

Białystok, dnia 30 listopada 2009 r.

RDOŚ-20-WOOS-II-66131-51/09/ub

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1; art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 30 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok z dnia 4 sierpnia 2009 r. i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

### ustalam

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinkach:  
granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa – km 561+073 – 575+955 (561+073 –  
575+834 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8) - Obwodnica Wiśniewa –  
Jeżewo (w tym budowa Obwodnicy Mężenina) – km 586+310 – 615+960,85 (585+731 –  
615+251 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8):**

### **I. Określam:**

#### **1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej – wskazane przez wnioskodawcę jako **wariant II**. Droga ekspresowa S-8 w obrębie województwa podlaskiego realizowana będzie na odcinkach: zadanie I: granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa – km 561+073 – 575+955 (561+073 – 575+834 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8); zadanie II: Obwodnica Wiśniewa – Jeżewo (w tym budowa Obwodnicy Mężenina) – km 586+310 – 615+960,85 (585+731 – 615+251 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8). Zadanie I w całości zlokalizowane jest na terenie powiatu zambrowskiego – na obszarze administrowanym przez dwie gminy: Szumowo i Zambrów. Zadanie II zlokalizowane jest na terenie trzech powiatów na obszarze administrowanym przez 5 gmin:

- gminy Kołaki Kościelne i Rutki (powiat zambrowski)
- gminy Zawady i Tykocin (powiat białostocki)
- gmina Kobylin-Borzemy (powiat wysokomazowiecki )

Parametry projektowanej drogi to:

Klasa techniczna – S

Prędkość projektowa – 100km/h

Szerokość jezdni – 2 x 7,00m

Szerokość pasa awaryjnego – 2 x 2,50m

Szerokość pasa rozdziału – 12,00m (w tym opaski 2x 0,5m)

Szerokość pobocza gruntowego – 2 x od 0,75m do 1,25 m

Kategoria ruchu – KR6

Obciążenie – 115kN/oś

Skrajnia pionowa – 5,00m

W ramach realizacji planowanej inwestycji przewiduje się budowę drogi ekspresowej S8 o przekroju 2 x 2 pasy ruchu (docelowo 2 x 3 pasy) o długości w **zadaniu I** – ok. 14,882 km oraz w **zadaniu II** – ok. 29,651 km. Zakres inwestycji obejmuje budowę następujących węzłów drogowych, stanowiących powiązanie drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową: dla **zadania I** węzeł „Szumowo”, dla **zadania II** – 4 węzły: „Gosie”, „Mężenin”, „Sikory”, „Kobylin”. Przewidziano również budowę miejsc obsługi podróżnych (MOP-y): w zadaniu I: MOP „Szumowo” kat. III, MOP „Ostrożne” kat. I; w zadaniu II: MOP „Gosie” kat. II, MOP „Kossaki” kat. III, MOP „Cibory Północ” kat. I, MOP „Cibory Południe” kat. II.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano budowę obiektów inżynierskich w postaci: mostów i wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej, wiaduktów nad drogą ekspresową oraz obiektów pełniących funkcję przejść dla ludzi (nad lub pod drogą ekspresową) oraz dla zwierząt (nad lub pod drogą ekspresową).

Ponadto przewidziano budowę infrastruktury technicznej, niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej (m. in. drogi do obsługi ruchu lokalnego – drogi zbiorcze i dojazdowe, przejazdy gospodarcze, przepusty drogowe, kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjno – oczyszczające, sieć wodociągowa, ekrany akustyczne, oświetlenie) oraz przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, kolidującej z planowaną drogą (m. in. drogi publiczne, sieci energetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, sanitarne, wodociągowe).

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

1. Zorganizować plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację terenu.
2. Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych, substancji chemicznych należy odpowiednio zorganizować w celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.
3. Przed rozpoczęciem robót budowlanych przeprowadzić rozpoznawcze i sondażowe badania archeologiczne oraz ratownicze badania wykopaliskowe w miejscach kolizji ze stanowiskami archeologicznymi zgodnie z zaleceniem właściwego organu ochrony zabytków.
4. Warstwę próchniczą gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
5. Nadmiar mas ziemnych zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
6. Nie należy lokalizować zaplecza budowy oraz przenośnych sanitariatów w obrębie strefy źródłiskowej rzeki Orz w km~561+073 ÷ 564+000 oraz w obrębie doliny rzeki Śliny w km~612+000 ÷ 613+000.
7. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych lub zainstalować przenośne sanitariaty oraz sukcesywnie je

- opróżniać lub w miarę możliwości odprowadzać do istniejącej kanalizacji sanitarnej po uzgodnieniu z gestorem sieci.
8. Prace rozbiórkowe i budowlane należy prowadzić w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie. Zabezpieczyć właściwie stan techniczny sprzętu oraz zapewnić jego należytą eksploatację i konserwację.
  9. Przewożony grunt oraz materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem. Ograniczać maksymalnie ilość odkrytych wykopów, miejsc składowania zebranego gruntu. Drogi dojazdowe do placu budowy należy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
  10. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, magazynować czasowo w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu poza terenem leśnym i dolinami rzek Orz i Ślina oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom bądź wykorzystywać na potrzeby własne, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
  11. Zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy.
  12. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycięcia, znajdujące się na placu inwestycji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem w trakcie prowadzenia prac. W obrębie brył korzeniowych wykopy prowadzić ręcznie.
  13. Wycinkę drzew przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 sierpnia do 28/29 lutego. W okresie lęgowym ptaków prace budowlane zorganizować w sposób pozwalający na maksymalne skrócenie robót z zastosowaniem sprzętu ciężkiego emitującego szczególnie intensywny hałas..
  14. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowy mieszkaniowej) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
  15. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania.
  16. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania.
  17. Prace wykonywane w ramach budowy obiektów mostowych, częściowej wymiany gruntów lub wykopów prowadzić w sposób, który ograniczy konieczność zastosowania lokalnych odwodnień.
  18. Przeprowadzać okresowe kontrole stanu technicznego rowów odwadniających, wylotów do odbiorników, przepustów, osadników oraz zbiorników retencyjnych, w szczególności wiosną oraz po nawałnych bądź długotrwałych opadach deszczu.

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

1. Spływ wód opadowych z drogi należy zaprojektować powierzchniowo do przydrożnych rowów lub poprzez odcinki kanalizacji deszczowej (łuki drogi, obiekty inżynierskie, tereny cenne przyrodniczo).
2. W miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych bezpośrednio do odbiorników (brak cieków) zaprojektować zbiorniki ekologiczne (retencyjne) o pojemności umożliwiającej zamknięcie odpływu i przetrzymywanie zanieczyszczonych wód, na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.

3. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi ujęte w szczelne otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne należy podczyszczać z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych za pomocą studzienek osadowych i separatorów związków ropopochodnych.
4. Urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe należy zaprojektować w taki sposób, aby efekt oczyszczania spełnił wymogi prawa, tj. stężenie zawiesiny ogólnej nie przekraczało 100mg/l, węglowodorów ropopochodnych - 15 mg/l.
5. Przed odprowadzeniem wód opadowych do rzeki Śliny zaprojektować urządzenia oczyszczające (np. studnie osadnikowe, separator, poszerzone rowy drogowe) oraz zabezpieczające na wypadek wystąpienia poważnej awarii (zastawki zamykające odpływ zanieczyszczeń z urządzeń).
6. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w miejscach, gdzie głębokość zwierciadła wody gruntowej w utworach piaszczystych wynosi  $< 5$  m p.p.t. zaleca się zastosowanie geowłókniny, w następującym przybliżonym kilometrażu drogi S8:  
**Zadanie I:** 562+500÷564+950; 566+500÷567+460; 570+650÷570+950;  
571+700÷572+850; 574+200÷574+490;  
**Zadanie II:** 586+420÷587+200; 588+750÷589+060; 597+350÷597+600;  
602+720÷604+350; 608+700÷609+350; 612+100÷613+500;
7. Ścieki deszczowe z obiektów przydrożnych (MOP) ująć systemem kanalizacji deszczowej i podczyszczać w specjalnych urządzeniach (studzienki osadnikowe i separatory substancji ropopochodnych). Nie wyklucza się zastosowania zbiorników oczyszczających. Przy odprowadzaniu ścieków sanitarnych z MOP należy zastosować jedno z poniższych rozwiązań:
  - odprowadzanie ścieków do szczelnych zbiorników bezodpływowych,
  - odprowadzenie ścieków do odbiornika poprzez mini oczyszczalnię biologiczną;
  - odprowadzenia ścieków do lokalnej kanalizacji sanitarnej na warunkach określonych przez gestora tej sieci.
8. W projekcie budowlanym przebudowę urządzeń melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych, występujących w rejonie planowanej inwestycji zaprojektować w sposób zapewniający ciągłość tych urządzeń oraz umożliwiający migrację gatunków zwierząt bytujących w rejonie cieków.
9. Zaprojektować rowy trawiaste z zachowaniem możliwie najmniejszych spadków dna w celu zapewnienia efektu oczyszczania wód opadowych i roztopowych, spływających z planowanej drogi, zapobiegając zanieczyszczeniom wód powierzchniowych i podziemnych.
10. Opracować projekt nasadzeń zieleni, w celu utworzenia przegrody biotechnicznej, chroniącej przed napływem zanieczyszczonego powietrza, która stanowić będzie barierę przeciw rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń głównie pyłowych i aerozoli.
11. W miejscach o stwierdzonych przekroczeniach norm hałasu wybudować ekrany akustyczne w przybliżonych lokalizacjach drogi ekspresowej S8 oraz o przybliżonych parametrach:

**Zadanie I**

- km566+465 ÷ km566+665, strona drogi prawa; dł. 200m, wys. 4m
- km566+795 ÷ km567+285, strona drogi lewa; dł. 490m, wys. 5m
- km568+230 ÷ km568+800, strona drogi prawa; dł. 570m, wys. 4m
- km569+640 ÷ km569+840, strona drogi prawa; dł. 200m, wys. 4m
- km571+070 ÷ km571+270, strona drogi lewa; dł. 200m, wys.4m
- km571+610 ÷ km571+910, strona drogi prawa; dł. 300m, wys.4m
- km572+550 ÷ km572+740, strona drogi prawa; dł. 190m, wys.4m

- km572+610 ÷ km572+800, strona drogi lewa; dł. 190m, wys.4m
- km574+930 ÷ km574+230, strona drogi lewa; dł. 200m, wys. 4m
- km574+160 ÷ km574+360, strona drogi prawa; dł. 200m, wys. 4m
- km574+550 ÷ km574+830, strona drogi prawa; dł. 280m, wys. 4m

#### **Zadanie II**

- km588+400 ÷ km588+900, strona drogi prawa; dł. 500m, wys.4m
  - km590+900 ÷ km591+290, strona drogi prawa; dł. 390m, wys. 4m
  - km591+520 ÷ km591+800, strona drogi prawa; dł. 280m, wys. 4m
  - km593+970 ÷ km594+595, strona drogi lewa; dł. 625m, wys. 4m
  - km595+080 ÷ km595+540, strona drogi prawa; dł. 460m, wys. 4m
  - km596+845 ÷ km597+035, strona drogi lewa; dł. 190m, wys. 5m
  - km602+520 ÷ km602+600, strona drogi lewa; dł. 150m, wys. 4m
  - km602+590 ÷ km602+660, strona drogi lewa; dł. 150m, wys. 4m
  - km602+560 ÷ km602+960, strona drogi prawa; dł. 400m, wys. 4m
  - km603+215 ÷ km603+850, strona drogi lewa; dł. 635m, wys. 4m
  - km604+250 ÷ km604+745, strona drogi prawa; dł. 495m, wys. 4÷5m
  - km604+490 ÷ km604+780, strona drogi lewa; dł. 290m, wys. 4m
  - km606+190 ÷ km606+440, strona drogi prawa; dł. 250m, wys. 4m
  - km607+095 ÷ km607+410, strona drogi lewa; dł. 355m, wys. 4m
  - km608+390 ÷ km608+995, strona drogi prawa; dł. 605m, wys. 4m
  - km610+200 ÷ km610+590, strona drogi prawa; dł. 390m, wys. 4m
  - km610+500 ÷ km610+900, strona drogi lewa; dł. 400m, wys. 4m
  - km614+980 ÷ km615+250, strona drogi lewa; dł. 270m, wys. 4m
  - km615+520 ÷ km615+815, strona drogi lewa; dł. 295m, wys.4m
12. Zaprojektować zbiorniki wodne, stanowiące nowe miejsca lęgowe dla płazów o powierzchni ok. 500 m<sup>2</sup> w odległości ok. 100m od osi wariantu w następujących lokalizacjach: **ZADANIE I** w km ok. 575+100, w okolicy proponowanego przepustu w km ok. 575+250; km ok. 572+350, w okolicy proponowanego przepustu w km ok. 572+350. **ZADANIE II** w km ok. 606+900 w okolicach proponowanego przepustu w km ok. 606+905.
13. Zastosować obustronne wyгородzenie drogi. Na terenach leśnych należy wykonać ogrodzenie o wysokości 2,20 m, a na terenach pozostałych 2,0 m. Oczka siatki powinny być na tyle gęste (do wysokości co najmniej kilkudziesięciu centymetrów od ziemi), aby uniemożliwić przejście drobnym zwierzętom. Należy zapewnić ciągłość ogrodzenia. Siatka powinna być wkopana na głębokość co najmniej 30 cm.
14. Należy wybudować przejścia dla zwierząt w następujących przybliżonych lokalizacjach i o przybliżonych parametrach:

#### **Zadanie I**

- km 561+797 jako most poszerzony 10 x 2,5m
- km 562+360 jako przepust 3 x 2 m
- km 564+200 jako przejście górne szer. 50 m
- km 566+000 jako przepust 5 x 2m
- km 567+674 jako przejście zespolone 6 x 3m
- km 568+900 jako przepust 3 x 1,5m
- km 569+650 jako przepust 3 x 2 m
- km 570+230 jako przejście górne szer. 50 m
- km 570+752 jako most poszerzony 30 x 3,5 m
- km 571+950 jako przejście zespolone 15 x 3,5 m
- km 572+350 jako przepust 3,5 x 1,5 m

- km 573+595 jako przejście zespolone 15 x 3,5 m
- km 575+250 jako przepust 2 x 1,5 m

#### **Zadanie II**

- km 586+880 jako most poszerzony 20 x 4
  - km 587+600 jako przejście górne o szer. 50 m
  - km 588+016 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 589+230 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 590+750 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 590+990 jako przejście zespolone 6 x 3,5
  - km 591+560 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 592+510 jako przejście zespolone 15 x 4
  - km 593+730 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 594+736 jako przejście dolne 15 x 3
  - km 595+200 jako przepust 1,5 x 1,5
  - km 596+055 jako przejście zespolone 6 x 3
  - km 596+970 jako przepust 1,5 x 1,5
  - km 599+440 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 600+327 jako przejście zespolone 15 x 4
  - km 603+050 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 603+288 jako most poszerzony 15 x 3
  - km 604+632 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 605+498 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 605+630 jako przejście dolne 15 x 3
  - km 606+582 jako przejście dolne 15 x 3
  - km 606+905 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 609+005 jako przejście zespolone 5 x 2
  - km 609+428 jako przejście dolne 6 x 3
  - km 610+513 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 610+910 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 612+185 jako przejście zespolone 6 x 3
  - km 612+665 jako most poszerzony 15 x 4
  - km 612+900 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 613+361 jako przepust 3,5 x 1,5
  - km 614+630 jako przejście górne o szer. 50 m
  - km 615+325 jako przepust 3,5 x 1,5
15. Przejścia górne dla zwierząt wykonać w następujący sposób: brzegi przejścia zabezpieczyć siatką oraz obsadzić gęstymi szpalerami krzewów; obsadzić niewysokimi drzewami i kępami krzewów całą powierzchnię przejścia, a luki uzupełnić trawami i roślinami dwuliściennymi; luźno rozlokować karpy korzeniowe u wejścia do przejścia.
- Przy lokalizacji przejść:
- *górnych na terenie leśnym* (dotyczy przejść w przybliżonym km: 564+200 – po prawej stronie oraz w km 570+230 dla zadania I oraz po obu stronach przejść w przybliżonym km 587+600 i km 614+630 dla zadania II) dążyć do zachowania jak największej powierzchni obszaru leśnego
  - *górnych na terenie otwartym* – zielenie naprowadzająca o promieniu ok. 250 m od osi przejścia (dotyczy przejścia w przybliżonym km: 564+200 – po lewej stronie w zadaniu I);

