Warszawa, dnia 21 kwietnia 2006 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

DOOS-5554 /2006/kt

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 (granica państwa – Wrocław – Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa, w granicach gmin: Nowinka, Augustów, miasto Augustów)

Uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:

I. Przekroczenie doliny rzeki Rospudy zrealizować w formie tunelu drogowego.

II. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1) zaplecze budowy zlokalizować poza obszarami włączonymi oraz projektowanymi do włączenia do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz poza strefą dolin rzecznych,
2) zorganizować plac budowy i jego zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację,
3) prowadzić prawidłową gospodarkę humusem,
4) zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przenikaniem zanieczyszczonych spływów opadowych, ścieków sanitarnych oraz ścieków technologicznych z terenu budowy, z terenu zaplecza technicznego oraz z dróg technicznych,
5) prowadzić właściwą gospodarkę odpadami,

6) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów,
7) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00),
8) prace budowlane w obszarach Natura 2000 prowadzić poza okresem lęgowym ptaków.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1) zastosowanie technologii budowy drogi, w tym tunelu drogowego, nie zmieniającej w sposób trwały stosunków wodnych doliny Rospudy, decydujących o strukturze przyrodniczej i funkcjach doliny,
2) zminimalizowanie zajęcia powierzchni obszarów hydrogenicznych,
3) zaprojektowanie zieleni izolacyjnej dostosowanej do warunków miejscowych oraz zaprojektowanie nasadzeń dogęszczających, zwłaszcza w rejonie wlotów i wylotów tuneli, składających się z gatunków rodzimych, zróżnicowanych w zależności od typu siedliskowego lasu, w którym będą realizowane te działania,
4) zabezpieczenie skarp przed erozją,
5) przejścia dla zwierząt, zlokalizowane w miejscach stwierdzonej migracji fauny i posiadających odpowiednie parametry techniczne, dostosowane do gatunków migrujących,
6) zastosowanie środków ochrony służących dotrzymaniu standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego,
7) zastosowanie środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem,
8) program kompensacji przyrodniczej, określający szczegółowo zakres, miejsce i sposoby wykonania kompensacji przyrodniczej oraz harmonogram realizacji działań kompensujących.

III. Opracowanie programu działań w przypadku wystąpienia poważnej awarii.

IV. Opracowanie programu monitoringu skuteczności zastosowanych środków i działań minimalizujących oraz kompensujących negatywne oddziaływania drogi na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczony został obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Augustowska", projektowany jest do wyznaczenia specjalny obszar ochrony siedlisk „Ostoja Augustowska".

V. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w tym w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz stopnia realizacji i skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i kompensujących negatywne oddziaływania drogi, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Uzasadnienie

W dniu 27 grudnia 2005 r. do Ministra Środowiska wpłynął wniosek Wojewody Podlaskiego o uzgodnienie warunków środowiskowych realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 (granica państwa – Wrocław – Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa), w granicach gmin: Nowinka, Augustów, miasto Augustów, zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska (pismo z dnia 21.12.2005 r., znak ŚR.Ii.AJ.66131/89/05). Dodatkowo, Minister Środowiska poprosił o uzupełnienie przedłożonej do uzgodnienia dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko, o analizę innego rozwiązania realizacyjnego przejścia drogi przez dolinę Rospudy, przy zachowaniu ustalonego w planach miejscowych jej przebiegu (pismem z dnia 28.02.2006 r., znak DIOŚ-2909/2006/kt). Dodatkowe materiały zostały przekazane przez Wojewodę Podlaskiego w dniu 16 marca 2006 r. (pismem z dnia 16.03.2006 r., znak ŚR.Ii.KA66131/89/05/06).

W związku z powyższym, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Ministra Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksem, opracowane przez dr W. Kwiatkowskiego w 2005 r.,
3) Koncepcja wykonania tunelu na obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8, opracowana przez Zespół z Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt–Warszawa Sp. z o.o. w lutym 2006 r.,
4) Ekspertyza pn. Ocena wpływu budowy tunelu w dolinie Rospudy na stosunki wodno-glebowe, opracowana przez prof. W. Mioduszewskiego, doc. dr hab. Z. Kowalewskiego, dr inż. P. Sorbjana w marcu 2006 r.,
5) Opinia dotycząca wpływu budowy tunelu na środowisko przyrodnicze doliny Rospudy w ciągu drogi krajowej nr 8 – Obwodnica Augustowa, opracowana przez dr W. Kwiatkowskiego w marcu 2006 r.
6) wypisy i wyrysy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Nowinka, gminy Augustów, miasta Augustów.

