) – konieczne jest w takim przypadku wprowadzenie pasów gruntowych o szerokości min 2x6,0 m;

- PZDdz-27 (km 15+235) oraz PZDdz-29 (km 15+766) – nieuzasadniona jest budowa w bliskiej odległości dwóch przejść o bardzo zbliżonej i niskiej funkcjonalności dla dużych ssaków kopytnych – rozwiązaniem racjonalnym ze względu na konieczność zachowania ciągłości siedlisk i lokalnego korytarza kopytnych jest rezygnacja z budowy jednego obiektu (km 15+766) i zwiększenie szerokości obiektu w km 15+235 do min. 30 m (współczynnik względnej ciasnoty o wartości min 4,0);

droga DK65:

- PZGd-7 (km 5+000) – z uwagi na znaczenie obiektu dla zachowania łączności ekologicznej w skali lokalnej - można zmniejszyć szerokość przejścia do 40 m;

- PZGd-16 (km 9+166) – z uwagi na znaczenie obiektu dla zachowania łączności ekologicznej w skali lokalnej należy rozważyć zastąpienie przejścia dla dużych ssaków obiektem spełniającym wymagania średnich ssaków (z możliwością okazjonalnego wykorzystania przez duże ssaki z lokalnych populacji) o szerokości 30-35 m;

Powyższe podejście, polegające na dostosowaniu obiektów w strefie o mniejszym znaczeniu dla zachowania łączności ekologicznej w skali ponadregionalnej, pozwala na podniesienie parametrów przejść w obszarze o kluczowym znaczeniu ekologicznym, czyli w strefie korytarza paneuropejskiego GKPN-23A Dolina Górnej Narwi. Jednocześnie zachowana zostanie funkcjonalność przejść adekwatna do rzeczywistych potrzeb przyrodniczych. Oszczędności na realizacji powyższych przejść należy przeznaczyć na zwiększenie funkcjonalności i parametrów kluczowych obiektów – tj. wydłużenie długości estakady w dolinie Narwi oraz zaprojektowanie przejść dużych o wysokiej funkcjonalności po południowej stronie rzeki (np. przez powiększenie wymiarów obiektów PZDdz-74/76). Zgodnie z danymi w ROŚ wariant wskazany przez wykonawcę posiada bardzo niekorzystny, ujemny bilans mas ziemnych – 4,53 mln m<sup>3</sup> gruntu na nasypy do pozyskania i dowiezienia spoza terenu budowy – co generuje ogromne koszty i obciążenie dla środowiska, zatem racjonalne dostosowanie obiektów do potrzeb posiada uzasadnienie środowiskowe i ekonomiczne.

W obecnej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko autorzy nadal stosują szablonowe podejście do projektowania przejść nie uwzględniając różnicowania ich funkcjonalności w obszarach sąsiadujących z aglomeracją i obszarach o najwyższej wartości przyrodniczej, w efekcie powyższego obiekty o dużym potencjale ekologicznym powstaną w strefach o przeciętnych walorach przyrodniczych, a w granicach Doliny Narwi i korytarza GKPN-23A obiekty nadal pozostają niedostosowane do potrzeb ochrony ciągłości korytarza paneuropejskiego.

- b) W rozdziale IX.4.8, w którym dokonano analizy oddziaływania na zachowanie ciągłości korytarza ekologicznego GKPN-23A z uwzględnieniem postulatów (wniosków) zgłaszanych przez stronę społeczną w poprzednim postępowaniu DŚU, szereg kwestii wymaga korekty i dalszych analiz w tym:

- decyzja o zmianie lokalizacji węzła Zabłudów jest korzystna i niezbędna dla wprowadzenia skutecznej ochrony leśnej odnogi korytarza po północnej stronie rzeki, jednak poszukując nowej lokalizacji węzła należy uwzględnić całościowo kwestię ochrony korytarza w tym także problemy z zachowaniem ciągłości leśnej strefy po południowej stronie Narwi, gdzie jego lokalizacja nie może spowodować wyłączenia z funkcjonalności przejść dużych zaprojektowanych na odcinku Ploski-Chlebczyn i na styku obu odcinków S19; wskazywana lokalizacja węzła w miejscu skrzyżowania z drogą DP1951B (na wysokości m. Deniski) nadal znajduje się w całości w granicach korytarza GKPN-23A – autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko błędnie wskazują w przedmiotowym rozdziale, że teren ten jest poza jego granicami; wskazywana aktualnie lokalizacja węzła wymaga ustalenia takiej jego lokalizacji oraz wprowadzenia rozwiązań projektowych (forma węzła, układ i przebieg łącznic, zasięg oświetlenia) by zachować pełną funkcjonalność przejść dla dużych zwierząt – PZDdz-76 oraz OM-12L/P (most nad rzeką Orlanka na odc. Ploski-Chlebczyn) – przedmiotowe przejścia muszą znaleźć się poza zasięgiem negatywnego oddziaływania węzła (w tym oświetlenia);
- w przypadku zgłaszanego postulatu o lokalizacji dodatkowego przejścia dużego po południowej stronie Narwi ok km 37+300, przedstawione w ROŚ wnioski i obawy w zakresie niekorzystnych uwarunkowań zagospodarowania otoczenia są uzasadnione – należy zgodzić się z autorami raportu o oddziaływaniu na środowisko, że wskazywana lokalizacja jest ryzykowna w kontekście trwałego zachowania funkcjonalności przejścia w tej strefie;

powyższe uwarunkowania nie zmieniają jednak faktu, że na odcinku ok. km 37+000-38+200 powinno powstać przejście duże o pełnej funkcjonalności dla wszystkich gatunków ssaków – pomimo przerwania przez zabudowę łączności w leśnej strefie korytarza na skraju doliny, odnoga korytarza nadal zachowuje ciągłość w strefie oddalonej od rzeki, gdzie należy poszukiwać optymalnej lokalizacji dla dodatkowego przejścia dużego; w powyższym kontekście przedstawiona w ROŚ propozycja lokalizacji przejścia dużego w km 37+792 (zamiast dotychczasowego przejścia średniego) jest akceptowalna – obiekt położony jest w zasięgu strefy o kluczowym znaczeniu dla przemieszczania dużych ssaków i może stanowić docelowo jeden z 3 wiodących obiektów dla zachowania ciągłości korytarza GKPN-23 (obok estakady i przejścia górnego w km 35+600), jednak problemem są obecnie proponowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zbyt niskie parametry przedmiotowego przejścia dolnego – zgodnie z aktualnie dostępną wiedzą w zakresie funkcjonalności i efektywności ekologicznej przejść dolnych<sup>1 2</sup>, przejście o parametrach 5,0 x 20,0 m można uznać za posiadające jedynie średnią funkcjonalność dla dużych ssaków kopytnych – przejścia o takich parametrach (zwykle 1-przęsłowe mosty) należą do trudno akceptowalnych przez łosia i jelenia (zalecane jedynie dla lokalnych populacji i lokalnych korytarzy) oraz uznawane są za dysfunkcyjne dla żubra; uwzględniając rangę kolizji przyrodniczej i istotną funkcję, którą przedmiotowy obiekt ma spełniać – w naszej opinii powinno powstać tu przejście o wysokości  $\geq 5,0$  m i współczynniku względnej ciasnoty  $\geq 8,0$  – czyli o przekroju min ok 5,0x50,0 m, przejście musi obejmować zarówno S19, jak i starodroże DK19 (2 obiekty zsynchronizowane parametrami i lokalizacją); rozwiązaniem alternatywnym i zdecydowanie korzystniejszym pod względem przyrodniczym jest budowa przejścia dużego górnego (nad S19 i DK19) w przedmiotowej lokalizacji lub jej bliskim otoczeniu – wraz z obniżeniem niwelety drogi S19;

- estakada w Dolinie Narwi – autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko nie przedstawiają żadnych przekonujących dowodów merytorycznych (odnosi się to do całego raportu, nie tylko przedmiotowego rozdziału) odnośnie poprawności i akceptowalności przyjętych rozwiązań w zakresie długości obiektu – zatem podtrzymujemy wcześniejsze stanowisko o konieczności budowy estakady o długości obejmującej strefy o najwyższym uwodnieniu, w zasięgu wiosenny wezbrań, z uwzględnieniem starorzeczy i efemerycznych rozlewisk/zalewisk tj. o długości ok 300 m w kierunku północnym od koryta rzeki i ok 400 m w kierunku południowym; autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonują analizy jedynie w odniesieniu do wyników rocznego monitoringu aktywności zwierząt w rejonie mostu, zrealizowanego od września 2021 do sierpnia 2022 i jako dowód potwierdzający zasadność budowy krótkiego mostu przedstawiają wyłącznie wnioski z przedmiotowego monitoringu; monitoring ten wynikał z warunku określonego przez GDOŚ w trakcie procedury odwoławczej od poprzedniej DŚU, sam warunek można ocenić jako zasadny (nawet krótki i poprawnie wykonany, 1-roczny monitoring może być źródłem cennej wiedzy o poziomie aktywności lokalnych populacji podstawowych gatunków), jednak w przedmiotowym przypadku monitoring ten nie został poprawnie zrealizowany na żadnym poziomie – zastosowana metodyka była rażąco niepoprawna względem celu opracowania i stawianych pytań, obszar prowadzenia obserwacji nie obejmował kluczowych stref w dolinie

- poza samym mostem, jakość i parametry użytego sprzętu (kamery z osprzętem) nie gwarantowały pozyskania rzetelnych danych, analizy wykonane na podstawie pozyskanych danych – w szczególności analiza wyników i wnioskowanie końcowe – są w większości niepoprawne merytorycznie, formułowane wnioski w wielu przypadkach są błędne lub nieuprawnione, względem pozyskanych danych; pobieżna analiza raportu z przedmiotowego monitoringu wskazuje na bardzo niską jakość merytoryczną powyższego opracowania, budzi poważne wątpliwości względem potencjału merytorycznego wykonawcy, jak i zasadności

wydatkowania publicznych środków na tego typu zamówienia; ze względu na fakt, że wnioski z przedmiotowego opracowania stanowią jedyną argumentację autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko przeciwko wydłużaniu estakady w Dolinie Narwi – raport z monitoringu poddamy szczegółowej, oddzielnej analizie eksperckiej a końcową opinię przedstawiamy organowi jako dodatkowy materiał dowodowy w postępowaniu; aktualnie jedynym uprawnionym i w miarę dobrze udokumentowanym wnioskiem jest fakt, że w wyniku silnej antropopresji (niepożądanego aktywności ludzi i pojazdów) pod mostem w ciągu DK19 jego funkcjonalność jako przejścia dla dużych/średnich zwierząt jest bardzo niska – kuriozalne jest proponowane rozwiązanie problemu przez budowę analogicznego obiektu w ciągu równoległej S19 – niekorzystna antropopresja będzie podobna pod nowym mostem, gdyż w strefie przynurkowej będzie odbywała się wzmożona aktywność rekreacyjna i wędkarska (jedno z nielicznym w tej okolicy miejsc na Narwią, które na to pozwala), dlatego m.in. jedynie długi most, obejmujący również tereny zalewowe (mało atrakcyjne dla ludzi, bez dogodnego dojazdu) może pozwolić na stworzenie stref sprzyjających bezpiecznej migracji zwierząt – z dala od koryta rzeki; analizując literalnie, autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko potwierdzają, że budowa długiej estakady w dolinie jest rozwiązaniem korzystnym dla środowiska – tylko w wariantcie określonym jako „racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo” zakłada się budowę estakady o długości 660 m (str. 70 raportu). Należy zwrócić uwagę, że w bardzo podobnych uwarunkowaniach przyrodniczych i terenowych realizowana jest obecnie estakada w Dolinie Narwi w ciągu drogi S-61, odc. Łomża-Kolno (Obwodnica Łomży) – obiekt ma 22 przęsła i ponad 1200 m długości, obejmuje najcenniejsze, podmokłe siedliska i całą szerokość kolizji z siecią Natura 2000 (PLH200024 Ostoja Narwiańska), dodatkowo światło przejścia zgodnie z DŚU wynosi min 10,0 m – dla zachowania ciągłości nadrzecznych siedlisk leśnych.

- c) W rozdziale XI.3.1.h tiret 1 dotyczącym projektowania przejść dolnych zespolonych z drogami wprowadzono zapis o betonowych nawierzchniach dróg równoległych – należy bezwzględnie zamienić na nawierzchnie wykonane z kruszywa. Jednocześnie jako zasadny wskazujemy warunek ograniczenia projektowania wszelkich dodatkowych jezdni dróg technicznych, dojazdowych w strefach przeznaczonych dla zwierząt, unikając przy tym schematycznego podejścia w zakresie kształtowania dojazdów do działek i elementów konstrukcji – poddać indywidualnej analizie każdy duży obiekt mostowy, uwzględniając jego specyfikę lokalizacyjną i konstrukcyjną, rozważyć opcje alternatywne np. zasadność projektowania dojazdów do każdej podpory estakad w trudnym terenie i możliwość ich zastąpienia innymi formami kontroli.