16. Przejście dolne dla zwierząt, zespolone oraz mosty poszerzone na terenie leśnym wykonać w następujący sposób: dno powinno być usypane piaskiem, glebą lub drobnym żwirem, należy luźno rozłożyć karpy korzeniowe i kłody – dążyć do zachowania jak największej powierzchni obszaru leśnego (dotyczy przejść: w zadaniu I w przybliżonym km: 570+752; w zadaniu II w przybliżonym km: 590+990, 592+510 (strona prawa), 594+736 (strona prawa), km 596+055, 603+288 (strona prawa) km 606+582 i km 609+428);
17. Przejście dolne, zespolone oraz mosty poszerzone na terenie otwartym wykonać w następujący sposób: elementy konstrukcyjne przejścia należy obsadzić kępami krzewów – zieleni naprowadzająca o promieniu ok. 250 m od osi przejścia (dotyczy przejść: w zadaniu I w przybliżonym km: 561+797, 567+674, 571+950, 573+595; w zadaniu II przejść w przybliżonym km: 586+880, 592+510 (strona lewa), 594+736 (lewa strona), 600+327, 603+288 (lewa strona), 605+630, 609+005, 612+185, 612+665).
18. Przejścia dla zwierząt połączyć z siatką ogrodzeniową, obsadzoną gęstymi, rzędowymi nasadzeniami krzewów i pnączy (na długości 100 m – po 50 m w każdą stronę od osi obiektu). W bezpośrednim sąsiedztwie przejść roślinność powinna być sadzona w rzędach zakręcających w ich kierunku. We wnętrzu pasów powinny rosnąć drzewa, a na obrzeżach krzewy (wewnątrz pasów krzewy nie mają właściwych warunków, z uwagi na niedobór światła). Od strony drogi pas krzewów powinien być szerszy.
19. Przepusty dla płazów i małych ssaków zaprojektować wraz z urządzeniami naprowadzającymi (nasadzenia, płotki naprowadzające na przepusty). System naprowadzania płazów powinien być szczelny i mieć wysokość około 0,5 m i krawędź górną lekko wysuniętą w stronę nadchodzących płazów. Wygrodenie należy zakończyć na kształt litery U kierując zwierzęta do przepustu.
20. Przejścia dla dużych i średnich zwierząt, po obu stronach drogi, obsadzić odpowiednio ukształtowanymi pasami zieleni naprowadzającej (zadrzewienia i zakrzaczenia). Szczegółowe warunki nasadzeń, w tym skład gatunkowy, należy uzgodnić z właściwym miejscowo nadleśnictwem.
21. Przy przejściach górnych dla dużych i średnich zwierząt należy wykonać osłony antyolśnieniowe, które powinny być odpowiednio połączone z siatką ogrodzeniową naprowadzającą zwierzęta na przejście.

**IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**  
Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

**V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.**  
Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

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

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Po oddaniu projektowanego odcinka drogi do eksploatacji - w okresie 3 lat, począwszy od roku oddania do eksploatacji przeprowadzić pomiary natężenia hałasu dwa razy w roku kalendarzowym, a później z częstotliwością co 5 lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu. Wyniki pomiarów należy przechowywać przez okres 5 lat od końca roku, którego dotyczą (art. 147 ust.1pkt 6 ustawy POŚ).
3. Prowadzenie monitoringu na przejściach dla zwierząt, celem sprawdzenia ich skuteczności. Monitoring przejść dla dużych i średnich zwierząt powinien trwać co najmniej 4 lata. Proponowany monitoring powinien objąć tropienie zimowe po świeżych opadach śniegu w liczbie 4 razy w ciągu zimy oraz co najmniej 4 razy w pozostałym okresie.
4. Z uwagi, iż analizowany teren stanowi ważny szlak migracji małych zwierząt, w tym płazów, monitoringiem należy objąć przepusty, zlokalizowane w okolicy zinwentaryzowanych siedlisk płazów (w szczególności w okolicy, gdzie lokalizowane będą nowe zbiorniki, pełniące funkcje siedlisk dla płazów). Proponuje się monitoring przepustów w kilometrażu:  
zadanie I: 562+360, 568+900, 572+350, 575+250;  
zadanie II: 595+200, 596+970, 599+440, 606+905, 612+900, 615+325.  
W przypadku monitoringu przepustów dla płazów, powinien on trwać 2 lata, w trzech okresach w trakcie każdego roku: 1 marca – 30 kwietnia; 1 – 30 czerwca; 15 sierpnia – 30 września.  
Sprawozdania z monitoringu należy każdorazowo przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. Monitoring należy prowadzić przez kilka dni w zależności od warunków pogodowych, w czasie wzmożonej aktywności płazów, tj. wieczorem i po zmierzchu, najlepiej w okresie zwiększonej wilgotności.
5. Przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe należy dokonywać 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym.

### **III. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania-**

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

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

### **V. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.**

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

1. Badania hałasu drogowego w miejscach gdzie zaproponowano ekrany akustyczne w celu sprawdzenia skuteczności ich ochrony przed hałasem. Przekroje pomiarowe zlokalizować w następującym kilometrażu drogi S8:
  - zadanie I: 568+450 prawa strona, 571+200 lewa strona,
  - zadanie II: 594+200 lewa strona, 603+500 lewa strona,Ponadto dla pojedynczej zabudowy mieszkalnej typu zagrodowego (nie objętej ochroną w postaci ekranów) w następującym kilometrażu drogi:
  - zadanie I: 569+200 lewa strona,
  - zadanie II: 599+190 lewa strona.
2. Przeprowadzić badania ilości i jakości wód opadowych ujętych w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne przed ich zrzutem do wód lub do ziemi (w szczególności do rzeki Śliny) po ich oczyszczeniu, w zakresie ilości stężeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych). Badania należy przeprowadzić w wyznaczonym punkcie dwukrotnie (przynajmniej raz w okresie wiosennym lub jesiennym). Celem badań jest ocena skuteczności zastosowanych urządzeń oczyszczających.

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

## UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 3 sierpnia 2009 r. wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinkach: granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa – km 561+073 – 575+955 (561+073 – 575+834 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8), Obwodnica Wiśniewa – Jeżewo (w tym budowa Obwodnicy Mężenina) – km 586+310 – 615+960,85 (585+731 – 615+251 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8) wraz z załącznikami.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.). Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), organem właściwym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Na podstawie art. 73 ust. 1 ww. ustawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 19 sierpnia 2009 r. wszczął postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie, zgodnie z art. 33 ust. 1, art. 74 ust. 3 oraz art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko podał ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 19 sierpnia 2009 r. znak RDOŚ-20-WOOS-II-66131-51/09/ub,

informując jednocześnie społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami, w tym z raportem oddziaływania na środowisko oraz jego streszczeniem w języku niespecjalistycznym i o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tut. urzędu w dniu 20.08.2009 r. Na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczenie było wywieszone w dniach 19.08. – 02.09.2009 r.; na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Zawadach w dniach 24.08. – 07.09.2009 r.; Urzędu Gminy Kołaki Kościelne w dniach 24.08. – 10.09.2009 r.; Urzędu Miejskiego w Tykocinie w dniach 24.08. – 15.09.2009 r.; Urzędu Gminy Szumowo w dniach 27.08. – 10.09.2009 r.; Urzędu Gminy Zambrów w dniach 24.08. – 08.09.2009 r.; Urzędu Gminy Rutki w dniach 25.08. – 07.09.2009 r.; Urzędu Gminy Kobylin Borzymy w dniach 25.08. – 10.09.2009 r. oraz w zainteresowanych sołectwach na trasie realizacji inwestycji. Uwagi i wnioski zainteresowani mogli składać w terminie 21 tj. do dnia 6 października 2009 r.