Przedstawione wyżej dokumenty były podstawą do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 43+492 istniejącej drogi nr 8, kończy w miejscu połączenia dróg nr 8 i nr 61 Augustów – Warszawa. Długość odcinka planowanej obwodnicy wynosi około 17,1 km. Projektowana droga omija skupiska zabudowy, jedynie w miejscowościach Mazurki,

Topiłówka, Szczeberka i Gatno I zbliża się do zabudowy mieszkaniowej, dzieląc w minimalnym stopniu tereny istniejących siedlisk. Na trasie planowane jest wybudowanie obiektów mostowych: przez rzekę Szczeberka oraz przez rzekę Kamienny Bród. W projekcie zakłada się przekroczenie doliny Rospudy w formie estakady dziesięcioprzęsłowej lub tunelu drogowego. Projektowana droga przecina istniejące drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne; dla zapewnienia komunikacji przewiduje się bezkolizyjne przejazdy w ciągach tych dróg. Obsługę pól i innych terenów rolniczych mają zapewniać drogi dojazdowe oraz bezkolizyjne przejazdy przez drogi leśne jako wiadukty nad obwodnicą.

Zgodnie z przedłożonymi materiałami, projektowana obwodnica biegnie po nowych terenach, które dotychczas były wykorzystywane jako grunty rolne, leśne oraz wody powierzchniowe. Przeklasyfikowanie tych terenów na cele nierolnicze i nieleśne nastąpiło w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a w szczególności: w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Augustów, położonych w ciągu projektowanej drogi nr S19 (Uchwała Nr XVI/104/2000 Rady Gminy w Augustowie z dnia 30.06.2000, Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 2000, Nr 21, poz. 284), w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części terenów miasta Augustowa, położonych w ciągu projektowanej drogi krajowej nr S19 (Uchwała Nr XV/126/99 Rady Miejskiej w Augustowie z dnia 30.12.1999, Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 2000, Nr 4, poz. 37) oraz w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Nowinka, położonych w ciągu projektowanej drogi nr S19 (Uchwała Nr IX/62/99 Rady Gminy w Nowince z dnia 29.06.1999, Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 1999, Nr 26, poz. 414).

W dniu 6 marca 2003 r. została wydana przez Burmistrza Miasta Augustowa, zgodnie z ustaleniami wyżej przytoczonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Augustów, miasta Augustów i gminy Nowinka, decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla inwestycji polegającej na budowie obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 granica państwa – Kudowa Zdrój – Wrocław – Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa na odcinku od miejscowości Szczepki, Gatne II w km 43 + 492 do skrzyżowania dróg krajowych nr 8 i drogi nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów oraz budowie obiektów inżynierskich i dróg dojazdowych, przebudowie istniejących dróg wraz z towarzyszącą infrastrukturą (I etap budowy obwodnicy, tzn. jedna nitka przyszłej dwujezdniowej drogi ekspresowej z docelowym przejściem dwujezdniowym przez dolinę Rospudy 10-cio przęsłową estakadą).

Przedmiotowa trasa w tak ustalonym przebiegu przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Puszcza Augustowska" (kod: PLB 200002), wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2004, Nr 229, poz. 2313). Droga przecina również projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Augustowska", na dzień dzisiejszy nie zgłoszony jeszcze do Komisji Europejskiej w trybie art. 27 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.). Ponadto, inwestycja znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu

„Dolina Rospudy", utworzonego Rozporządzeniem Nr 17/05 Wojewody Podlaskiego z dnia 25 lutego 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Rospudy" (Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 54, poz. 730).