W rozdziale XI.3.1.h tiret 3 – zapis nie dotyczy dróg serwisowych i należy go usunąć.

- d) W rozdziale IX.6.1 przedstawiono proponowane technologie budowy mostu/estakady w Dolinie Narwi. W obu przedstawionych wariantach technologicznych występuje znaczna ingerencja przestrzenna w siedliska wodno-błotne w obszarach Natura 2000. Wskazuje się na wyłączenie pasa o szerokości ok 120 m w rzucie obiektu i strefach lokalizacji dróg dojazdowych. Powyższe wyłączenie należy traktować jako powstanie trwałej nieciągłości i częściowej bariery ekologicznej w granicach siedlisk – stopień przekształcenia powierzchni gruntu oraz zastosowanie utwardzenia dla ruchu ciężkich pojazdów spowodują nieodwracalne zmiany, w wyniku których nie odtworzy się pierwotna pokrywa roślinna. Ze względu na znaczny zasięg ingerencji przestrzennej i jej spodziewany trwały charakter – konieczne jest poddanie analizie innych dostępnych technologii, wykorzystywanych od lat do realizacji dużych obiektów mostowych w

terenach wrażliwych przyrodniczo – tj. nasuwu podłużnego oraz betonowania nawisowego. Duże obawy budzi również plan umocnienia koryta rzeki – zagadnienie to należy poddać ponownej analizie i przedstawiać dowody potwierdzające zasadność tego działania. Aktualnie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko potraktowano tę kwestię marginalnie i wydaje się, że zastosowano tu szablonowe podejście do projektowania mostów, bez uwzględnienia szczególnej wartości przyrodniczej rzeki. Dla przykładu - przy estakadzie w Dolinie Narwi budowanej aktualnie w ciągu drogi S-61 odc. Łomża-Kolno (estakada o 22 przęsłach, obejmująca najcenniejsze siedliska i starorzecza) nie przewiduje umocnienia i przebudowy koryta Narwi – pomimo podobnych uwarunkowań hydrologicznych.

- e) W rozdziale IX.4.3 wskazuje się zniszczenie (całkowite/częściowe) przez wariant proponowany do realizacji (S19/DK65) aż 60 miejsc rozrodu płazów, w większości wykorzystywanych przez gatunki z dyrektywy siedliskowej. Liczba zaprojektowanych zbiorników zastępczych jest całkowicie nieadekwatna do skali zniszczeń – powyższa kwestia wymaga dalszego uszczegółowienia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Stowarzyszenie pracownia na Rzecz Wszystkich Istot wnioskuje o:

- a) nałożenie na inwestora obowiązku zaprojektowania przejścia dla dużych zwierząt o wysokiej funkcjonalności po południowej stronie rzeki Narew – przez powiększenie wymiarów obiektów dolnych PZDdz-74/74a (km 37+792) – wysokość min 5,0 m, współczynnik względnej ciasnoty min 8,0 lub zaprojektowanie w powyższej lokalizacji (lub najbliższym otoczeniu) górnego przejścia o szerokości min 50,0 m (nad S19 i DK19);
- b) nałożenie na inwestora obowiązku zaprojektowania mostu/estakady w Dolinie Narwi o długości nie mniejszej niż wskazywana w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla „racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo”, czyli 660 m z zachowaniem skrajni dla dużych ssaków kopytnych min 5,0 m (na długości min 70% konstrukcji);
- c) nałożenie obowiązku uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o analizę porównawczą w zakresie zajętości terenu i presji środowiskowej różnych technologii budowy mostu/estakady w Dolinie Narwi – z uwzględnieniem technologii nasuwania podłużnego i betonowania nawisowego – stosowanych m.in. przy budowie estakady w Dolinie Narwi w ciągu drogi S61;
- d) nałożenie obowiązku uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o dowody potwierdzające konieczność znaczącej ingerencji i umocnienia koryta rzeki Narew;
- e) nałożenie obowiązku wykonania wszelkich dróg dojazdowych i technicznych w otoczeniu przejść dla zwierząt o nawierzchni gruntowej lub z kruszywa – na szerokości obiektów oraz po 100 m od ich krawędzi, w obu kierunkach z jednoczesnym warunkiem ograniczenia projektowania wszelkich dodatkowych jezdni dróg technicznych i dojazdowych w strefach przeznaczonych dla zwierząt. Każdy duży obiekt mostowy należy poddać indywidualnej ocenie pod kątem potrzeb projektowania dróg technicznych, uwzględniając jego specyfikę lokalizacyjną i konstrukcyjną, rozważyć zasadność projektowania dojazdów do każdej podpory estakad w trudnym terenie i możliwość ich zastąpienia innymi formami kontroli;
- f) nałożenie obowiązku uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o dodatkowe analizy w zakresie oddziaływania na miejsca rozrodu płazów i prowadzące do nich szlaki migracji oraz rozszerzenie pakietu działań minimalizujących/kompensacyjnych adekwatnych do skali i liczby niszczonego siedlisk. Należy przedstawić w pierwszej kolejności jakie strategie minimalizacji lub kompensacji zostały zastosowane w przypadku

każdego niszczonego zbiornika rozrodczego, przedstawić konkretne rozwiązania dla każdego kolizyjnego miejsca oraz udowodnić ich skuteczność.

Ustosunkowując się do zgłoszonych uwag i wniosków, wyjaśniam co następuje:

#### Ad.1

Działki 240/6 i 240/43 położone w obrębie Sobolewo, gminie Supraśl powstały z podzielenia działek 240/2 (dz. 240/6) oraz działki 240/5 (dz. 240/43). Znajdują się one w całości w liniach zajętości terenu w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę (km ok. 12+900 i 13+100) oraz w racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo (km ok. 11+300 i 11+500). Natomiast linie zajętości terenu racjonalnego wariantu alternatywnego projektowanej drogi krajowej nr 65 przebiegają w odległości około 100 m na wschód od działki 240/6 i graniczą z działką 240/43.

Właściciele działek nie zgłaszają w swoim piśmie uwag i zastrzeżeń do przedstawionej dokumentacji a jedynie wyrażają sprzeciw wobec budowy drogi. W związku z tym nie odniesiono się merytorycznie do zgłoszonego ogólnego postulatu.

#### Ad. 2

Działka nr 229/1 położona w obrębie Kuriany, gminie Zabłudów znajduje się w całości w liniach zajętości terenu określonych dla wariantu proponowanym przez wnioskodawcę (km ok. 8+350÷8+650) oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo (km ok. 6+780÷7+080). Natomiast linie zajętości terenu racjonalnego wariantu alternatywnego odcinka projektowanej drogi krajowej nr 65 przebiegają w odległości około 400 m na zachód od ww. działki.

Przebieg wariantów inwestycji nie zmienił się od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, tj. 4 września 2018 roku. Nie zmieniony został również wariant proponowany do realizacji, który zgodnie przepisami nazywany jest wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.

Właściciel działki podnosi, iż w raporcie, na odcinku przebiegającym przez ww. działkę nie została prawidłowo wykonana inwentaryzacja ornitologiczna. Pan J. Karpowicz w swoich uwagach stwierdza, iż na jego działce występuje 20 gatunków ptaków (bez podania gatunku i ilości), gdy w dokumentacji złożonej z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej na 3 km odcinku, obejmujących również jego działkę nie stwierdzono ptaków chronionych.

Odnosząc się do powyższego informuję, iż na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano inwentaryzację przyrodniczą. Badania awifauny prowadzone były przez lokalnych ornitologów znających specyfikę regionu i wymagania awifauny oraz posiadających najpełniejszą wiedzę na temat stanowisk historycznych. Inwentaryzacją objęto wszystkie lęgowe gatunki ptaków, zarówno objęte ochroną gatunkową, jak i łowne. Przeprowadzono szczegółowe kontrole siedlisk nakierowane na wykrycie jak najwyższej liczby gatunków oraz określenie dla nich jak najwyższej kategorii lęgowości wg metodyki Polskiego Atlasu Ornitologicznego (PAO). Podczas inwentaryzacji wzdłuż całej długości wszystkich wariantów priorytetowo potraktowano gatunki ptaków lęgowych wymienione w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, innych gatunków zagrożonych oraz ptaków wodnoblotnych i szponiastych. Traktowane są one jako wrażliwe na oddziaływanie inwestycji liniowych. Wyniki uzyskane w trakcie liczeń posłużyły do poznania składu awifauny, liczebności poszczególnych gatunków z ww. grup oraz ich zagęszczenia.

Badania terenowe wykonane były w oparciu o przyjęte, standardowe metodyki liczenia poszczególnych gatunków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, wykonano je zgodnie z literaturą („Monitoring ptaków lęgowych. Poradnik metodyczny dotyczący gatunków chronionych Dyrektywą Ptasią”, Chylarecki i in., GIOŚ, Warszawa 2009). Kryteria lęgowości przyjęto za Polskim Atlasem Ornitologicznym (Sikora i in. 2007). Ponadto dla całej trasy określony został pełny skład gatunkowy awifauny, w szczególności gatunków objętych ochroną gatunkową. Za ptaki lęgowe uznawano obserwacje spełniające kryteria jednej z trzech kategorii lęgowości stosowanych w Polskim Atlasie Ornitologicznym (Sikora i in. 2007): A – gniazdowanie możliwe, B – gniazdowanie prawdopodobne, C – gniazdowanie pewne.

W przypadku gatunków licznych i szeroko rozpowszechnionych stosowano tak zwaną metodę „atlasową” polegającą na stwierdzaniu gniazdowania danego gatunku na kilometrowych odcinkach projektowanej drogi. Za ostateczną kategorię lęgowości gatunku na danym kilometrowym odcinku uznawano najwyższą kategorię stwierdzoną podczas wszystkich wykonanych kontroli. W wyniku zastosowania metody atlasowej poznano skład gatunkowy zespołu ptaków lęgowych na każdym kilometrowym odcinku inwentaryzowanej trasy, natomiast metoda ta nie daje informacji o liczebności i rozmieszczeniu poszczególnych stanowisk lęgowych.

Na odcinku przebiegającym przez działkę nr 229/1, obręb Kuriany zgodnie z przedstawionymi wynikami inwentaryzacji stwierdzono występowanie od 22 do 35 z 53 pospolitych gatunków ptaków. Ponadto bezpośrednio w pobliżu działki wyznaczono siedliska (lęg prawdopodobny) następujących gatunków ptaków pospolitych: białobrzytki, wilgi, kwiczoła i kuropatwy oraz gatunku chronionego: lerki.

Ad. 3

a) Nieaktualna i nieprawidłowo wykonana inwentaryzacja przyrodnicza

Odnosząc się do zarzutów dotyczących dokonania ustaleń faktycznych w oparciu o raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, którego podstawę stanowiła nieprawidłowo wykonana i nieaktualna inwentaryzacja przyrodnicza, podkreślam, iż inwentaryzacja przyrodnicza prowadzona na potrzeby przedmiotowego zadania została wykonana w zakresie odpowiadającym prognozowanemu oddziaływaniu inwestycji.

Wyniki inwentaryzacji zostały przedstawione w formie opisowej oraz kartograficznej na czytelnych mapach stanowiących załącznik do raportu oddziaływania na środowisko złożonym do tut. organu w lutym 2023 roku.

W treści raportu w rozdziale VII.2. Metodyka badań oraz terminy wykonywania badań szczegółowo opisano zastosowaną metodykę prowadzenia inwentaryzacji, wskazano terminy oraz panujące warunki meteorologiczne.

Ze względu na brak przepisów i rozporządzeń wykonawczych określających szczegółowo metodyki i zakres inwentaryzacji przyrodniczej koniecznej do przeprowadzenia na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko, podczas badań oparto się w pierwszej kolejności na wytycznych zawartych w Podręcznikach Metodycznych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, a w przypadku ich braku na dostępnej literaturze tematu wykazanej w opisie do wyników inwentaryzacji. Podręczniki Metodyczne GIOŚ zawierają wytyczne do prowadzenia badań terenowych i są wykorzystywane przy prowadzeniu monitoringu gatunków i siedlisk w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.

W oparciu o powyższe przedstawiono również szczegółowe zestawienie tabelaryczne obrazujące dotrzymanie wskazywanych w opracowaniach metodycznych i literaturze



terminów prowadzenia inwentaryzacji w odniesieniu do herpetofauny (tab. 93) i ornitofauny (tab. 95).

Główne badania terenowe przeprowadzono w roku 2016, a w 2017 roku kontynuowano obserwacje w zakresie szlaków migracji ssaków (tropienia zimowe w styczniu i lutym) oraz wykonano kontrole uzupełniające ornitofauny (kwiecień-maj).