W związku z udziałem społeczeństwa wpłynęły następujące uwagi i wnioski: Pani Aneta Koszycka właścicielka obiektu gastronomicznego „Biały Domek”, zlokalizowanego obecnie przy drodze krajowej nr 8 wniosła swój sprzeciw w związku z faktem, iż w wyniku realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia jej obiekt zostanie pozbawiony bezpośredniego dostępu do drogi S8. Pan Mirosław Litwa z uwagi na poniesione nakłady finansowe w celu rozbudowy prowadzonego przez niego zajazdu wnioskuje o budowę bezpośredniego zjazdu z planowanej drogi S8. W świetle przedłożonego raportu w/w zajazd nie będzie uwzględniony jako MOP przy planowanej drodze. Wójt gminy Szumowo, w związku z projektowanym przebiegiem trasy drogi S8 uważa, iż należy przeanalizować budowę węzła Wyszomierz i Ostrożne. Wójt Gminy Rutki przedstawił aspekt społeczny dotyczący konieczności zmiany lokalizacji węzła Mężenin. Pan Wiesław Kowalczyk, jako właściciel Baru 18-tka oraz hotelu w Szumowie podnosi fakt, iż jego obiekty nie będą bezpośrednio połączone z planowaną drogą S8. Właściciele Obiektu Gastronomiczno-Hotelarskiego DANEX uważają, iż pomimo tego, że obiekt będący ich własnością spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) nie został on zakwalifikowany jako MOP przy trasie S8. Pan Rafał Kosno – prezes Stowarzyszenia Federacja Zielonych w Białymstoku zwrócił się o powtórzenie wizji lokalnej w przedmiotowej sprawie z uwagi na fakt swojej nieobecności, która wynikała jak twierdzi p. Kosno z powodu braku możliwości dojazdu na miejsce wizji.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego, na podstawie art. 50 § 1 i art. 54 § 1 Kpa tut. organ pismem z dnia 19.08.2009 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-51/09/ub wezwał Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w terminie 14 dni do uzupełnienia braków merytorycznych w przedłożonym raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Inwestor pismem z dnia 01.09.2009 r. znak: GDDKiA-O/BI-ZP-P4-265DŚU/39/09 uzupełnił wskazane braki dotyczące harmonogramu prac związanych z likwidacją istniejących i budową nowych zbiorników dla płazów oraz wyjaśnił funkcję i cel zastosowania „zbiorników ekologicznych” oraz kwestię lokalizacji separatorów substancji ropopochodnych. Ponadto, w dniu 27 sierpnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zawiadomił poprzez obwieszczenie, iż w dniu 4 września 2009 r. o godz. 10<sup>00</sup> w miejscowości Krajewo Łętowo zostanie przeprowadzona wizja lokalna na trasie planowanego przedsięwzięcia. Strony obecne podczas wizji (zainteresowani mieszkańcy, przedstawiciele samorządów lokalnych i przedstawiciele inwestora) złożyli wyjaśnienia i uwagi dotyczące planowanego przedsięwzięcia. Ze spotkania sporządzona została stosowna notatka służbowa. Strony obecne podczas wizji złożyły następujące wyjaśnienia i uwagi:

Właściciel zajazdu w m. Wyszomierz Pan Litwa zasięgnął informacji od przedstawicieli inwestora, jak wygląda kwestia podłączenia jego zajazdu do planowanej drogi S8. Nadmieniał, iż poniósł znaczne koszty finansowe związane z rozbudową prowadzonego przez niego obiektu, natomiast w chwili obecnej inwestor nie planuje lokalizacji MOP-u w tym miejscu. Pani Koszycka – właścicielka zajazdu „Biały Domek” – stwierdziła, iż odległość jej obiektu od sąsiedniego MOP-u można zmniejszyć o 50% w przypadku istniejących obiektów. Informowała, iż otrzymała pismo o ponowne rozpatrzenie kwestii lokalizacji jej MOP-u. Twierdziła również, iż w przypadku MOP-ów Szumowo i Gosie podjęto kroki w kierunku uzyskania odstępstwa od warunków technicznych. Pani Koszycka stwierdziła, że w przypadku jej MOP-u można było się zgodzić na odstępstwo, czego nie uczyniono. Jej MOP, jak twierdzi, jest pierwszym na terenie planowanej inwestycji w woj. podlaskim, po zakończeniu trasy obwodnicy Zambrowa. Wielokrotnie podkreślała, iż nie informowano jej o tym, iż jej MOP-u ostatecznie nie będzie na trasie planowanej inwestycji. Sekretarz Gminy Szumowo stwierdził, że była opracowana koncepcja programowa w oparciu o konsultacje z gminami w sprawie budowy drogi S8. Wersja z marca 2009 r. była ostateczna, tydzień przed wizją w terenie (04.09.2009 r.) władze gminy dowiedziały się, że wersja z marca już nie obowiązuje i o tych zmianach gminy nie zostały wcześniej poinformowane przez inwestora. Gminy walczyły o to by była jak największa liczba MOP-ów, obecnie według ustaleń GDDKiA w Warszawie zostaje tylko MOP Szumowo na bazie istniejącej bazy paliw i co dziwi sekretarza - MOP Ostrożne, w miejscu gdzie na chwilę obecną brak jest jakiegokolwiek obiektu wraz z infrastrukturą. Nie wykorzystuje się infrastruktury istniejącej, a tworzy się nową. Sekretarz zwrócił uwagę na fakt, iż przy istniejącej infrastrukturze tiry mają problem z parkowaniem i postojami, a zatem redukcja liczby MOP-ów jest nieuzasadniona, tym bardziej, że w związku z realizacją inwestycji liczba samochodów ciężarowych wzrośnie, co spowoduje dodatkowe uciążliwości. Pan Kowalczyk stwierdził natomiast, iż w projektowanym węźle Szumowo zlokalizowane są blisko siebie stacja paliw i bar „18-tka” z hotelem na 100 miejsc i nie planuje się połączenia jego obiektu do trasy S8. Reprezentant gminy Rutki w marcu wystąpił o zmianę lokalizacji węzła Mężenin z połączeniem z drogą powiatową Dębniki – Rutki. Został mylnie poinformowany, że została wydana już decyzja środowiskowa, a zmiana projektu jest niemożliwa. W związku z tym, wnosił o rozwiązanie alternatywne. Uważa, że jadąc do Zambrowa – miasta powiatowego- społeczność lokalna będzie musiała nadkładać 8 km po proponowanej lokalizacji drogi, ponadto proponowana lokalizacja węzła Mężenin przez gminę jest lepsza z uwagi na fakt, iż miałaby przebiegać w istniejącym pasie drogowym, a nie przez tereny rolnicze. Z-ca Wójta Gminy Zambrów twierdzi, iż gmina została potraktowana bardzo rygorystycznie jeśli chodzi o liczbę MOP-ów. Miejsca te bowiem mają bardzo duże znaczenie społeczne dla gminy, stanowią miejsca pracy, co jest niezwykle istotne dla gminy o typowo rolniczym charakterze.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 19.08.2009 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-51/09/ub, działając na podstawie art. 77 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanego przedsięwzięcia w odniesieniu do życia i zdrowia ludzi. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku postanowieniem z dnia 09.09.2009 nr 60/NZ/2009 znak: NZ 4153-8/09 r. pozytywnie zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie, nie nakładając dodatkowych warunków jego realizacji.