Aktualnie miasto Augustów, będące uzdrowiskiem, nie posiada obwodnicy wyprowadzającej z centrum miasta ruch tranzytowy. Jak podaje się w raporcie, wariant zerowy, czyli zaniechanie budowy obwodnicy oznacza, że przez miasto Augustów przejeżdżać będzie w ciągu doby około 3 tysiące pojazdów ciężarowych, zwiększając ponadnormatywne zanieczyszczenia miasta tlenkami azotu, powodując nadmierny hałas i drgania niszczące pobliskie budynki. Ruch tranzytowy pojazdów ciężarowych odbywa się przede wszystkim w kierunku do i z przejścia granicznego w Budzisku, drugiego co do wielkości przejścia granicznego dla ruchu towarowego w Polsce; cały ruch pojazdów, związany z przejściem granicznym w Budzisku, przejeżdża przez Augustów. Wzrastające natężenie ruchu prowadzi również do rosnącej stale liczby wypadków drogowych, niosących za sobą ofiary śmiertelne. Proporcjonalnie do liczny wypadków i kolizji wzrasta stopień prawdopodobieństwa zdarzenia niebezpiecznego. Tendencja wzrostu natężenia ruchu, w tym przede wszystkim ruchu międzynarodowego pojazdów ciężarowych, utrzymuje się. Stan obecny i rosnące trendy niekorzystnych zjawisk wpływają zatem znacząco na obniżenie jakości i bezpieczeństwa życia mieszkańców oraz wzrost zagrożeń ekologicznych. Nie podjęcie realizacji przedsięwzięcia może prowadzić do poważnych konfliktów społecznych.

W ramach prac koncepcyjnych i studialnych analizowano kilka wariantów przebiegu obwodnicy Augustowa, a następnie kilka alternatywnych rozwiązań przejścia drogi przez najbardziej wrażliwy obszar ekologicznie – dolinę Rospudy. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawione zostały informacje o przeprowadzonych analizach wariantowych przebiegu obwodnicy oraz formach przekroczenia doliny Rospudy i dokonanych w ich toku ocenach wpływu wariantów na środowisko.

W decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu określono, że przejście nad doliną nastąpi w formie estakady dziesięcioprzęsłowej o długości około 517 m. Po przeprowadzeniu szczegółowych analiz przekazanych materiałów, niezbędne było również poddanie analizom dodatkowego rozwiązania realizacyjnego przejścia drogi przez dolinę Rospudy. Przesłanek do takich analiz było kilka. Minister Środowiska uznając bowiem, że przebieg planowanej obwodnicy zgłoszony we wniosku jest zgodny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Augustów, miasta Augustów i gminy Nowinka, mając jednocześnie na uwadze fakt, że w świetle wymogów dyrektywy 92/43/EEC w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory, zwanej dyrektywą siedliskową, nie zostały wyczerpane wszystkie możliwości wariantowania przedsięwzięcia, wnioskował o przedstawienie przez inwestora (Generalna Dyrekcje Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku) innego wariantu przekroczenia doliny Rospudy. Przedmiotowa trasa w ustalonym przebiegu przecina bowiem obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Puszcza Augustowska" (kod: PLB 200002), oraz potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Augustowska". W przedstawionych materiałach uzupełniających

inwestor zaproponował rozwiązanie polegające na budowie tunelu drogowego pod doliną na odcinku od km 5+080 do km 6+280. Zgodnie z przekazaną dokumentacją, przewiduje się budowę tunelu drogowego o długości 1200 m. Na odcinku od km 5+200 do km 6+200 tunel będzie realizowany (drążony) metodą tarczową (TBM). Na dojazdach natomiast, czyli od km 5+080 do km 5+200 oraz od km 6+200 do km 6+280 przewiduje się wykonanie tunelu metodą odkrywkową w ścianach szczelinowych zagłębionych 5 m poniżej poziomu niwelety. Pozostała cześć trasy będzie wykonana w murach oporowych oraz w wykopie ze skarpami. Planuje się wykonanie oddzielnie dla każdego kierunku ruchu dwóch równoległych tuneli; w każdym z nich znajdzie się jezdnia o szerokości 7,0 m i pasy bezpieczeństwa. Całkowita długość tuneli ma wynosić 2x1200 m, w tym 2x1000 m wykonanych metodą tarczową i 200 m metodą ścian szczelinowych. Maksymalne zagłębienie niwelety w tunelu wynosić będzie 15,50 m, spadek na dojazdach 4%.