Należy zauważyć, iż zgodnie z przytaczanymi wytycznymi dla wymienianych w piśmie wnoszących uwagi gatunków ptaków zalecanym terminem badań jest okres kwiecień – maj – czerwiec nie można więc mówić o zbyt późnym rozpoczęciu badań ornitologicznych (kwiecień). Przeprowadzono również inwentaryzację ptaków migrujących, która obejmowała kontrole potencjalnych miejsc koncentracji ptaków przelotnych z uwzględnieniem wędrówki jesiennej (sierpień – listopad) i wiosennej (marzec-maj) oraz okres dyspersji polęgowej (lipiec). Informację o tym oraz wyniki inwentaryzacji ptaków migrujących zawarto w raporcie oddziaływania. Tym samym za nieuprawnione należy uznać stwierdzenie o braku rozpoznania gatunków migrujących.

W przywołanym wyżej rozdziale oraz tabeli nr 93 (w raporcie oos) przedstawiono również szczegółowe wyjaśnienia dotyczące wykonanej inwentaryzacji herpetologicznej. Jak wynika z tego porównania w odniesieniu do większości wykazanych gatunków płazów zalecane jest rozpoczęcie badań w kwietniu i kontynuowanie ich w okresie maj-czerwiec, a w doniesieniu do grzebiuszki ziemnej, ropuchy szarej, żaby trawnej i moczarowej badania można rozpocząć w drugiej połowie marca i kontynuować w kolejnych miesiącach. W tym też okresie (kwiecień-maj) prowadzone były badania środowiskowe na potrzeby niniejszej decyzji środowiskowej. Za wystarczającą albo przewyższającą wymagania należy również uznać ilość przeprowadzonych kontroli.

Migracje płazów mają charakter sezonowy i związane są z zajmowaniem dwóch rodzajów środowisk. Wiosenne wędrówki, choć różne gatunki podejmuje je w różnym czasie, zależnie od terminu przebudzenia z hibernacji i rozpoczęcia godów, mają charakter masowy. Po zakończeniu rozrodu płazy wracają na ląd w różnym czasie, i podobnie jak jesienne migracje do miejsc zimowania, nie mają już charakteru masowego. Zjawisko to jesienią (szczyt przypada w październiku) nie jest tak silnie skumulowane w czasie jak wędrówka wiosenna płazów. Oznacza to, że kluczowe dla zidentyfikowania kierunków ich dyspersji są migracje wiosenne. W związku z tym stwierdzenia zawarte w piśmie wnoszących uwagi należy uznać za nieuprawnione.

W raporcie wyjaśniono również wpływ warunków meteorologicznych panujących w okresie prowadzenia inwentaryzacji na możliwość pozyskania wiarygodnych danych środowiskowych. Nie można się zgodzić z twierdzeniami, iż warunki te pozostają bez wpływu na terminy rozpoczęcia i prowadzenia prac terenowych. Temperatura i opady mają ogromne znaczenie dla występowania i liczebności populacji płazów na danym terenie. W raporcie wskazano, że warunki atmosferyczne występujące w miesiącach kwietniu i maju 2016 r., wobec utrzymujących się opadów w grudniu 2015 r. i lutym 2016 r., zapewniły dobre warunki do rozrodu płazów. To z kolei przełożyło się na fakt, że kontrole wykonane na początku sezonu godowego objęły największą możliwą liczbę i powierzchnię siedlisk, które stopniowo zanikały w późniejszym okresie. W szczególności zwrócono uwagę na niskie temperatury panujące w marcu (niesprzyjające rozwojowi płazów) oraz dobre warunków rozwoju w ciepłym i wilgotnym kwietniu.

W piśmie wnoszących uwagi krytycznie odniesiono się również do doboru obszaru waloryzacji herpetologicznej. Odnosząc się do tej kwestii wskazując, iż badania terenowe zawsze są dostosowane do występujących lokalnych uwarunkowań. Nie jest uzasadnione przeprowadzenie badań w pasie o szerokości ponad 2 km w przypadku braku występowania zbiorników wodnych i siedlisk podmokłych. Wstępna analiza dostępnych materiałów kartograficznych (w szczególności zdjęć lotniczych i rastrów map topograficznych) daje

podstawę do typowania potencjalnych siedlisk występowania batrachofauny, a następnie stanowi daną wyjściową do przeprowadzanej inwentaryzacji w terenie w określonym buforze. W ramach prac kameralnych nad raportem o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia analizie poddano dane publikowane i niepublikowane na temat występowania herpetofauny, a także korzystano z Atlasu Płazów Polski opracowanego przez Instytut Ochrony Przyrody w Krakowie. Na podstawie przeprowadzonych prac kameralnych i analizy danych kartograficznych zaplanowano badania terenowe w taki sposób, aby uzyskać dane na temat: lokalizacji zbiorników/zastoisk wody znajdujących się w osi planowanej drogi oraz w odległości do 500 m od osi po obu jej stronach (bufor 1000 m); składu gatunkowego herpetofauny; szacunkowej liczebności gatunków; przebiegu ważniejszych szlaków migracji w otoczeniu inwestycji. Korytarze migracji herpetofauny zostały wyznaczone w oparciu o dane zebrane w terenie, wektorowe warstwy przestrzenne z lokalizacją stanowisk herpetofauny, Mapę Podziału Hydrograficznego Polski, aktualną ortofotomapę, publikację *Poradnik ochrony płazów* (Kurek, 2011), a kierunki migracji herpetofauny wyznaczano promieniście we wszystkich kierunkach, ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk optymalnych i miejsc rozrodu (cieki, zbiorniki wodne, rozlewiska śródpolne, zadrzewienia i zakrzewienia). Należy więc uznać, iż szerokość pasa inwentaryzacji była wystarczająca, a jej wyniki wiarygodne.

W swoim piśmie Stowarzyszenie powołuje się na ekspertyzę z dnia 14 kwietnia 2017 r. bez cytowania jej tytułu oraz nie załączając jej do przedmiotowego pisma. Można przypuszczać, iż wnoszącym zastrzeżenia chodzi o „*Raport z rekonesansu przyrodniczego w lokalizacji Hermanówka*”, mgr Janusz Kupis, Zwolen, 04.2017, który stanowił załącznik do skargi Stowarzyszenia na decyzję środowiskową GDOŚ z dnia 4 czerwca 2021 r.

W opracowaniu tym autor powołuje się na „*Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia związanego z budową drogi ekspresowej S19 granica państwa - Kuźnica Białostocka — Białystok - Lublin - Rzeszów - Barwinek - granica państwa na odcinku Choroszcz - Ploski oraz drogi krajowej nr 65 Kudrycze - Grabówka*”, Fundacja Ekonomistów Środowiska i Zasobów Naturalnych, Biuro Usług Ekologicznych „Eko-Trend”, E. Broniewicz i inni, 2012 Białystok. Odniesienia do powyższego raportu występują: w treści – ekspertyzy oraz w spisie literatury.

Powyższy raport o oddziaływaniu na środowisko stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 4 września 2012 r. W postępowaniu wszczętym na tej podstawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku dnia 29 stycznia 2014 r. wydał decyzję znak: WOOS-II.4200.4.2012.UM odmawiającą zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S19 granica państwa — Kuźnica Białostocka - Białystok — Lublin - Rzeszów Barwinek — granica państwa na odcinku Choroszcz — Ploski oraz drogi krajowej nr 65 Kudrycze - Grabówka. Została ona utrzymana w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 lutego 2015 r., znak: DOOSoa.II.4200.5.2014.EK.4.

Należy również zauważyć, iż ekspertyza ta została przekazane do RDOŚ w Białymstoku w dniu 14 kwietnia 2017 r. a więc rok przed złożeniem przez GDDKiA Oddział w Białymstoku wniosku o wydanie decyzji środowiskowej (wniosek z dnia 04.09.2018 r.), przy którym złożony został raport oddziaływania na środowisko zawierający jakoby kwestionowane w analizach wyniki inwentaryzacji przyrodniczej.

W związku z powyższym wymienioną ekspertyzę należy uznać za bezprzedmiotową, gdyż zamieszczone w nich wnioski odnoszą się do materiału, który nie był rozpatrywany w obecnie prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Niezależnie od powyższego, analizując wyłącznie dane z obserwacji przyrodniczych przedstawione w załączonych ekspertyzach mgr Janusza Kupisa należy stwierdzić, iż:

- w opracowaniu przedstawiono wyniki prowadzonych przez autora obserwacji przyrodniczych. Obserwacje te prowadzono w roku 2016 (w dniach 13.-15.04. i 29.06-01.07.) oraz w roku 2017 (w dniach 04.-05.04.).
- w materiałach nie przedstawiono szczegółowo metodyki prowadzonych badań, materiałów kartograficznych z naniesionymi wynikami rozpoznania, ani współrzędnych geograficznych miejsc obserwacji, co uniemożliwia ustalenie położenia obszaru objętego badaniami. Na podstawie zamieszczonych opisów można stwierdzić jedynie, iż obserwacje punktowe prowadzono prawdopodobnie w okolicy wsi Hermanówka, Kudrycze, Lewickie, Kolonia Lewickie, Brończyny, Rumiejki, Juchnowiec Kościelny oraz na 4,5 km transekcji (w linii) las Brończany - Brończany - Pomigacze. Odnosząc powyższe lokalizacje do planowanego przebiegu drogi ekspresowej S19 można z dużym przybliżeniem stwierdzić, iż „rekonesans przyrodniczy” prowadzony był na terenach sąsiadujących z przebiegiem odcinka drogi ekspresowej w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo (wg. raportu z 2023 roku). Wymienione wsie leżą na północ i południe od drogi ekspresowej na odcinku km 14+400 do km 22+000, a wsie Hermanówka i Kolonia Lewickie znalazły się w buforze prowadzonej na potrzeby projektu inwentaryzacji. Pozostałe miejscowości znajdują się w odległości ponad 500 m od osi drogi.
- jedyne dające się zidentyfikować co do lokalizacji dane przyrodnicze dotyczą miejsca występowania gniazda orlika krzykliwego, dla którego w załączniku do ekspertyzy z roku 2017 podano współrzędne geograficzne.
- bez określenia szczegółowej lokalizacji wskazano na występowanie w tym rejonie również innych ptaków, w tym gatunków cennych wymienionych w Załączniku nr 1 do Dyrektywy Ptasiej: żurawia, błotniaka stawowego, bociana białego, dzięcioła zielonosiwego, dzięcioła czarnego, lerki, gąsiorka i derkacza.
- również wyniki rozpoznania terenowego w zakresie herpetofauny przedstawione w ekspertyzie nie pozwalają na szczegółowe określenie występowania stwierdzonych siedlisk płazów.

Porównując dane z ekspertyz z wynikami inwentaryzacji prowadzonej na potrzeby Inwestycji należy stwierdzić, iż na odcinku od km 14+400 do km 22+000 drogi ekspresowej potwierdzono występowanie stanowisk lęgowych wymienionych w ekspertyzach ptaków jednakże w znacząco większych ilościach (w nawiasach podano minimalną ilość stanowisk lęgowych): żuraw (5), błotniak stawowy (3), bocian biały (7), dzięcioł zielonosiwy (2), dzięcioł czarny (3), lerka (21), gąsiorek (46) i derkacz (9). Wykazano również w tym rejonie występowanie ponad 20 stanowisk płazów zasiedlonych przez kilka gatunków: rzekotki drzewne, żaby trawne, żaby moczarowe, grzebiuszki ziemnej, ropuchy szare i kumaka nizinnego.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, iż wyniki rozpoznania terenowego przedstawione w ekspertyzach Janusza Kupisa z roku 2017 nie stoją w sprzeczności z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby raportu. W odniesieniu do lokalizacji siedliska i gniazda orlika krzykliwego dane te są całkowicie zgodne (siedlisko opisane w ekspertyzie z 2017 r. współrzędnymi geograficznymi), natomiast w zakresie rozpoznania ornitologicznego dotyczącego pozostałych gatunków ptaków i rozpoznania herpetologicznego, dane z raportu są jakościowo tożsame (zinwentaryzowano te same gatunki), a ilościowo (liczba rozpoznanych stanowisk) wielokrotnie przewyższają dane zebrane na potrzeby ekspertyz. Tym samym, wbrew twierdzeniom Stowarzyszenia, dane zawarte w ekspertyzie opracowanej przez Janusza Kupisa nie mogą stanowić dowodu potwierdzającego wadliwość złożonego przez inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W przedstawionej w załączeniu do pisma Stowarzyszenia ekspertyzie mgr Janusza Kupis z 9 lipca 2021 r. w części I. zawarte zostały uwagi powielone w piśmie Stowarzyszenia – do których odniesiono się wyżej. W części II. autor przedstawia swoje uwagi do poszczególnych zapisów decyzji środowiskowej RDOŚ w Białymstoku z dnia 14 sierpnia 2019 r. oraz decyzji GDOŚ z dnia 4 czerwca 2021 r., które zostały uchylone wyrokiem sądu NSA z dnia 8 listopada 2022.