Organ, prowadząc postępowanie administracyjne, przeanalizował przedstawione w raporcie po dwa warianty przedsięwzięcia, opracowane dla każdego zadania oraz wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

### **Zadanie I – granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa:**

Wariant I - odcinkowo wykorzystujący istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 8 jako drugą jezdnię projektowanej drogi ekspresowej S8 lub/i istniejąca droga krajowa nr 8 pozostaje drogą lokalną (w tym przypadku budowa nowej dwujezdniowej drogi ekspresowej wzdłuż drogi krajowej nr 8) wraz z budową obejścia m. Wyszomierz (nowe wytrasowanie).

Wariant II - pozostawiający istniejącą drogę krajową nr 8 jako drogę lokalną (na większości długości wariantu) i realizujący budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S8 w przebiegu równoległym do drogi istniejącej wraz z budową obejścia m. Wyszomierz i Ostrożne (oba obejścia w nowym wytrasowaniu).

### **Zadanie II – od Obwodnicy Wiśniewa do Jeżewa:**

Wariant I - wykorzystujący w większości istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 8 jako drugą jezdnię projektowanej drogi ekspresowej S8 i istniejąca droga krajowa nr 8 na krótkich odcinkach pozostaje drogą lokalną, wraz z budową obejścia m. Mężenin po północnej stronie (w nowym wytrasowaniu), a także korekta trasy w rejonie PKP (km ~591) i w rejonie mostu nad rz. Śliną (km ~612+700).

Wariant II - odcinkowo wykorzystujący istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 8 jako drugą jezdnię projektowanej drogi ekspresowej S8 i istniejąca droga krajowa nr 8 pozostaje drogą lokalną, wraz z budową obejścia m. Mężenin po stronie południowej, budową obejścia m. Stare Krzewo oraz korektą trasy w rejonie PKP (km ~591) i w rejonie mostu nad rz. Śliną.

Wymienione wyżej warianty porównano w oparciu o tzw. szczegółową metodę ujednoliconych wskaźników – tzw. analizę wielokryterialną. W metodzie wykorzystane zostały wskaźniki środowiskowe charakteryzujące oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i społeczne.

Na podstawie informacji zawartych w raporcie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i zebranych w trakcie prowadzonego postępowania uwag i wniosków ze strony społeczeństwa organ stwierdził, że optymalnym wariantem do realizacji jest wariant II zarówno w zadaniu I, jak i w zadaniu II. W obu zadaniach był to wariant rekomendowany przez inwestora.

Za powyższym wyborem przemawiały poniższe argumenty:

W celu przedstawienia najbardziej obiektywnej oceny wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S8 posłużono się *szczegółową metodą ujednoliconych wskaźników – tzw. analizą wielokryterialną*. Z powyższej analizy wynika, iż dla inwestycji drogowych najważniejsze są czynniki związane z przebiegiem inwestycji, omijającym obszary cenne przyrodniczo, a przede wszystkim obszary sieci Natura 2000 (nie naruszając integralności i spójności tych obszarów) a także omijającym tereny zabudowy mieszkaniowej. Do czynników uznanych za najistotniejsze dla tego przedsięwzięcia i porównywanych w analizie wielokryterialnej należą: długość; niekorzystne warunki budowlane – grunty słabonośne; przejście przez tereny leśne (długość); przejście przez teren lasów ochronnych (w km); powierzchnia niszczonego siedliska płazów; powierzchnia zajęcia gruntów przydatnych rolniczo.

Planowana droga ekspresowa S8 nie przecina żadnej formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.). Obszary chronione zinwentaryzowano w znacznych odległościach od planowanej trasy. W zadaniu I inwestycja przebiega w odległości ok. 850 m od obszaru Natura 2000 - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Czerwony Bór” zgłoszony do Komisji Europejskiej (PLH200005). Najbliżej położoną formą ochrony przyrody jest użytek ekologiczny Bagno „Moczary”, zlokalizowany w odległości ok. 700 m od zadania I (w km 565+250). Przedsięwzięcie w zadaniu II przebiega w odległości ok. 4700 m od rezerwatu przyrody „Grabówka”, w odległości ok. 9000 m od obszaru Natura 2000 - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Dolina Biebrzy” (PLH200008), w odległości ok. 2600 m od Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Bagno Wizna” (PLB200005) oraz w odległości ok. 7900 m od Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk „Ostoja Narwiańska” (PLH200004). Zatem, ze względu na znaczne oddalenie inwestycji od wyżej wymienionych form ochrony i innych cennych przyrodniczo obszarów, nie przewiduje się negatywnego jej oddziaływania na te obszary lub obiekty.

Analiza zakresu inwestycji oraz uwarunkowań środowiskowych terenu wykazała, iż najważniejszy udział przy ocenie przedsięwzięcia miały aspekty środowiskowe oraz aspekty społeczne. Uznano, że rozbudowa istniejącej drogi, a co za tym idzie zajęcie terenów już zagospodarowanych będzie rodziło największe konflikty w lokalnej społeczności. Wariant II przedsięwzięcia zarówno w zadaniu I jak i II jest korzystniejszy w stosunku do wariantu I nie tylko pod względem w/w wskaźników środowiskowych i przyrodniczych, ale również pod względem wskaźników społecznych – ilość budynków przeznaczonych do wyburzenia oraz ilość osób narażona na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu w wariantcie II jest mniejsza niż w pozostałych wariantach.

Jak wynika z analizy wielokryterialnej zarówno istniejąca droga krajowa nr 8, jak i planowana droga ekspresowa S8 w wariantcie zaproponowanym do realizacji w mniejszym stopniu wpłynie na drożność korytarzy migracyjnych zwierząt, w stosunku do innych wariantów. Migrują między innymi takie gatunki jak: wilk, ryś, łось, a potencjalnie także żubr. Pomiędzy Wiśniewem a Mężeninem przebiega międzynarodowy szlak migracyjny zwierząt (GKPn-23), ciągnący się z rozległych kompleksów leśnych Białorusi, przez Puszcze Białowieską, dolinę Narwi, Puszcę Piską, w kierunku zachodniej Europy. Korytarz ten łączy się z innym międzynarodowym szlakiem migracyjnym, łączącym Dolinę Biebrzy z Puszcą Piską (GKPnC-5B). Dolina Narwi na odcinku rozciągającym się pomiędzy Łomżą a Zambrowem stanowi więc ważny węzeł łączący korytarze migracyjne o przebiegu równoleżnikowym. Wnioski dotyczące tras migracji wilka, rysia i żubra, w rejonie inwestycji zostały uznane za wiarygodne, gdyż opracowane zostały przez ekspertów, na podstawie ich wieloletnich badań. Mimo realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne jest zapewnienie migracji tych zwierząt. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez budowę odpowiednich przejść dla zwierząt wraz ze strukturami naprowadzającymi je na te przejścia (zieleni, płotki), co zostało nałożone jako jeden z warunków w niniejszej decyzji.

W celu ochrony populacji chronionych gatunków płazów na inwestora nałożono obowiązek uwzględnienia w projekcie budowlanym wykonania przepustów dla płazów wraz z urządzeniami naprowadzającymi (nasadzenia, płotki naprowadzające na przepusty). System naprowadzania płazów powinien być szczelny i mieć wysokość około 0,5 m i krawędź górną lekko wysuniętą w stronę nadchodzących płazów. Wygradzenie należy zakończyć na kształt litery U, kierując zwierzęta do przepustu. Z przejść tych będą mogły również korzystać małe ssaki i inne grupy zwierząt.

W celu zrekompensowania strat w siedliskach płazów, przewiduje się wykonanie nowych miejsc rozrodu (zbiorników wodnych). Zbiorniki te powinny być zlokalizowane

w miejscach o podobnych warunkach siedliskowych, ok. 100 m od drogi. Powierzchnia jednego zbiornika powinna wynosić ok. 500 m<sup>2</sup>. Lokalizację zbiorników zaproponowano w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia w następującym kilometrażu: dla zadania I ok. 575+100, w okolicy proponowanego przepustu w km 575+250 i ok. 572+350, w okolicy proponowanego przepustu w km 572+350, dla zadania II ok. 606+900 w okolicach proponowanego przepustu w km 606+905.

W ocenie organu, rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej może stanowić źródło zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. W celu zapobiegania i ograniczenia tego zjawiska w niniejszej decyzji zostały nałożone warunki zapewniające właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi, pochodzącymi z nawierzchni drogi poprzez: odpowiednią lokalizację zaplecza budowy, prowadzeniem prac wykonawczych zgodnie z obowiązującymi normami i przy poszanowaniu zasad zajętości terenu i ochrony środowiska (używanie sprawnego technicznie sprzętu, ograniczenie wycieków substancji ropopochodnych, ograniczenie terenu placu budowy do niezbędnego minimum, właściwa organizacja prac). Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione również poprzez wykonanie przez Inwestora obowiązku zaprojektowania urządzeń zbierających i oczyszczających wody opadowe i roztopowe m.in. rowów przydrożnych trawiastych, odcinków kanalizacji deszczowej na łukach, obiektach inżynierskich, zbiorników ekologicznych w miejscach bezodpływowych. W celu podczyszczania wód zastosowane zostaną również studzienki osadnikowe oraz separatory substancji ropopochodnych. Ponadto w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w miejscach, gdzie głębokość zwierciadła wody gruntowej w utworach piaszczystych wynosi < 5 m p.p.t. zalecono zastosowanie geowłókniny, a przed zrzutem wód opadowych do rzeki Śliny zalecono zaprojektowanie urządzeń oczyszczających oraz zabezpieczających na wypadek wystąpienia poważnej awarii.

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi na etapie budowy polegać będzie głównie na prawidłowej organizacji placu budowy i jego zaplecza, zapewnieniu należytego stanu technicznego maszyn budowlanych i urządzeń oraz na prawidłowej gospodarce humusem i odpadami. Podczas eksploatacji drogi tereny przyległe będą chronione przed bezpośrednim zanieczyszczeniami pochodzącymi z drogi poprzez prawidłowe zagospodarowanie i utrzymanie zieleni przydrożnej.

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

Zminimalizowanie hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji odbywać się będzie poprzez zastosowanie maszyn i urządzeń posiadających stosowne atesty, wyposażonych w osłony wyciszające. W sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowa mieszkaniowa) zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00). W związku z tym, iż dla w/w przedsięwzięcia w przybliżeniu określono, w których miejscach podczas eksploatacji drogi nastąpią przekroczenia norm hałasu (w jakim kilometrażu drogi) na inwestora nałożono obowiązek wykonania ekranów akustycznych. Niemniej jednak, na etapie opracowywania dokumentacji projektowej mogą nastąpić niewielkie zmiany w kilometrażu lokalizacji ekranów akustycznych oraz ich parametrów w stosunku do tych, określonych w niniejszej decyzji, w związku z czym weryfikacja ta będzie możliwa w ponownej ocenie oddziaływania na środowisko.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą krajobrazu. Krajobraz na terenie planowanej inwestycji już w chwili obecnej zdominowany jest przez element liniowy (droga krajowa nr 8). Nie nastąpi więc znacząca zmiana istniejących

walorów krajobrazowych. Jedynie w miejscu obejścia miejscowości: Wyszomierz, Ostrożne, Mężenin oraz Stare Krzewo nastąpi trwała zmiana w krajobrazie, spowodowana pojawieniem się nowego ciągu drogowego w tym rejonie. W celu wkomponowania drogi w krajobraz zaleca się nasadzenie zróżnicowanej zieleni, ciągów roślinności drzewiastej i krzewiastej, pojedynczych grup drzew lub krzewów, roślinność trawiastej, czy kęp roślinności nadwodnej, które podniosą walory estetyczne krajobrazu. Roślinność ta powinna zostać tak zaprojektowana, aby optycznie zaburzyć prostoliniowy przebieg trasy i łagodnie powiązać przecinane przez nią różne typy krajobrazu. Pasy zieleni krajobrazowej oraz wykonanie nowych zbiorników wodnych, są najbardziej naturalnymi czynnikami łagodzącymi wpływ drogi na istniejące wglądy krajobrazowe, które mają również wpływ na atrakcyjność terenów sąsiadujących z drogą.

Na emisje zanieczyszczeń związanych z eksploatacją projektowanej drogi składać się będą również emisje zanieczyszczeń z Miejsc Obsługi Podróżnych. Oddziaływanie MOP-ów może być związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza, hałasu oraz ścieków sanitarnych i opadowych. Emisje zanieczyszczeń do powietrza i hałas zależą wprost od natężenia ruchu na terenie MOP-u, jednak nie mają one zasadniczego wpływu na wielkość emisji obliczonych dla całego odcinka projektowanej drogi. Ponadto wszystkie zaprojektowane MOP-y zostaną wyposażone w system odwodnienia zbierający i oczyszczający wody opadowe i roztopowe oraz w system kanalizacji sanitarnej, co zapewni niezbędną ochronę środowiska naturalnego. Dlatego też, wpływy z terenów MOP nie będą miały zasadniczego wpływu na oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia, tj. samej drogi ekspresowej.

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

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

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

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

Z uwagi, na powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku na podstawie art. 82 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie uzyskiwania decyzji na realizację inwestycji drogowej.

Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia.

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

W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa, jak również w trakcie przeprowadzonej wizji lokalnej zostały wniesione uwagi i wnioski, które organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przeanalizował w oparciu o zgromadzone dokumenty oraz wyjaśnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Białystok.

**Zgłoszono następujące uwagi i wnioski:**

- I. *Pani Aneta Koszycka właścicielka obiektu gastronomicznego „Biały Domek” zlokalizowanego obecnie przy drodze krajowej NR 8 wniosła swój sprzeciw w związku z faktem, iż w wyniku realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia jej obiekt zostanie pozbawiony bezpośredniego dostępu do drogi S8. Nie został również uwzględniony w stosunku do wariantu I jako MOP I Krajewo Północ z uwagi na odległość 8 km od sąsiedniego MOP-u, gdzie odległość ta nie spełnia wymogów prawa przy lokalizacji MOP-ów przy drodze ekspresowej.*

W świetle obowiązujących przepisów *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430)* odległość między sąsiednimi MOP-ami na drodze klasy S nie powinna być mniejsza niż 10 km. Przy uwzględnieniu w wariantie II MOP-u Krajewo Północ odległość do najbliższego MOP-u Szumowo wynosiłaby 8 km, a więc nie zostałyby zachowane warunki dotyczące odległości określone w w/w rozporządzeniu

Nie można również w tym przypadku zmniejszyć odległości pomiędzy sąsiednimi MOP-ami o 50 % zgodnie z § 111 pkt 2 w/w rozporządzenia, gdyż jest to możliwe w przypadku przebudowy lub remontu istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu, zaś planowana do realizacji inwestycja jest **rozbudową istniejącej drogi** krajowej do parametrów drogi ekspresowej w myśl przepisów ustawy o drogach publicznych.