W swoim piśmie Stowarzyszenie odnosi się również do decyzji RDOŚ w Białymstoku z 29 stycznia 2014 r. o odmowie zgody na realizację przedsięwzięcia. Zarzut dotyczy wydania decyzji odmownej przy istnieniu analogicznych, zdaniem wnoszących uwagi, stanów faktycznych. W piśmie podkreślają oni, że w sytuacji, gdy uchybienia stanowiące jeden z powodów wydania decyzji odmownej w postępowaniu zakończonym decyzją z 2014 r., tj. brak aktualności badań przyrodniczych oraz niewłaściwy termin inwentaryzacji fauny, są tożsame z zarzutami formułowanymi do przedmiotowego postępowania. W literaturze i orzecznictwie wyrażono pogląd, że tożsamość sprawy ma miejsce, gdy obejmuje ona te same podmioty, dotyczy tego samego przedmiotu oraz tego samego stanu prawnego w niezmienionym stanie faktycznym sprawy por. J. Borkowski (w:) B. Adamiak J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz Warszawa 2011, str. 632; uchwała składu siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego, dalej NSA, 7, 27 czerwca 2000 r., sygn. akt FPS 12/99, ONSA 2001, nr 1, poz. 7; wyrok NSA z 29 kwietnia 1998 r., sygn. akt Iv SA 1061/961. Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, że nie zachodzi w analizowanym przypadku tożsamość spraw. Wspomniana decyzja RDOŚ w Białymstoku z dnia 29 stycznia 2014 r., utrzymana w mocy przez GDOŚ decyzją z dnia 6 lutego 2015 r., znak: DOOŚoaII.4200.5.2014.EK.4, a następnie skontrolowana przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, który wyrokiem z 22 listopada 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 1439/15 oddalił skargę, dotyczyła środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia pn. *Budowa drogi ekspresowej S 19 granica państwa - Kuźnica Białostocka - Białystok - Lublin - Rzeszów - Barwinek - granica państwa na odcinku Choroszcz - Ploski oraz drogi krajowej nr 65 Kudrycze — Grabówka*. Postępowanie prowadzone aktualnie wszczęte zostało natomiast wnioskiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 4 września 2018 r. Spraw tych nie można więc utożsamiać, ze względu na inny stan prawny i uwarunkowania faktyczne (dla przykładu można wskazać, że inwentaryzacja na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w postępowaniu zakończonym w 2014 r. wykonywana była w latach 2006 - 2008).

Jeśli chodzi o odmiennność stanu prawnego, to zwracam uwagę, że decyzja RDOŚ w Białymstoku wydana została 14 sierpnia 2019 r. na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w brzmieniu określonym w Dz. U. z 2018 r. , poz. 2081 ze zm. Od tego czasu przepisy ustawy ooś uległy licznym modyfikacjom, w tym znaczącym zmianom, dotyczącym m.in. zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz zakresu i przebiegu procedury oceny oddziaływania na środowisko, wynikającym z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/ UE z 16 kwietnia 2014 r. zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych.

Nie ulega więc wątpliwości, że zarówno okoliczności faktyczne jak i prawne obu spraw są nieporównywalne, a decyzje zapadłe w wyniku obu postępowań nie pozostają ze sobą w sprzeczności. Biorąc pod uwagę powyższe, uznać należy że sformułowany zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ponadto zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 8 lutego 2022 r., sygn. akt IV SA/Wa 1567/21 oraz Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2022 r., sygn. akt III OSk 1601/22 uchylono zaskarżoną decyzję Generalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 4 czerwca 2021 r. oraz poprzedzającą ją decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z 14 sierpnia 2019 r.

Zgodnie z wyrokiem WSA sprawa w zakresie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia powinna zostać rozpatrzona ponownie a tut. organ powinien zastosować się do oceny prawnej wyrażonej w orzeczeniu i uzupełnić materiał dowodowy złożony z wnioskiem z 2018 r, w ten sposób aby raport uwzględniał wszystkie warianty przedsięwzięcia wskazane w art. 66 ust. 1 pkt. 5 ustawy ooś oraz opis przewidywanych skutków dla środowisk w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia. NSA podzielił stanowisko wyrażone w tym zakresie i uznał, że Sąd I instancji dokonał prawidłowej oceny raportu, i na tej podstawie stwierdził, że raport inwestora nie został prawidłowo sporządzony w zakresie opisów wariantów przedsięwzięcia.

Opracowany w roku 2023 raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został skorygowany zgodnie z wykładnią przedmiotowego wyroku, tj.: warianty inwestycji zostały wyszczególnione i nazwane zgodnie z nomenklaturą ustawową - stosownie do art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ocenowej (wskazany został wariant proponowany przez wnioskodawcę, racjonalny wariant alternatywny oraz racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska) oraz wyodrębniono rozdziały, w których opisane zostało oddziaływanie tych wariantów na poszczególne komponenty środowiska oraz skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia.

Podstawę sporządzenia raportu z 2023 roku po wyrokach Sądów stanowiła dokumentacja zgromadzona w toku postępowania prowadzonego od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, tj. dnia 4 września 2018 r. Zgodnie z przytoczonymi wyrokami Sądów wnioskodawca nie był zobowiązany do prowadzenia dodatkowych badań, w szczególności inwentaryzacji środowiskowej czy uzupełniania raportu. Dlatego też w raporcie, jako dodatkowe, wykorzystano wyłącznie dostępne już dane z inwentaryzacji i monitoringów zleconych przez tut. organ w obszarach Natura 2000.

#### b) Naruszenie miejsc bytowania orlika krzykliwego

Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia, mającej na celu rozpoznanie rozmieszczenia i liczebności stanowisk lęgowych ptaków, wykazały na badanym terenie obecność m.in. orlika krzykliwego. Wszystkie stwierdzone osobniki tego gatunku opisane zostały pod kątem zachowania i zaklasyfikowane do jednej z trzech kategorii gniazdowania według Polskiego Atlasu Ornitologicznego (Sikora i in. 2007), tj. A - gniazdowanie możliwe, B - gniazdowanie prawdopodobne, C - gniazdowanie pewne. Trzy stwierdzone w buforze badań stanowiska orlika krzykliwego zakwalifikowano do kategorii C. W raporcie (Załącznik 2.3) przedstawiono mapy obrazujące stwierdzone stanowiska oraz żerowiska orlika krzykliwego, wraz ze strefami ochrony, jeżeli zostały one wyznaczone. W wariantcie wskazanym przez wnioskodawcę i racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym środowiskowo stwierdzono 1 gniazdo w km 20+000 w odległości ok. 500 m od drogi, w racjonalnym wariantcie alternatywnym stwierdzono 1 gniazdo w km 18+000 w odległości ok. 600 m od drogi. Ponadto w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę projektowana droga krajowa przebiega w odległości od 69 do 124 m od granicy strefy ochrony ścisłej i w odległości od 17 do 255 m od granicy strefy ochrony częściowej – stanowiska orlika krzykliwego, dla którego strefy te wyznaczone. Linie rozgraniczające racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska przebiegają ponad 600 m na północ od tej strefy a racjonalny wariant alternatywny koliduje z tymi strefami.

W raporcie wykazano, iż realizacja inwestycji spowoduje utratę części miejsc żerowania orlika krzykliwego, jednakże utrata ta nie powinna negatywnie wpłynąć na

możliwości zdobywania pokarmu przez lokalną populację orlików. Zgodnie z przywołanym wyżej załącznikiem 2.3. obrazującym lokalizację potencjalnych żerowisk orlika krzykliwego na tle pokrycia terenu stwierdzono, że analizowany obszar stanowi głównie powierzchnie leśne, tereny rolnicze z dużym udziałem roślinności naturalnej, łąki i pastwiska oraz grunty orne, które to właśnie tereny są najbardziej atrakcyjnymi miejscami żerowiskowymi dla orlika. Z kolei badania monitoringowe prowadzone przez Mirskiego w latach 2017 — 2018, wykazały, że na terenach otwartych orliki spędzały najwięcej czasu w krajobrazie rolniczym, na polach uprawnych, użytkach zielonych i złożonych ekosystemach upraw. Zastosowany do badania wybiórczości żerowiskowej model, potwierdził silną i istotną preferencję orlików do naturalnych łąk i ziołorośli oraz użytków zielonych (łąki i pastwiska). Wyraźne były również preferencje w stosunku do obszarów rolnych z udziałem roślinności naturalnej, pastwisk oraz złożonych terenów upraw rolnych. Nieznaczną preferencję orliki wykazywały również do zakrzaczeń i zadrzewień. Wyraźnie unikały natomiast infrastruktury, zbiorników wodnych oraz terenów bagiennych. (Mirski P. Wybiórczość żerowiskowa orlika krzykliwego w obszarach Natura 2000: Ostoja Warmijska, Puszcza Napiwodzko-Ramucka, Puszcza Knyszyńska i Puszcza Białowieska w latach 2017-2018). Przedstawione wyniki monitoringu preferencji żerowiskowych orlików krzykliwych umożliwiają sformułowanie stwierdzenia, że tereny otaczające inwestycję, które zostały przedstawione na mapie pokrycia terenu, stanowią bardzo atrakcyjne miejsca żerowania dla tego gatunku. Istotną kwestią w przypadku oddziaływania inwestycji na żerowiska orlików jest bowiem ich powierzchnia. Żerowiska jednej pary orlików mogą stanowić obszar o powierzchni od kilku do ponad 170 km<sup>2</sup>. W Polsce, podobnie jak w Europie Wschodniej, rewiry orlików są stosunkowo niewielkie, jednak w kolejnych sezonach mogą ulegać rozszerzeniu bądź zmniejszeniu. Nad Biebrzą na zmeliorowanych torfowiskach rewiry dwóch samców orlika wynosiły po około 9 km<sup>2</sup>, przy czym w kolejnym sezonie jeden z rewirów uległ znaczącemu, ale krótkotrwałemu rozszerzeniu do ponad 30 km<sup>2</sup>. Przyczyną takiej rozpiętości w wielkości rewirów orlików jest dostępność ofiar, która jest najczęściej pochodną mozaikowatości krajobrazu i sposobów rolniczego użytkowania. Różnorodny i ekstensywnie użytkowany krajobraz rolniczy wschodniej Europy stanowi cenne siedlisko dla wielu grup ofiar orlików, takich jak gryzonie, ptaki, płazy, a także owady (Ochrona orlika krzykliwego na wybranych obszarach Natura 2000, Komitet Ochrony Orłów, Olsztyn, 2014). Powyższe potwierdzają również informacje zawarte w broszurze informacyjnej dotyczącej orlika krzykliwego, wydanej przez Nadleśnictwo Hajnówka w ramach programu Life+ Ochrona orlika krzykliwego na wybranych obszarach Natura 2000, aktualnie dostępnej na stronie [https://www.portel.pl/pdf/Broszura\\_hajnowka.pdf](https://www.portel.pl/pdf/Broszura_hajnowka.pdf). W optymalnych warunkach siedliskowo-troficznych rewir orlika może zajmować tylko 2 — 3 km<sup>2</sup>. Jednak ostatnio zdają się dominować rewiry znacznie rozleglejsze, obejmujące teren o powierzchni od 10 do 30 km<sup>2</sup>, a nierzadko mogą one być zapewne jeszcze większe, ponieważ rejestrowano noszenie pokarmu do gniazd z odległości 10-14 km. Wśród rewirów orlików przeważają te z gniazdami położonymi peryferyjnie, nierzadko nie tworzą one jednolitego obszaru, ale kompleks wielu miejsc wykorzystywanych przez orliki, przemieszanych z miejscami dla nich nieodpowiednimi (Ochrona orlika krzykliwego na wybranych obszarach Natura 2000, broszura informacyjna wydana przez Nadleśnictwo Hajnówka w ramach programu Life+). Biorąc pod uwagę możliwe fluktuacje w powierzchniach rewirów żerowiskowych orlika krzykliwego, jak również pokrycie otaczającego terenu, stanowiące atrakcyjne miejsca żerowania, budowa drogi nie wpłynie znacząco na dostępność bazy pokarmowej dla orlików krzykliwych. Należy się zgodzić, że orlik krzykliwy jest gatunkiem terytorialnym wykazującym silne przywiązanie do miejsca lęgowego, a swoje gniazda zakłada na drzewach, zwykle na obrzeżu lasu, w pobliżu mokradeł, wilgotnych łąk, pastwisk oraz upraw z niską roślinnością - terenów otwartych będących jego łowiskami, a podstawowym zagrożeniem dla

populacji tego gatunku w Polsce jest utrata siedlisk, tj.: żerowisk, czatowni, miejsc odpoczynku, gniazdowania. Jednakże, jak wykazano w raporcie ooś, nie dojdzie do istotnego uszczuplenia tych terenów w stopniu znaczącym dla tego gatunku.