- II. *Ponadto Pani Koszycka podniosła kwestię nieuwzględnienia w raporcie oddziaływania na środowisko zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Zambrów, który obejmuje teren MOP-u Krajewo Północ.*

Uwaga dotycząca procedury planistycznej – lokalizacji obiektów MOP z uwagi na zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Zambrów nie należy do właściwości organu prowadzącego postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Decyzja środowiskowa dla dróg publicznych nie jest wymagana zgodność z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli został on

uchwalony, o czym stanowi art. 74 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

- III. *Pan Mirosław Litwa z uwagi na poniesione nakłady finansowe w celu rozbudowy prowadzonego przez Niego zajazdu wnioskuję o budowę bezpośredniego zjazdu z planowanej drogi S8. W świetle przedłożonego raportu w/w zajazd nie będzie uwzględniony jako MOP przy planowanej drodze z uwagi na fakt, iż odległość pomiędzy planowanym węzłem w m. Prosimienica (wg realizowanego opracowania na terenie województwa mazowieckiego), a istniejącym obiektem Pana Mirosława Litwy wynosi ok. 3,5 km. Nie będzie zatem spełniony warunek odległości między projektowanym węzłem a obiektem.*

Węzeł w Wyszomierzu nie będzie budowany według Inwestora z uwagi na nie zachowanie minimalnej odległości między nim a projektowanym na terenie województwa mazowieckiego węzłem w Prosimienicy. Odległość ta wg § 9 pkt 1 ppkt 2 Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430) winna wynosić nie mniej niż 5 km. Natomiast w przypadku, budowy węzła Wyszomierz odległość ta wynosiłaby ok. 3,2 km. W związku z powyższym wybudowany zostanie węzeł w Prosimienicy (woj. mazowieckie) oraz węzeł Szumowo (woj. podlaskie). Natomiast dojazd do obiektu Pana M. Litwy zapewniony zostanie poprzez ww. węzły w połączeniu z projektowanymi drogami dla obsługi ruchu lokalnego.

- IV. *Wójt gminy Szumowo w zakresie projektowanego przebiegu trasy drogi S8 opowiada się za wariantem II na zadaniu I, który jest przewidziany do realizacji, natomiast w kwestii lokalizacji MOP-ów za wariantem I. Uważa również, iż należy przeanalizować budowę węzła Wyszomierz i Ostrożne. Porusza m.in. fakt, iż w bezpośrednim sąsiedztwie m. Ostrożne zbudowana została tłocznia gazu gazociągu Jamał – Europa Zachodnia i w związku z tym zachodzi potrzeba zapewnienia dojazdu służbom ratowniczym w sytuacji zagrożenia. Najprostszy i najbliższy dojazd może być zapewniony wyłącznie od drogi nr 8 z Ostrożnego.*

Z uwagi na fakt, iż odległość węzła Szumowo po trasie drogi S8 od drogi Żabikowo Rządowe – Krajewo Budziły wynosi ok. 2,6 km oraz odległość od skrzyżowania drogi Krajewo Korytki – Krajewo Łętowo z projektowaną drogą S8 do węzła Zambrów wynosi ok. 3,9 km nie ma możliwości budowy węzła Ostrożne na żadnym przecięciu się powyższych dróg z drogą S8 – niezgodność z § 9.1 ppkt 2 Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430). Odległość ta powinna wynosić 5 km.

Wjazdy awaryjne na projektowaną drogę ekspresową dla służb ratowniczych zostały zaprojektowane z kierunku Białystok – Warszawa w km ok. 568+400, natomiast z kierunku Warszawa – Białystok w km ok. 569+330.

- V. *Wójt Gminy Rutki przedstawił aspekt społeczny dotyczący konieczności zmiany lokalizacji węzła Mężenin. Według strony postępowania mieszkańcy gminy będą mieli*

wydłużony o 8 km dojazd do miejscowości Zambrów, jeżeli nie dojdzie do zmiany lokalizacji węzła.

Projektowana do realizacji droga ekspresowa S8 przeznaczona jest do obsługi ruchu tranzytowego, zaś równolegle budowana będzie droga obsługująca lokalny ruch (droga o nawierzchni bitumicznej klasy Z o szerokości jezdni 6,00m). Zmiana lokalizacji węzła Mężenin wiąże się ze zmianą trasy Obwodnicy Mężenina co najmniej o kilometr w związku z tym zajętość terenów nie zurbanizowanych uległaby zwiększeniu w stosunku do wariantu II planowanego przedsięwzięcia. Wydłużyło by proces realizacji inwestycji, która ponadto wpisana jest do zadań na EURO 2012 o znaczeniu priorytetowym w skali kraju. Aspekt ten nie był analizowany w postępowaniu o wydanie decyzji środowiskowej.

- VI. *Pan Wiesław Kowalczyk, jako właściciel Baru 18-tka oraz hotelu w Szumowie podnosi fakt, iż jego obiekty nie będą bezpośrednio połączone z planowaną drogą S8. Pozostające poza pasem drogowym (zostały wykluczone jako Miejsca Obsługi Podróżnych) będą obsługiwać ruch lokalny poruszający się po drogach serwisowych lub przeznaczonych do ruchu lokalnego.*

Jako MOP został zaprojektowany teren istniejącej stacji paliw. Odległość między istniejącym Barem 18-tka wraz z hotelem a stacją paliw wynosi 500 m i nie ma możliwości połączenia tych dwóch obiektów. Będą one posiadały dostęp do drogi powiatowej oraz do projektowanej drogi ekspresowej poprzez węzeł Szumowo.

- VII. *Właściciele Obiektu Gastronomiczno-Hotelarskiego DANEX uważają, iż pomimo tego, iż obiekt będący ich własnością spełnia wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) nie został umieszczony na mapie lokalizującej przebieg trasy drogi S8.*

Obsługa komunikacyjna obiektu Przedsiębiorstwa Handlowo Usługowego „ANNA” A. I. Kaczyńscy Sp. j. będzie realizowana poprzez dodatkową drogę dla komunikacji autobusowej i węzeł na Obwodnicy Zambrów, nie ma możliwości realizacji bezpośredniego podłączenia w/w obiektu z projektowaną drogą ekspresową.

- VIII. *Pan Rafał Kosno – przedstawiciel Stowarzyszenia Federacja Zielonych w Białymstoku zwrócił się o powtórzenie wizji lokalnej w przedmiotowej sprawie z uwagi na fakt, iż wbrew obietnicy GDDKiA w Białymstoku o zapewnieniu dojazdu na miejsce wizji w ostatniej chwili tego dojazdu mu nie zapewniono.*

Z informacji otrzymanej od GDDKiA w Białymstoku wynika, iż Pan Kosno nie stawiał się o ustalonej godzinie, aby dojechać na miejsce wizji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku żądanie Pana Kosno uznał za bezzasadne z uwagi na fakt, iż nie ma ono bezpośredniego związku w przedmiocie ustalenia środowiskowych uwarunkowań dla planowanego przedsięwzięcia.

Reasumując należy zauważyć, iż największe kontrowersje społeczne budzi lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych wraz z urządzeniami technicznymi, stanowiącymi infrastrukturę towarzyszącą dla planowanej drogi. Z punktu widzenia ochrony środowiska MOP-y nie przesądzą o ocenie wariantu przewidzianego do realizacji, gdyż ich oddziaływanie na

środowisko jest marginalne w stosunku do oddziaływania na środowisko całego analizowanego przedsięwzięcia.

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

### **POUCZENIE**

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

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

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



**Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Białymstoku**

**Beata Bezubik**  
p.o./Zastępcy Dyrektora

#### **Załączniki:**

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

#### **Otrzymują:**

- (1) GDDKiA Oddział w Białymstoku  
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok
2. Urząd Gminy Szumowo, ul. 1 Maja 50, 18-305 Szumowo
3. Urząd Gminy Zambrów, ul. Fabryczna 3, 18-300 Zambrów,
4. Urząd Gminy Kołaki Kościelne, ul. Kościelna 11, 18-315 Kołaki Kościelne
5. Urząd Gminy Rutki, ul. 11 Listopada 7, 18-312 Rutki-Kossaki
6. Urząd Gminy Zawady, Plac Wolności 12, 16-075 Zawady
7. Urząd Miejski w Tykocinie, ul. Złota 2, 16-080 Tykocin
8. Urząd Gminy Kobylin Borzymy, ul. Główna 11, 18-204 Kobylin-Borzymy
9. Marcin Oszczak - CMS Cameron McKenna Dariusz Greszta – Spółka komandytowa
10. Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe  
„ANNA” A.I. Kaczyńscy Sp.j.  
ul. Sitarska 18, 18-301 Zambrów
11. Aneta Koszycka
12. Mirosław Litwa
13. Wiesław Kowalczyk
14. Pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa
15. a/a

#### **Do wiadomości:**

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku

## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinkach: granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa – km 561+073 – 575+955 (561+073 – 575+834 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8) - Obwodnica Wiśniewa – Jeżewo (w tym budowa Obwodnicy Mężenina) – km 586+310 – 615+960,85 (585+731 – 615+251 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8)

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej – wskazane przez wnioskodawcę jako **wariant II**. Droga ekspresowa S-8 w obrębie województwa podlaskiego realizowana będzie na odcinkach: zadanie I: granica woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa – km 561+073 – 575+955 (561+073 – 575+834 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8); zadanie II: Obwodnica Wiśniewa – Jeżewo (w tym budowa Obwodnicy Mężenina) – km 586+310 – 615+960,85 (585+731 – 615+251 istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 8). Zadanie I w całości zlokalizowane jest na terenie powiatu zambrowskiego – na obszarze administrowanym przez dwie gminy: Szumowo i Zambrów. Zadanie II zlokalizowane jest na terenie trzech powiatów na obszarze administrowanym przez 5 gmin:

- gminy Kołaki Kościelne i Rutki (powiat zambrowski)
- gminy Zawady i Tykocin (powiat białostocki)
- gmina Kobylin-Borzymy (powiat wysokomazowiecki)

Parametry techniczne projektowanej drogi: klasa drogi S (droga ekspresowa), prędkość projektowa 100 km/h, prędkość miarodajna 110 km/h, obciążenie nawierzchni 115 kN/oś, kategoria ruchu KR6. Planuje się budowę dwóch jezdni po dwa pasy ruchu (przekrój 2 x 3,50 m) i pas awaryjny 2,50 m, pas dzielący szer. 12,00 m, w tym dwie opaski po 0,50 m; pobocza gruntowe 2 x od 0,75 m do 1,25 m; etap II – rozbudowa o trzeci pas ruchu obydwu jezdni (docelowy przekrój 2 x 3), z poszerzeniem do środka. Obiekty na trasie wykonane zostaną dla etapu docelowego tj. dla dwóch jezdni po trzy pasy ruchu, przejście do przekroju docelowego nastąpi wg prognozy ruchu i analizy poszerzenia przekroju.

W ramach realizacji planowanej inwestycji polegającej na budowie odcinka drogi ekspresowej S8 przewiduje się budowę drogi ekspresowej o przekroju 2 x 2 pasy ruchu (docelowo 2 x 3 pasy) o długości w **zadaniu I** – 14,88 km oraz w **zadaniu II** – 29,65 km. Zakresem obejmuje budowę następujących węzłów drogowych stanowiących powiązanie drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową:

**Węzeł „Szumowo”** – węzeł typu WB zaprojektowano na przecięciu drogi ekspresowej z drogą powiatową. Przejazd drogą powiatową zaprojektowano wiaduktem nad drogą ekspresową. Węzeł podłączony jest do drogi powiatowej poprzez jednopoziomowe skrzyżowania zwykłe. Ze względu na istniejącą stację paliw oraz motel zaprojektowano drogę zbiorczo- rozprowadzającą po stronie północnej.

**Węzeł „Gosie”** – km 589+507,78- węzeł typu WB. Ze względu na istniejące i planowane zagospodarowanie terenu po lewej stronie drogi ekspresowej zaprojektowano drogę zbiorczo-rozprowadzającą. Do drogi zbiorczo-rozprowadzającej podłączona jest istniejąca stacja paliw od strony północnej. Przejazd drogi powiatowej, do której podłączony jest węzeł zaprojektowano górą, nad drogą ekspresową. Węzeł podłączony jest do drogi powiatowej poprzez skrzyżowanie typu małe rondo.

**Węzeł „Mężenin”** – km 601+217,71- węzeł typu WB połączony z drogą o parametrach drogi powiatowej poprzez skrzyżowania typu rondo (małe i średnie – od strony północnej). Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi o parametrach drogi powiatowej, do której podłączony jest węzeł zaprojektowano pod drogą ekspresową.

**Węzeł Sikory** – km 610+457,71- węzeł typu WB. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi powiatowej, do której podłączony jest węzeł

od strony północnej zaprojektowano pod drogą ekspresową. Od strony południowej węzeł podłączony jest do istniejącej drogi krajowej nr 8. W wyniku powstania węzła w rejonie miejscowości Sikory projektuje się połączenie istniejącej drogi nr 8 z drogą powiatową poprzez skrzyżowanie typu małe rondo. Na geometrię węzła w sposób istotny wpływa istniejąca zabudowa po stronie południowej. Węzeł podłączony jest do drogi powiatowej poprzez jednopoziomowe skrzyżowania zwykłe, natomiast do drogi krajowej nr 8 poprzez skrzyżowanie skanalizowane.

**Węzeł Kobylin – km 614+146,03-** węzeł typu WB podłączony do drogi powiatowej poprzez jednopoziomowe skrzyżowania zwykłe. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi powiatowej, do której podłączony jest węzeł zaprojektowano nad drogą ekspresową. Na geometrię węzła znaczący wpływ miało sąsiedztwo lasów.

Dla rozpatrywanego przebiegu drogi przewidziano również budowę miejsc obsługi podróżnych (MOP-y): w zadaniu I: MOP „Szumowo” kat. III, MOP „Ostrożne” kat. I; w zadaniu II: MOP „Gosie” kat. II, MOP „Kossaki” kat. III, MOP „Cibory Północ” kat. I, MOP „Cibory Południe” kat. II.

Przewidziano budowę infrastruktury technicznej, niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej (m. in. drogi do obsługi ruchu lokalnego – drogi zbiorcze i dojazdowe, przejazdy gospodarcze, przepusty drogowe, kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjno – oczyszczające, sieć wodociągowa, ekrany akustyczne, oświetlenie) oraz przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, kolidującej z planowaną drogą (m. in. drogi publiczne, sieci energetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, sanitarne, wodociągowe).

Planowana droga ekspresowa S8 nie przecina żadnej formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.). Obszary chronione zinwentaryzowano w znacznych odległościach od planowanej trasy. W zadaniu I inwestycja przebiega w odległości ok. 850 m od obszaru Natura 2000 - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Czerwony Bór” zgłoszony do Komisji Europejskiej (PLH200005). Najbliżej położoną formą ochrony przyrody jest użytek ekologiczny Bagno „Moczary”, zlokalizowany w odległości ok. 700 m od zadania I (w km 565+250). Przedsięwzięcie w zadaniu II przebiega w odległości ok. 4700 m od rezerwatu przyrody „Grabówka”, w odległości ok. 9000 m od obszaru Natura 2000 - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Dolina Biebrzy” (PLH200008), w odległości ok. 2600 m od Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Bagno Wizna” (PLB200005) oraz w odległości ok. 7900 m od Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk „Ostoja Narwiańska” (PLH200004). Zatem, ze względu na znaczne oddalenie inwestycji od wyżej wymienionych form ochrony i innych cennych przyrodniczo obszarów, nie przewiduje się negatywnego jej oddziaływania na te obszary lub obiekty.

Droga krajowa nr S8 przecina oraz sąsiaduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt. Migrują nimi między innymi takie gatunki jak: wilk, ryś, żubr, łos. Ścieżki migracji tego ostatniego gatunku licznie występują wzdłuż całej długości planowanej trasy. Pomiędzy Wiśniewem a Mężeninem przebiega międzynarodowy szlak migracyjny zwierząt (GKPn-23) ciągnący się z rozległych kompleksów leśnych Białorusi, przez Puszcze Białowieską, dolinę Narwi, Puszcę Piską, w kierunku zachodniej Europy. Korytarz ten łączy się z innym międzynarodowym szlakiem migracyjnym łączącym Dolinę Biebrzy z Puszcą Piską (GKPnC-5B). Dolina Narwi rozciąga się pomiędzy Łomżą a Zambrowem, stanowi więc ważny węzeł łączący korytarz o przebiegu równoleżnikowym (GKPnC-5B).

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Białymstoku

*Beata Bezubik*  
p.o. Zastępcy Dyrektora