Stowarzyszenie podnosi, że orlik krzykliwy jest gatunkiem wrażliwym nawet na stosunkowo nieistotne zmiany w środowisku naturalnym pod wpływem działalności człowieka (z długookresowych badań ornitologicznych przeprowadzonych na bagnach Kuwasy wynika, że wycięcie starych topól usytuowanych na łąkach w znacznym oddaleniu od gniazd spowodowało, że ptaki zaprzestały lęgów w tym miejscu) i nawet przy zachowaniu działań minimalizujących określonych w raporcie przedsięwzięcie spowoduje bezpowrotną utratę siedlisk orlika krzykliwego zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej trasy i uniemożliwi ponowne zasiedlenie biotopu lęgowego. Wskazany w piśmie przypadek należy traktować jako epizodyczny. Jak bowiem wykazano w raporcie ooś stanowiska orlika krzykliwego w pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie będą narażone na krytyczne dla tego gatunku oddziaływanie. Jeśli chodzi o przedmiotową inwestycję, to warunki żerowiskowe, mogące stanowić jedyne poważne zagrożenia determinujące przetrwanie gatunku i sukces lęgowy orlika, są na analizowanym terenie na tyle bogate, że nie ma obaw, by stanowiły czynnik limitujący dla tego gatunku.

Stowarzyszenie wskazuje na zagrożenie dla orlika krzykliwego spowodowane bezpośrednim sąsiedztwem planowanej inwestycji drogowej. Zgodnie z pismem narażony jest on na ryzyko kolizji, spowodowane fragmentacją jego terenów żerowiskowych przez trasę. Kolizje z pojazdami zaliczają się do zagrożeń populacji orlika krzykliwego (Meyburg B.-U., Haraszthy L., Strazds M., SchifferN. 2001. European Species Action Plan for Lesser Spotted Eagle *Aquila pomarina*. W: SchifferiGallo-Orsi (red.): European Union action plans for eight Priority bird species. Office for Official Publications of the European Communities, Luksemburg str. 1-24, Bird Life International 2011. Review of the Implementation of Species Action Plans for Threatened Birds in the European Union, Final Report, str. 176-186) i może do nich dojść, jednakże zagrożeniu temu nadano niskie znaczenie, ze względu na nieznaczną ilość stwierdzonych tego typu przypadków. Kolizje (bezpośrednie zderzenie ptaków z pojazdami i antropogenicznymi konstrukcjami) stanowią 47% wszystkich przypadków śmierci ptaków drapieżnych i sów o ustalonej przyczynie. Najczęściej dochodzi do kolizji tych ptaków z pojazdami (50%), a następnie z energetycznymi liniami napowietrznymi (42%) (Anderwald D. 2009. Przyczyny śmiertelności ptaków szponiastych i sów na podstawie analizowanych danych Kartoteki ptaków martwych i osłabionych Komitetu Ochrony Orłów. Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej 11 (3 1221), 125-151). Warto zwrócić uwagę, że dane te dotyczą wszystkich ptaków drapieżnych i sów, a nie samych orlików. W przypadku orlika krzykliwego częściej dochodziło do zderzeń orlików z liniami energetycznymi. Jeśli chodzi o szczegółowe dane dotyczące orlika krzykliwego, to informacje zgromadzone na potrzeby przygotowania Krajowego Programu Ochrony Orlika Krzykliwego w Polsce wskazują na jedynie 32 przypadki śmierci orlików dorosłych oraz młodocianych po opuszczeniu gniazda (Ochrona orlika krzykliwego na wybranych obszarach Natura 2000, Komitet Ochrony Orłów, Olsztyn, 2014, str. 49-50). Przyczynę śmierci określono w 25 przypadkach - spośród nich 13 zginęło w wyniku kolizji, z czego 10 z przesyłowymi liniami energetycznymi (wszystkie informacje pochodzą z terenu Polski). Uzyskano również informacje o 21 orlikach, które trafiły w ręce człowieka, z których 5 było rannych w wyniku kolizji z liniami napowietrznymi i samochodami. Innymi słowy, udokumentowano - jakkolwiek nie jest znana skala przypadków nierejestrowanych czy pomyłek związanych z pomyleniem orlika z myszołowem - jedynie 3 (do 8 uwzględniając ptaki ranne, przy czym w przeważającej części osobniki ranne uległy kolizji z liniami elektroenergetycznymi) przypadki kolizji orlika krzykliwego z pojazdem. Biorąc pod uwagę, iż populacja tego gatunku w Polsce liczy 2300 - 2700 par, należy uznać, że zagrożenie kolizją z pojazdem nie

jest krytycznie istotnym zagrożeniem dla orlika krzykliwego. Zarzut Stowarzyszenia w tym zakresie nie zasługuje więc na uwzględnienie.

Odnosząc się do zarzutu braku uwzględnienia w ocenie oddziaływania na środowisko obszaru bytowania orlika krzykliwego w okolicach miejscowości Kudrycze, biorąc pod uwagę treść odwołania i skargi złożonej przez Stowarzyszenie przypominam, iż tut. organ, po przeprowadzeniu postępowania o utworzenie strefy ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania orlika krzykliwego, w związku ze stwierdzonym przez Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Juchnowieckiej miejscem gniazdowania tego gatunku na działce o nr ewid. 288 w obrębie Kudrycze w gminie Zabłudów - w decyzji z dnia 28 lipca 2020 r., znak: WPN.6442.33.8.2019.ML, orzekł, iż brak jest podstaw do utworzenia stref ochrony orlika krzykliwego dla tej lokalizacji gniazda. W trakcie lustracji terenowej pracownicy tut. organu nie stwierdzili gniazda we wskazanej lokalizacji ani w bezpośrednim sąsiedztwie. Nie stwierdzono również orlika krzykliwego na żerowiskach. Lustracja terenowa, przeprowadzona zgodnie z zaleceniami dotyczącymi wykonywania kontroli gniazd orlików krzykliwych (Monitoring ptaków lęgowych. Poradnik metodyczny. Wydanie 2. Głos. Warszawa 2015), miała na celu ustalenie stanu faktycznego i ewentualne potwierdzenie obecności tego gatunku. Oględzin miejsca wskazanego przez stowarzyszenie dokonano jako miejsca gniazdowania, lecz w podanej lokalizacji i jej bliskim sąsiedztwie nie stwierdzono gniazda. Wobec powyższego ten zarzut Stowarzyszenia dotyczący braku uwzględnienia w dokumentacji sprawy siedlisk orlika krzykliwego znajdujących się w okolicach wsi Kudrycze nie zasługuje na uwzględnienie.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących naruszenia miejsc bytowania orlika krzykliwego w okolicy wsi Skrybiczne wyjaśniam, iż planowana inwestycja na odcinku drogi krajowej nr 65 przebiega lub koliduje (w zależności od wariantu) ze stanowiskiem orlika krzykliwego objętego ochroną prawną w postaci strefy ochrony całorocznej i okresowej. Strefa ta znajduje się na południe od miejscowości Skrybiczne przy drodze powiatowej nr 1484 (obręb leśny 234 Solnicki Las) i została ona wyznaczona decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Inwentaryzacja ornitologiczna wykonywana na potrzeby raportu w 2016 roku nie była podstawą wyznaczenia tej, ani żadnej innej strefy ochronnej orlika krzykliwego.

W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono szczegółową analizę możliwego oddziaływania na stanowisko występowania oraz żerowiska orlika krzykliwego. Wyniki tych analiz zostały uwzględnione również w ocenie wariantów przedsięwzięcia.

Podkreślenia wymaga fakt, iż według najnowszych danych będących w posiadaniu tut. organu w analizowanym obszarze od roku 2019, a więc 4 lat, nie stwierdzono występowania orlika krzykliwego i zasiedlenia gniazda, dla którego ustanowiono strefy ochrony całorocznej i okresowej. Potwierdzają to wyniki kontroli prowadzonej corocznie przez pracowników Nadleśnictwa Dojlidy (karty informacji przyrodniczej).

Ponadto wyjaśniam, iż zaproponowane w raporcie działania minimalizujące polegające na montażu dwóch platform lęgowych dla orlika krzykliwego w obszarze leśnym położonym w okolicach miejscowości Łubniki, tj. na wysokości km 3+000-6+000 projektowanej drogi krajowej nr 65 - ma na celu minimalizację potencjalnego negatywnego oddziaływania na populację orlika krzykliwego, poprzez poprawienie warunków bytowania lokalnej populacji, mogące przełożyć się na sukces lęgowy. Według Komitetu Ochrony Orłów budowanie sztucznych gniazd jest jedną z najbardziej rozpowszechnionych form aktywnego wspierania zdolności reprodukcyjnych naturalnych populacji (<http://www.koo.org.pl/dzialalnosc/sztuczne-gniazda>). Sztuczne platformy gniazdowe to zwarte, wyplatane konstrukcje wykonane z gałęzi, imitujące naturalne gniazdo orlika o średnicy 1-1,5 m; są one odpowiednio osadzone i mocno przymocowane w koronie drzewa, nie nadają się one ponadto do zasiedlenia przez kunę leśną, która potrafi zająć gniazdo orlika,



także orlika krzykliwego (Maciorowski G., Lontkowski J., Mizera T. Poznań 2014. Orlik grubodzioby ginący orzeł z bagien, Projekt Orlik Ptak Jakich Mało, str. 244-245). Platformy gniazdowe służą przede wszystkim ustabilizowaniu podstawy pod gniazdo, na której następnie ptaki nakładają corocznie kolejne warstwy gałęzi (<http://www.koo.org.pl/dzialalnosc/sztuczne-gniazda>). Dodatkowe gniazda na platformach są miejscem odpoczynku ptaków, mogą stanowić gniazda zamienne lub być zasiedlane w przypadku uszkodzenia pierwotnego gniazda lub w sytuacji pojawienia się nowej pary orlików (które potrafią gniazdować od siebie nawet w odległości 300 m).

### c) Negatywne konsekwencje społeczne

Stowarzyszenie Zielona Osada podnosi, iż realizacja przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę spowoduje negatywne konsekwencje społeczne wynikające z „przecięcia zwartej zabudowy wsi Skrybicze”.

Analizując dokumentację sprawy oraz dostępne dane zamieszczone na portalu <https://polska.e-mapa.net/> należy stwierdzić, iż zwarta zabudowa wsi Skrybicze koncentruje się wzdłuż drogi gminnej 1487B, w odległości około 500 m na północ od planowanego przebiegu drogi krajowej nr 65 - w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i racjonalnym wariantcie alternatywnym (w przypadku racjonalnego wariantu najkorzystniejszego środowiskowo – droga przebiega na północ od wsi Skrybicze). Przy czym pod pojęciem „zwartej zabudowy”, zgodnie z art. 4 pkt. 29 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1326), należy rozumieć zgrupowanie nie mniej niż 5 budynków, za wyjątkiem budynków o funkcji wyłącznie gospodarczej, pomiędzy którymi największa odległość sąsiadujących ze sobą budynków nie przekracza 100 m.

Budynki zlokalizowane po drugiej stronie planowanej drogi krajowej nr 65 pomimo, iż administracyjnie zlokalizowane w obrębie Skrybicze położone są ponad 500 m na południe od obszaru zwartej zabudowy wsi Skrybicze. Jest to zabudowa, której nie można zaliczyć do spełniającego kryteria ustawy obszaru zwartej zabudowy.

Wymieniona wyżej droga gminna nr 1487B prowadząca ze wsi Skrybicze na południe do wsi Łubniki zostanie poprowadzona wiaduktem nad drogą krajową nr 65, co zapewni bezpośredni i bezkolizyjny przejazd. Doprowadzone do niej zostaną drogi dojazdowe poprowadzone równoległe do planowanej drogi krajowej nr 65 zapewniające połączenie istniejącej sieci dróg lokalnych z drogami gminnymi. Tym samym mieszkańcy istniejących i planowanych domów, będą mieli zapewnione bezpieczne połączenie z drogą gminną 1487B i zapewniony bezkolizyjny dojazd do obszaru zwartej zabudowy wsi Skrybicze oraz dalej poprzez drogę gminną 1484B do Białegostoku. Pozwoli to na zachowanie połączenia drogowego pomiędzy zabudowaniami położonymi na południe od drogi krajowej nr 65 i obszarem zwartej zabudowy wsi Skrybicze.

Zwracam jednocześnie uwagę, iż budowa drogi krajowej nr 65 nie wiąże się z koniecznością wyburzeń istniejących budynków mieszkalnych wsi Skrybicze, nie ogranicza mieszkańcom dostępu do działek oraz istniejącej sieci dróg, umożliwia bezpośredni i bezkolizyjny dojazd do obszaru zwartej zabudowy wsi Skrybicze oraz dalej do Białegostoku. W żadnym z rozpatrywanych wariantów droga krajowa nr 65 nie przecina więc zabudowy wsi w sposób, który mógłby nieść ze sobą negatywne skutki dla społeczeństwa. Dotyczy to również domów zrealizowanych w ostatnim czasie, wieś Skrybicze rozrasta się, przy czym nowo zasiedlane tereny mają zabudowę rozproszoną. Planowana trasa nie dzieli wsi na dwie odrębne części, rozdzielone tereny będą ze sobą skomunikowane. Trasa nie będzie też limitować dostępu mieszkańców do infrastruktury technicznej czy mediów. W ocenie wnioskodawcy realizacja i eksploatacja inwestycji nie spowoduje również

naruszenia więzi społecznych mieszkańców wsi Skrybicze. Obawy odnośnie utrudnień w dostępie do infrastruktury technicznej, mediów czy naruszenia więzi społecznych w odniesieniu do mieszkańców wsi Skrybicze są więc nieuzasadnione.

Planowane do budowy odcinki dróg ekspresowej i krajowej przecinają w wielu miejscach istniejący układ dróg lokalnych i istniejące połączenia pomiędzy istniejącą zabudową mieszkaniową, podobnie jak w analizowanym przypadku. Zgodnie z obowiązującymi przepisami Inwestor ma obowiązek odtworzyć i zapewnić ciągłość istniejących połączeń drogowych oraz zapewnić bezpieczny i bezkolizyjny dojazd do działek i domostw. Dzieje się tak w każdym przypadku gdy inwestycja przekracza drogi niższych kategorii. Wszystkie takie miejsca są traktowane w taki sam sposób, wynikający z przepisów.

W analizie wielokryterialnej nie analizowano zagadnień takich jak naruszenie więzi społecznej, utrudnienia w komunikacji lokalnej czy dostęp do mediów. Zakres elementów, które powinny być uwzględnione w porównaniu wariantów określa art. 66 ust. 1 pkt 6a ustawy ooś. Z jego brzmienia nie wynika konieczność uwzględniania w analizie wskazanych przez odwołujących się zagadnień. Innymi słowy, ustawa ooś określając w art. 66 ust. 1 pkt 6a lit. a i c obowiązek porównania oddziaływań analizowanych wariantów na ludzi czy dobra materialne daje dowolność wyboru jakie elementy będą w tym zakresie badane, tak aby dopasować analizowane składowe do konkretnego przypadku. Podkreślenia wymaga również fakt, że w raporcie określono, przeanalizowano oraz oceniono bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi. Szczegółowo opisano oddziaływanie przedsięwzięcia diagnozując znaczące oddziaływania (np. hałas), a ich analiza wykazała, że przy zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji działań minimalizujących (na etapie budowy i na etapie eksploatacji) nie ma przeciwwskazań do realizacji inwestycji.

#### d) Racjonalność i alternatywność wariantów inwestycji

Jak wskazano w odpowiedzi na wcześniejsze punkty pisma Stowarzyszenia raport z roku 2023 został opracowany zgodnie z oceną prawną wyrażoną w orzeczeniu wyroku sądu WSA i NSA z 2022 roku. W świetle tych orzeczeń należało uzupełnić materiał dowodowy złożony z wnioskiem z 2018 r, w ten sposób aby raport uwzględniał wszystkie warianty przedsięwzięcia wskazane w art. 66 ust. 1 pkt. 5 ustawy ooś oraz opis przewidywanych skutków dla środowisk w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

Należy zwrócić uwagę, iż przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne, ze względu na założone cele jakim ma służyć, obejmuje swoim zakresem budowę dwóch powiązanych ze sobą funkcjonalnie (poprzez węzeł drogowy „Białystok Południe”) odcinków dróg: drogi ekspresowej S19 (której początek jest wyznaczony w zaplanowanym węźle Białystok Zachód na skrzyżowaniu z drogą ekspresową S8 a koniec na włączeniu w istniejącą drogę krajową nr 19 po przekroczeniu rzeki Narew) oraz drogi krajowej nr 65 (której koniec zaplanowano poprzez włączenie w istniejącą drogę krajową nr 65).

Biorąc to pod uwagę opracowano dwa warianty przebiegu i rozwiązań technicznych drogi ekspresowej S19 i trzy warianty przebiegu i rozwiązań technicznych drogi krajowej nr 65.

Na podstawie możliwych do realizacji połączeń pomiędzy wskazanymi odcinkami dróg (S19 i drogi krajowej nr 65) utworzono całościowe warianty przebiegu inwestycji:

- wariant proponowany przez wnioskodawcę;
- racjonalny wariant alternatywny,
- racjonalny wariant najkorzystniejszy środowiskowo.

Zgodnie z wyrokiem NSA z dnia 14 września 2021 r. w sprawie III OSK 528/21, LEX nr 3225822 w przypadku przedsięwzięć liniowych różnicowanie wariantów pod względem

wplywu na środowisko rozpatruje się w kontekście całokształtu przedsięwzięcia, a nie jego wybranych fragmentów. Wariantowanie tego rodzaju przedsięwzięcia nie oznacza jedynie zaproponowania trzech, całkowicie odmiennych przebiegów danej trasy. Ponadto to inwestor, a nie pozostałe strony postępowania, określa przebieg trasy planowanego przedsięwzięcia.

Ustawodawca w żaden sposób nie definiuje w jakim zakresie racjonalny wariant alternatywny oraz racjonalny wariant najkorzystniejszego dla środowiska powinny się różnić pomiędzy sobą oraz wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.

Założenia przyjęte w raporcie o oś w odniesieniu do wariantów inwestycji wypełniają w tym zakresie wykładnię Naczelnego Sądu Administracyjnego wyrażoną w wyrokach: z dnia 29 stycznia 2015 r., II OSK 1605/13; z dnia 20 kwietnia 2021 r., III OSK 269/21; z dnia 21 lutego 2018 r. II OSK 1871/17 - dotyczącą warunków jakie powinny spełniać analizowane warianty przedsięwzięcia.

Naczelny Sąd Administracyjny w ww. wyrokach tych stwierdził, iż:

- warianty przedsięwzięcia, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r., powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z tych wariantów będzie oddziaływać na środowisko, ponieważ ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko chronić w jak najpełniejszym wymiarze;
- jednocześnie warianty przedsięwzięcia nie mogą odbiegać od siebie w takim stopniu, który oznaczałby swoistą zmianę tożsamości tego przedsięwzięcia poprzez przekształcenie jego konstytutywnych, fundamentalnych parametrów i prowadziłyby w rezultacie do zaproponowania do realizacji kilku różnych przedsięwzięć tego samego rodzaju. Powinny one poprzestać na korekcie parametrów dokonywanych w ramach jednego przedsięwzięcia;
- opis analizowanych wariantów powinien być na tyle rzetelny i dokładny, by organ rozpatrujący sprawę mógł zbadać, czy przedsięwzięcie powinno być realizowane w wariantcie proponowanym przez inwestora, czy też w wariantcie alternatywnym. Przygotowanie opisu racjonalnego wariantu alternatywnego wymaga każdorazowo przeprowadzenia indywidualnej oceny danego przedsięwzięcia pod kątem jego oddziaływania na środowisko w sytuacji, gdyby ten wariant miał być zrealizowany;
- „alternatywność” wymaga, co do zasady, zaproponowania wariantu różnego pod względem kryteriów przestrzennych (jak np. lokalizacja, skala i rozmiar inwestycji) lub technologicznych (jak np. rodzaj użytych materiałów, moc i produktywność zainstalowanych urządzeń). Nie jest też wykluczone odwoływanie się do innych różnic, wynikających np. z kryteriów ekonomicznych i społecznych. Alternatywność oznacza również, że wariant ten musi się różnić od wariantu proponowanego przez inwestora w zakresie oddziaływania na środowisko;
- „racjonalność” wariantu oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. Racjonalny wariant alternatywny nie może mieć charakteru abstrakcyjnego czy też teoretycznego. Nie należy więc przedstawiać wariantu, którego faktyczna realizacja jest technicznie lub faktycznie niemożliwa albo jego realizacja jest skazana na niepowodzenie (np. ze względów finansowych). Wariant racjonalny nie może mieć charakteru pozornego, tj. nie może się sprowadzać do zaproponowania realizacji przedsięwzięcia w tej samej lokalizacji przy niewielkich różnicach technologicznych.

Analizowane warianty mają wspólny początek i koniec oraz przebieg na poszczególnych odcinkach, co wynika z celu złożonego danej inwestycji, tj. wytrasowania funkcjonalnego i bezpiecznego ruchowo połączenia wpisującego się w istniejącą oraz planowaną sieć drogową oraz spełnianego wymagania obowiązujących dokumentów

planistycznych oraz przepisów technicznych. W raporcie oddziaływania na środowisko wykazano jednak, iż w ujęciu całościowym rozpatrywane warianty różnią się między sobą przebiegiem trasy w terenie, długością całkowitą, liczbą obiektów inżynierskich oraz przepustów, lokalizacją węzłów drogowych i miejsc obsługi podróżnych (MOP), długością kolizji z istniejącą infrastrukturą (sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne) czy bilansem mas ziemnych, powierzchnią wycinki i innymi.

Ponadto dla wszystkich wariantów przebiegu inwestycji ocenie poddano alternatywne rozwiązania w zakresie zastosowanej nawierzchni drogi (wariantowanie technologiczne) polegające na zastosowaniu nawierzchni z betonu cementowego lub nawierzchni z betonu asfaltowego. Oba rozwiązania technologiczne nawierzchni poddane zostały analizie akustycznej, zawierającej ocenę oddziaływania wariantów technologicznych przedsięwzięcia na klimat akustyczny wzdłuż analizowanych wariantów lokalizacyjnych drogi. Wyniki tych analiz przedstawiono w załączniku do raportu.

W przedłożonym raporcie oraz jego uzupełnieniach wszystkie analizowane warianty zostały opisane i poddane analizie przewidywanego oddziaływania na środowisko, z taką samą szczegółowością oraz porównane między sobą - zgodnie z wymaganiami art. 66 ustawy ooś, w celu umożliwienia analizy kryteriów wymienionych w art. 62 ust. 1 ustawy ooś.

Na podstawie powyższych analiz wykazano, iż warianty różnią się między sobą zakresem oddziaływania na środowisko, a różnice te występują w odniesieniu do:

- zajętości terenu obszaru Natura 2000 SOO Puszcza Knyszyńska /OSO Ostoja Knyszyńska (w liniach zajętości terenu),
- zajętości terenu obszaru Natura 2000 SOO Ostoja w Dolina Górnej Narwi / OSO Dolina Górnej Narwi (w liniach zajętości terenu),
- zmniejszenia zasobów siedliska poczwarówki zwężonej stanowiącej przedmiot ochrony obszaru SOO Puszcza Knyszyńska,
- zmniejszenia zasobów siedlisk lerki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska,
- zmniejszenia zasobów siedlisk jarzębatki stanowiącej przedmiot ochrony obszaru OSO Ostoja Knyszyńska,
- zmniejszenia zasobów siedliska przyrodniczego 3150 stanowiącego przedmiot ochrony obszaru SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi,
- powierzchni zajęcia siedlisk przyrodniczych z Zał. I. Dyrektywy Siedliskowej (poza obszarami Natura 2000),
- powierzchni zajęcia priorytetowych siedlisk przyrodniczych z Zał. I. Dyrektywy Siedliskowej (poza obszarami Natura 2000),
- powierzchni planowanej wycinki zadrzewień i zakrzaczeń,
- liczba niszczonej stanowisk podlegających ochronie roślin i grzybów,
- liczba niszczonej stanowisk podlegających ochronie ślimaków,
- powierzchnia niszczonej stanowisk podlegających ochronie owadów,
- powierzchni niszczonej stanowisk podlegających ochronie mrówek,
- powierzchni niszczonej siedlisk herpetofauny z Zał. II. i IV. Dyrektywy Siedliskowej,
- liczby stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I. do Dyrektywy Ptasiej - w strefie A (poza obszarami Natura 2000),
- liczby stanowisk gatunków ptaków wymienionych w Zał. I. do Dyrektywy Ptasiej – w strefie B (poza obszarami Natura 2000),
- liczby stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie A,
- liczby stanowisk nielicznych i średnio licznych gatunków ptaków w strefie B,
- odległości (kolizji) od strefy ochronnej orlika krzykliwego,

- długości przecięcia z korytarzem ekologicznym Puszcza Knyszyńska GKPN-3 (korytarz ekologiczny 2012),
- długości przecięcia z korytarzem ekologicznym Dolina Górnej Narwi GKPN-23A (korytarze ekologiczne 2012),
- długości nasypu w dolinie Narwi wynikająca z przyjętego rozwiązania w zakresie parametrów obiektu w dolinie Narwi (most/estakada),
- długości przecięcia kompleksów przydatności rolniczej gleb kompleks pszenno-dobry (2) oraz kompleks użytków zielonych średnich (2z),
- powierzchni koniecznych do zaprojektowania ekranów akustycznych dla nawierzchni betonowej,
- liczby budynków mieszkalnych do wyburzeń,
- liczby budynków innych niż mieszkalne do wyburzeń,
- liczby stanowisk archeologicznych pozostających w kolizji.

Powyższe oznacza, iż nawet w przypadku braku innych istotnych różnic pomiędzy wariantami, ich oddziaływanie całościowe na środowisko różni się między sobą. Wykazano to w szczegółowej analizie wielokryterialnej.

Zgodnie z cytowanymi wyżej wyrokami NSA „racjonalność” wariantu oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez tut. organ zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. W świetle tej tezy wszystkie 3 wykazane warianty stanowią rozwiązania racjonalne – a każdy z wariantów mógłby zostać wybrany przez tut. organ zamiast wariantu zaproponowanego przez wnioskodawcę. Warianty te nie mają charakteru abstrakcyjnego czy jedynie teoretycznego, a ich realizacja z punktu widzenia technicznego, bezpieczeństwa ruchu czy celu jaki im jest stawiany - jest możliwa, pomimo różnicy w nakładach finansowych.

Jednocześnie wyjaśniam, iż przedstawione w raporcie szacowanie kosztów oparto na cenach netto z roku 2018 w celu zobrazowania różnicy w kosztach budowy poszczególnych wariantów. Należy się zgodzić, iż od tego czasu ceny gruntów, usług i materiałów wzrosły. Można jednak z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wzrost ten dotyczy w takim samym stopniu kosztów określonych dla wszystkich wariantów, co powoduje iż różnice w cenie pomiędzy nimi nadal zostały zachowane.

W świetle powyższego nie można uznać zastrzeżeń Stowarzyszenia, iż warianty mają charakter pozorny i nie spełniają kryteriów ustawowych.

Ad. 4

a)

W raporcie oddziaływania na środowisko z roku 2023, w rozdziałach IX.4.7 i IX.4.8. przedstawiono analizę oddziaływania drogi na korytarze migracyjne, w tym korytarz migracyjny GKPN-23A Dolina Górnej Narwi.

Wyznaczanie parametrów i lokalizacji przejść dla zwierząt dokonano na podstawie analizy wyników inwentaryzacji przyrodniczej, zakresu kolizji z wyznaczonymi korytarzami ekologicznymi oraz uwarunkowań terenowych, wymagań technicznych i planowanej niwelety drogi ekspresowej i drogi krajowej.

Odnosząc się do przedstawionej propozycji zmiany lokalizacji i parametrów poszczególnych przejść dla zwierząt w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę wyjaśniam:

– rezygnacja z budowy przejść dolnych w km 3+514 i 3+896 na rzecz budowy przejścia górnego o szerokości 40 m w km 4+100-4+200.

Projektując niweletę drogi ekspresowej na odcinku od węzła Białystok Starosielce do km ok 4+555 (lokalizacja MOP Czaplino) uwzględniono kolizje z istniejącymi rowami melioracyjnymi oraz drogą gminną a tym samym konieczność budowy obiektów inżynierskich w miejscach tych kolizji. W tych miejscach zaprojektowano przejścia dolne zintegrowane - w km 3+514 dolne zintegrowane z rowem R-K i w km 3+896 dolne zintegrowane z drogą gminną. Niweleta na tym odcinku nie była podnoszona w celu utworzenia przejść dla zwierząt a przejścia zostały zaprojektowane z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań terenowych oraz wymagań technicznych (w przypadku przejścia w km 3+896 wymagana skrajnia pod obiektem dla drogi gminnej wynosi minimum 4,7 m). Rezygnacja z budowy przejść zintegrowanych we wskazanym kilometrażu wiązałaby się z koniecznością budowy przepustów w miejscach kolizji z rowami melioracyjnymi oraz budową wiaduktu nad drogą ekspresową, którym droga gminna zostałaby bezkolizyjnie przeprowadzona. Wnioskowane w km 4+100 - 4+200 przejście górne dla zwierząt znajdowałoby się pomiędzy wiaduktem prowadzącym drogę gminną (w km ok 3+896) a projektowanym MOP Czaplino (km ok 4+500). Ponadto przejście zlokalizowane byłoby w strefie, gdzie zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa ruchu, konieczne jest zastosowanie oświetlenia drogowego - na jezdni lewej oświetlenie to rozpoczyna się w km ok 4+000 a na jezdni prawej w km ok 4+400.

– rezygnacja z budowy przejścia w km 7+780 i zintegrowanie przejścia z estakadą kolejową w km 8+222

Odstąpiono od integrowania przejścia dla dużych zwierząt z obiektem nad linią kolejową w km 8+222 z uwagi na przeprowadzoną przez PKP przebudowę tej linii i wprowadzone wzdłuż torów elementy infrastruktury (dodatkowe drogi, głębokie rowy, ogrodzenie) uniemożliwiające migrację zwierząt. W zamian przewidziano budowę samodzielnego przejścia dla dużych zwierząt w km 7+780 (we wszystkich analizowanych wariantach drogi) o szerokości strefy dostępnej dla zwierząt wynoszącej minimum 10 m i wysokości 5 m. Zaproponowane parametry oraz lokalizacja przejścia zapewnią swobodną migrację zwierząt, w tym również dużych ssaków kopytnych.

– rezygnacja z budowy przejścia w km 15+766 i zwiększenie szerokości przejścia w km 15+235 do 30 m

W km 15+235 zaprojektowano przejście dla zwierząt zintegrowane z ciekim a w km 15+766 z drogą wewnętrzną gminą. Podobnie jak w przypadku obiektów na początkowym przebiegu drogi ekspresowej również na tym odcinku (od km ok 15+000 do km ok 16+000) niweleta nie była podnoszona wyłącznie w celu utworzenia w tym miejscu przejść dla zwierząt. Obiekty inżynierskie zaprojektowano z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań terenowych (kolizja z ciekim w km 15+235, drogą powiatową w km 15+431, drogą wewnętrzną gminy w km 15+766 oraz linią kolejową w km ok 15+900) oraz wymagań technicznych, w szczególności skrajni jaką należało zapewnić pod obiektem w km ok 15+900 dla bezpiecznego przeprowadzenia wiaduktu nad linią kolejową nr 32 (wymagana skrajnia 6,9 m).

Biorąc pod uwagę położenie przejść poza głównym korytarzem ekologicznym GKPn-23 Dolina Górnej Narwi (wg. map IBS PAN z 2012 r.) nie zachodzi potrzeba zwiększania parametrów przejścia w km 15+235 do szerokości 30 m i współczynnika względnej ciasnoty o wartości  $\geq 4$ , gdyż zgodnie z przywołanym *Poradnikiem* wymagania takie stawiane są przejściom „w przypadku dolin rzecznych stanowiących ważne siedliska i korytarze ekologiczne oraz chronionych na mocy prawa”.

– zmniejszenie szerokości przejścia w km 5+000 (DK 65) do 40 m;

– zastąpienie przejścia dla dużych ssaków w km 9+166 (DK65) obiektem spełniającym wymagania dla średnich ssaków o szerokości 30-35 m;

Powyższe przejścia zaprojektowano jako przejścia górne dla zwierząt dużych w związku z położeniem w obszarach leśnych. Na tym etapie postępowania nie przewiduje się zmiany parametrów ww. przejść.

Parametry zaprojektowanych przejść są zgodne z wymaganiami „Poradnika projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” R. Kurka, gdzie wymiary przejść służących zachowaniu ciągłości siedlisk i korytarzy ekologicznych wszystkich grup zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem dużych i średnich ssaków kopytnych zostały określone na: zespolone z rzeką lub mniejszym ciekim – szerokość minimalna (światło poziome)  $\geq 2 \times$  szerokość koryta rzeki, wysokość (światło pionowe)  $\geq 3,5$  m (zalecana  $\geq 5,0$  m) i zespolone z drogą - szerokość minimalna (światło poziome)  $\geq 2 \times 5$  m, wysokość (światło pionowe)  $\geq 3,5$  m (zalecana  $\geq 5,0$  m), współczynnik względnej ciasnoty  $\geq 1,5$ .

b)

W raporcie oddziaływania na środowisko z roku 2023, w rozdziale IX.4.8. przedstawiono analizę oddziaływania drogi na korytarz migracyjny GKPN-23A Dolina Górnej Narwi. Jej podstawę stanowiły postulaty Stowarzyszenia zgłoszone w postępowaniu odwoławczym od decyzji środowiskowej z 2019 r. oraz warunki GDOŚ nałożone w uchylonej decyzji środowiskowej z 2021 r., w tym dotyczący przeprowadzenia dodatkowej całorocznej inwentaryzacji migracji fauny w dolinie Narwi i jej bezpośrednim otoczeniu. Odnosząc się do przedstawionych w tym punkcie uwag wyjaśniam:

– zmiana lokalizacji węzła

Na podstawie analiz i uzyskanych wyników monitoringu fauny podjęto decyzję o zmianie lokalizacji węzła (Zabłudów) i budowy w tym miejscu przejścia dla zwierząt o parametrach odpowiadających wymaganiom dużych gatunków ssaków (przejście górne w km 35+650 o szerokości 50 m). Jak stwierdzono w raporcie oos: Przy wyznaczaniu nowej lokalizacji węzła wzięto pod uwagę wymagania dotyczące zachowania funkcjonalnej ciągłości projektowanego i istniejącego układu komunikacyjnego oraz przepisy określające zasady lokalizacji węzłów drogowych. Węzły drogi klasy S należy lokalizować na przecięciu z drogami klasy GP. G i wyjątkowo Z. Na północ od obecnej lokalizacji węzła Zabłudów, poza rejonem korytarz ekologicznego, projektowana droga S19 nie krzyżuje się z istniejącą drogą krajową S19 i biegnie w znacznej odległości od niej, co uniemożliwia utworzenie węzła bezpośrednio łączącego te drogi. Natomiast w km ok. 33+200 droga ekspresowa krzyżuje się z drogą gminną nr 106766B (klasy D/L), co zgodnie z przepisami, wyklucza lokalizację węzła w tym rejonie. Nie było więc możliwe, zgodnie z wnioskiem organizacji pozarządowej, wytyczenie węzła drogowego na północ od rzeki Narew poza obszarami chronionymi. Biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania uznano, iż węzeł może zostać zlokalizowany na południe od rzeki Narew w km ok. 0+185 drogi ekspresowej S19 odcinka Płoski – Chlebczyn (ostateczna decyzja środowiskowa z 29 stycznia 2020 r.), za czym przemawiały następujące uwarunkowania:

- węzeł wyznaczono w rejonie istniejącego skrzyżowania drogi powiatowej DP1591B i drogi krajowej nr 19, co wypełnia warunek lokalizowania węzła na drogach klasy co najmniej Z (droga powiatowa);
- zachowane zostaną przepisowe odległości do następnego węzła „Bielsk Podlaski Północ” wyznaczonego w km ok. 9+600 drogi ekspresowej S19 odcinka Płoski – Chlebczyn (minimalna odległość między węzłami powinna wynosić min. 5 km) oraz od MOP Haćki w km 4+700 (lokalizacja węzła na kolejnych drogach powiatowych w km ok. 2+730 lub w km ok. 3+710 nie spełniałaby wymaganej przepisami odległości 2 km między pasem włączeń/wyłączeń węzła a pasem włączeń/wyłączeń MOP Haćki);

- położenie poza obszarami objętymi Natura 2000: PLH200010 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi i PLB 200007 Dolina Górnej Narwi;
- położenie poza terenami zabudowanymi i objętymi ochroną akustyczną.

Powyższa lokalizacja węzła została zatwierdzona prawomocną decyzją środowiskową RDOŚ w Białymstoku z dnia 30 grudnia 2022 r., znak: WOOS.420.6.2022.PL. W materiałach złożonych z wnioskiem o jej wydanie (karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na budowie elementów węzła wraz z pasami włączeń w ramach zadania „Projekt i budowa drogi S19 na odcinku Ploski – Haćki”) wskazano na kolizję węzła z korytarzem ekologicznym GKPN-23a i przeanalizowano oddziaływanie drogi w tym zakresie oraz określono niezbędne działania minimalizujące, m.in. związane z ograniczeniem oddziaływania oświetlenia na projektowane przejścia dolne dla dużych zwierząt.

W tym zakresie przedstawione w piśmie uwagi nie dotyczą aktualnie prowadzonego postępowania związanego z wydaniem decyzji środowiskowej dla odcinka drogi S19 Choroszcz – Ploski.

– zmiana parametrów przejścia w km 37+792

Wskazane w raporcie minimalne parametry przejścia dolnego dla zwierząt dużych w km 37+972 pod drogą ekspresową oraz drogą krajową nr 19 wynoszą – szerokość 20 m i wysokość 5 m. Zgodnie z „Poradnikiem projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” przejście posiada parametry odpowiadające wymaganiom dużych zwierząt (pkt. 1.5. Poradnika: wymiary minimalne – szerokość (światło poziome)  $\geq 15$  m, wysokość (światło pionowe)  $\geq 3,5$  m (zalecana  $\geq 5,0$  m), współczynnik względnej ciasnoty  $\geq 1,5$ ). Przejścia dolne o świetle pionowym wynoszącym minimum 5 m zostały ocenione jako przydatne i często wykorzystywane przez łosie, jelenie, sarny, dziki, wilki, rysie, borsuki, lisy, zające oraz pozostałe mniejsze ssaki (tabela 9. Poradnika), o znaczeniu priorytetowym w minimalizacji barierowego oddziaływania dróg przecinających korytarze ekologiczne i siedliska o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym.

Przytaczana w piśmie Stowarzyszenia publikacja „*Wildlife and traffic in the Carpathians. Guidelines how to minimize impact of transport infrastructure development on nature in the Carpathian countries*” (2019) powstała w ramach projektu TRANSGREEN. Zawarto w niej wyniki analiz oraz wytyczne dotyczące minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko istniejącej i planowanej sieci transportowej w Karpatach. Przy jej opracowywaniu brano pod uwagę specyfikę tego górskiego ekoregionu oraz jego unikatową wartość przyrodniczą i znaczenia dla Europy, a określone w publikacji parametry przejść dla zwierząt dotyczą ochrony korytarzy migracyjnych i ekologicznych występujących w górskich pasmach Karpat.

Druga wskazywana publikacja „*Zasady planowania lokalizacji oraz projektowania parametrów przejść dla dziko żyjących zwierząt przy infrastrukturze linowej*” znajduje się w opracowaniu i nie jest możliwe odniesienie się do zawartych tam zaleceń.

– zmiana parametrów mostu w dolinie Narwi

Jak wynika z raportu oddziaływania na środowisko w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę zaplanowano budowę przeprawy mostowej przez dolinę Narwi w postaci 3 - przęsłowego mostu o długości 159 m (2 przęsła o długości 48 m i przęsło nurtowe o długości 60 m). Będzie się to wiązało z koniecznością budowy w dolinie nasypu o łącznej długości około 470 m.

Zgodnie z uchyloną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko, wykonano roczny monitoring migracji zwierząt w dolinie i jej najbliższym otoczeniu. Wyniki monitoringu pozwoliły na analizę oddziaływania parametrów planowanego do budowy mostu nad rzeką Narew w ciągu drogi



ekspresowej S19, w zakresie możliwości migracji zwierząt. Analiza otrzymanych wyników pozwoliła na stwierdzenie, iż dolina Narwi w rejonie mostu posiada słabe predyspozycje do migracji głównie z powodów przyrodniczych, tj. brak ciągów zadrzewień kanalizujących ruch oraz występowanie wezbrań rzeki w okresie styczeń do połowy marca, ograniczających swobodne migracje. Ponadto wpływ na to mają również wyłączenia gruntów leśnych w rejonie istniejącej przeprawy mostowej na korzyść zabudowy oraz aktywności ludzi (głównie wędkarzy), obecności infrastruktury po północno - zachodniej części przeprawy mostowej w postaci zabudowy rekreacyjnej dochodzącej do skarpy, izolującej na tym odcinku rzekę od kompleksu leśnego oraz obecności zabudowy rozproszonej w kompleksie przylegającym do drogi powiatowej. Ogranicza to ruch w kierunku doliny rzecznej tej części populacji, która przekracza swobodnie kompleks leśny po północnej stronie istniejącego mostu w rejonie zwartych drzewostanów leśnych.

W raporcie o oś zwrócono również uwagę na skład populacji obejmujący głównie zwierzynę łowną, brak, za wyjątkiem bobra gatunków kluczowych dla obszarów Natura 2000.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono, iż wykonanie obiektu mostowego pod którym po każdej stronie Narwi zostanie zapewniona strefa dostępna dla zwierząt o podwójnej szerokości koryta rzeki (minimum 60 m netto, tj. bez szerokości podpór) oraz wysokości minimum 5 m - nie wpłynie na szeroko pojęte szlaki migracji, ciągi ekologiczne i dyspersje zwierząt doliną rzeczna Narwi.

W tym wypadku wskazywane parametry obiektu również wypełniają wymagania stawiane w cytowanym wcześniej Podręczniku – w zakresie przejść dla dużych zwierząt (w tym łośa, jelenia, wilka i rysia) zlokalizowanych w obrębie korytarzy ekologicznych.

Projektowany most będzie również posiadał parametry większe niż obecnie funkcjonujący i pozostawiony bez zmian obiekt w ciągu drogi krajowej nr 19 (długość całkowita ok. 120 m, w tym szerokość strefy dostępnej dla zwierząt ok. 13 m po stronie północnej i ok. 70 m po stronie południowej).

Metodyka raportu migracji fauny w dolinie rzeki Narwi i jej otoczeniu została opisana w Raporcie rocznym stanowiącym załącznik do raportu oddziaływania na środowisko. Monitoring prowadzony był zgodnie z wymaganiami uchylonej decyzji GDOŚ z dnia 4 czerwca 2021 r. Obejmował on rejestrację zwierząt przy pomocy automatycznych kamer video (tzw. video pułapek) pod istniejącym obiektem mostowym w ciągu drogi krajowej nr 19. Łącznie zamontowano 8 szt. kamer oraz prowadzono regularne wizje terenowe uzupełniające materiał z monitoringu: rejestracja tropów zwierząt wzdłuż brzegów rzeki oraz na śniegu, identyfikacja odchodów, identyfikacja śladów zerowania, uszkodzeń roślin i innych śladów obecności zwierząt. Monitoring prowadzony był również na terenach wysoczyzny sąsiadujących z doliną – celem identyfikacji przekraczania przez zwierzęta istniejącej drogi krajowej nr 19 i obejmował on monitoring migracji na terenach leśnych poprzez protokoły upadku zwierzyny, wywiad środowiskowy, rejestrację kolizji, analizę tropów – regularne wizje terenowe na przestrzeni ok. 2,9 km przed i za obiektem mostowym. Badania prowadzone były przez okres 12 miesięcy.

Monitoring obejmował pełny rok badań i był prowadzony z zastosowaniem różnych metod (monitoring wizyjny, analiza tropów, pozyskiwanie dostępnych danych w zakresie kolizji czy upadku zwierząt). Nie ograniczał się jedynie do doliny Narwi ale objęto nim również tereny do niej przylegające. Taki sposób prowadzenia monitoringu migracji fauny jest powszechnie wykorzystywany w badaniach środowiskowych (monitoringu wykorzystania przejść czy na potrzeby inwentaryzacji przyrodniczej).

Ponadto wyjaśniam, iż przywołane jako przykład parametry estakady w dolinie Narwi budowanej w ciągu drogi S61 odcinka Łomża Zachód – Kolno wynikały głównie z faktu konieczności zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej i zakazu budowy obiektów budowlanych w strefie zalewowej pomiędzy istniejącym wałem przeciwpowodziowym

na południe a wysoczyzną stanowiąca naturalną barierę ochroną na północ od rzeki. Natomiast wskazywane światło pionowe jest wypadkową naturalnego ukształtowania terenu (wysokość północnej skarpy) oraz konieczności zapewnienia skrajni nad wałem przeciwpowodziowym.

c)

Na etapie opracowywania projektu budowlanego sposób zagospodarowania każdego przejścia poddawany jest indywidualnej analizie mającej na celu wypracowanie jak najlepszych rozwiązań sprzyjających wykorzystaniu obiektu przez zwierzęta przy jednoczesnym zachowaniu wymagań technicznych, prawnych i społecznych związanych z tyczeniem nowej drogi w terenie, w szczególności w zakresie zapewnienia dojazdu do przecinanych działek (konieczność projektowania dróg w rejonie najścia) oraz wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego (konieczność zapewnienia odpowiedniej nawierzchni w zależności od klasy drogi).

W rozdziale XI.3.1.h tiret 3 raportu ooś - zapis nie dotyczy dróg i powinien stanowić oddzielny punkt – jest to pomyłka pisarska.

d)

W rozdziale IX.6.1. raportu ooś przedstawiono zakładane na tym etapie warianty konstrukcyjne mostu i wynikającą z tego technologię jego budowy. Pomimo różnych rozwiązań konstrukcyjnych założono, iż w najbardziej niekorzystnych warunkach podczas budowy może dojść do zajęcia i przekształcenie terenu doliny o szerokości 120 m. Wynikające z tego faktu zniszczenie występujących w tym rejonie siedliska 3150 *Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion* stanowiącego przedmiot ochrony obszaru SOO Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010, zostało uwzględnione w ocenie oddziaływania na obszar Natura 2000 (nie stwierdzono możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania na to siedlisko) oraz analizie wielokryterialnej wariantów przedsięwzięcia.

Teren zajęty podczas budowy jest niezbędny do przeprowadzenia procesu budowy. Niezależnie od przyjętego rozwiązania konstrukcyjnego budowa podpór i przyczółków mostu (niezależnie od jego długości) wymaga prowadzenia prac z terenu powierzchni gruntu oraz wykorzystania ciężkiego sprzętu. W tym celu należy wykonać drogi dojazdowe oraz place technologiczne umożliwiające bezpieczne i sprawne przeprowadzenie tych prac. Po zakończeniu budowy, drogi i place technologiczne zostaną rozebrane a teren przywrócony do stanu zbliżonego do pierwotnego w celu umożliwienia naturalnej sukcesji roślinności charakterystycznej dla doliny.

Proponowana w piśmie metoda budowy obiektów mostowych za pomocą „nasuwu podłużnego oraz betonowania nawisowego” również wiąże się z koniecznością budowy podpór mostu z terenu gruntu i budową w tym celu dróg i placów technologicznych. Taki sposób prowadzenia prac jest obecnie stosowany podczas budowy estakady w dolinie zalewowej rzeki Narew na odcinku drogi ekspresowej S61 odcinka Łomża Zachód – Kolno.

Wskazany zakres umocnienia brzegów rzeki Narew jest warunkiem maksymalnym. Na obecnym etapie nie jest możliwe bardzo dokładne określenie niezbędnego zakresu tych prac. Długość ta została uwzględniona w analizach zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko, w szczególności w odniesieniu do wpływu na JCWP.

Ostateczny zakres umocnienia będzie wynikał ze szczegółowych obliczeń hydrologicznych, rozwiązań technicznych, warunków nałożonych w pozwoleniu wodnoprawnym, jak też „Wytocznych obliczenia światła drogowych mostów i przepustów hydraulicznych” zgodnie z którymi skarpy brzegów koryta głównego powinny być ubezpieczone przed erozją przy pomocy opasek brzegowych na długości równej co najmniej

szerokości koryta głównego w górę oraz w dół rzeki od krawędzi mostu, odpowiednio od górnej i dolnej wody. Długość ubezpieczenia, zarówno w górę rzeki jak i w dół, nie może mieć mniejszej długości od szerokości mostu.

e)

Podobnie jak przy pozostałych analizach w rozdziale IX.4.3. raportu oś uwzględniono wszystkie siedliska płazów znajdujące się w wyznaczonych na tym etapie liniach zajętości terenu. W raporcie wskazano te zbiorniki będące siedliskiem chronionych płazów, co do których na obecnym etapie można założyć, że ulegną one zniszczeniu. W celu kompensacji tych siedlisk zaproponowano budowę zbiorników zastępczych. W przypadku, gdy na etapie opracowywania projektu budowlanego dojdzie do zajęcia innych zbiorników – na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie wykonanej na jej potrzeby inwentaryzacji przyrodniczej, zaproponowane zostaną dodatkowe działania kompensujące utratę siedlisk.

Biorąc pod uwagę analizy przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko tut. organ nie przychyliła się do wniosków zgłoszonych przez Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot.

**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. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.).

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

**W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.**

Zwolnienie z opłaty skarbowej zgodnie  
z art. 7 pkt 2 ustawy o opłacie skarbowej  
Dorian Kozłowski – naczelnik

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pan Norbert Wyrwich Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji GDDKiA w Białymstoku – pełnomocnik Inwestora;
2. Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku;
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Białymstoku;
4. pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa (obwieszczenie);
5. a/a

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Białymstoku  
*Marta Czołpik*  
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora  
- Regionalnego Konserwatora Przyrody  
/podpisano elektronicznie/

**Pismo zostało wydane w postaci elektronicznej i podpisane podpisem elektronicznym.  
Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:**

Identyfikator dokumentu	95437.820558.935636
Nazwa dokumentu	decyzja środowiskowa S19 Choroszcz - Ploski.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja środowiskowa S19 Choroszcz - Ploski
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.65.2018
Data dokumentu	2023-07-31
Skrót dokumentu	15E8AF9906CF217E0FD02BAAB80BDE309F66BFAE
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2023-07-31 10:59:50
Podpisane przez	Marta Czołpik główny specjalista
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.114.42.42.

Data wydruku: 2023-07-31

Autor wydruku: Kozłowski Dorian (Naczelnik Wydziału)