Na podstawie przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w raporcie oraz w dodatkowych materiałach zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Analizy przeprowadzone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazały na negatywny wpływ realizacji przedsięwzięcia, na rzadkie i chronione gatunki fauny i flory oraz na ich siedliska, w tym na siedliska przyrodnicze o znaczeniu priorytetowym, zlokalizowane w granicach planowanego do wyznaczenia specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Ostoja Augustowska": bory i lasy bagienne (kod 91D0) oraz lasy łęgowe (kod 91E0). Siedliska te są określone jako siedliska o znaczeniu priorytetowym w Rozporządzeniu MŚ z 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94, poz. 795). Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, budowa obwodnicy w wariancie z estakadą, powoduje konieczność wycinki w granicach pasa drogowego około 30 ha lasu; degradację około 700 m^2 powierzchni torfowiska w dolinie Rospudy; zniszczenie części siedlisk o znaczeniu priorytetowym. W przypadku realizacji rozwiązania tunelowego, powierzchnia siedlisk o znaczeniu priorytetowym narażonych na znaczący negatywny wpływ inwestycji jest mniejsza, podobnie jak mniejsza jest powierzchnia leśna niezbędna do wycięcia. Budowa estakady spowoduje ponadto zaburzenia w funkcjonowaniu korytarza ekologicznego doliny. Estakada stanowi jednocześnie, w przeciwieństwie do projektowanego tunelu drogowego, bardzo poważną ingerencją w krajobraz doliny.

W Uchwale Rady Gminy w Augustowie z 30 czerwca 2000 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Augustów, położonych w ciągu projektowanej drogi nr S19, w §1 pkt 1.5 zostało określone, że „ze względu na przebieg trasy przez projektowany rezerwat przyrody Doliny Rospudy, przy doborze rozwiązań technicznych i zabezpieczeń terenu przed negatywnym wpływem drogi na środowisko przyrodnicze należy mieć na uwadze ochronę wartości przyrodniczych tego terenu". W 2000 r. nie funkcjonowały przepisy krajowe

nakazujące tworzenie obszarów Natura 2000, ale walory przyrodnicze doliny były znane, o czym świadczy koncepcja utworzenia rezerwatu przyrody. W sytuacji obecnej obszar doliny jest chroniony w granicach istniejącego obszaru specjalnej ochrony ptaków oraz znajduje się w granicach planowanego do wyznaczenia specjalnego obszaru ochrony siedlisk. Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, że obwodnica Augustowa musi zostać zrealizowana, ale w sposób jak najmniej ingerujący we wrażliwe obszary przyrodnicze. Estakada, pomimo że wypracowana w toku wieloletnich analiz i prac projektowych, stanowić będzie jednak nadal bardzo istotną ingerencję w środowisko obszaru chronionego w sieci Natura 2000, w jego strukturę i funkcjonowanie. W związku z powyższym, przekroczenie drogi przez dolinę rzeki Rospudy należy zrealizować w formie tunelu drogowego. Dla powyższego wariantu zostały określone warunki środowiskowe realizacji obwodnicy Augustowa przedstawione w sentencji.

Uwzględniając specyficzne warunki hydrogeologiczne w dolinie Rospudy, oraz jej funkcje ekologiczne, budowa tunelu musi być realizowana w sposób jak najmniej ingerujący w środowisko, przy zastosowaniu technologii stwarzających maksymalne bezpieczeństwo, zarówno w trakcie realizacji inwestycji jak i późniejszej jej eksploatacji. Realizacja tunelu drogowego nie może spowodować zmiany istniejących stosunków wodnych doliny Rospudy, decydujących o strukturze przyrodniczej i funkcjach doliny.

Z racji na charakter obszarów chronionych, w tym w szczególności obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, prace mogą być prowadzone wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków.

W celu ochrony obszarów znajdujących się w granicach sieci Natura 2000, zaplecze budowy należy zlokalizować poza tymi obszarami, zarówno poza obszarem już utworzonym jak i projektowanym do utworzenia. Mając natomiast na uwadze ochronę przed zanieczyszczeniami wód powierzchniowych w trakcie prac budowlanych, zaplecze budowy i miejsca postoju maszyn drogowych muszą być bezwzględnie zlokalizowane poza dolinami rzek. Ponadto należy uwzględnić zasadę minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni przy lokalizacji i organizacji placu budowy, jego zaplecza oraz przy wytyczaniu dróg technicznych. W szczególności ochronie powinny podlegać obszary hydrogeniczne.

Realizacja przebudowy drogi niesie za sobą konieczność wycinki drzew, w tym na obszarach leśnych. Warunkiem realizacji przedsięwzięcia jest ograniczenie do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów, a w związku z odsłonięciem ściany lasu na dużej powierzchni, wprowadzenie właściwej gatunkowo i siedliskowo zieleni dogęszczającej. W ramach ochrony przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń komunikacyjnych, niezbędne jest także zaprojektowanie i wprowadzenie zieleni izolacyjnej, w tym przede wszystkim w rejonie wlotów i wylotów tuneli, gdzie będzie miała miejsce znaczna koncentracja zanieczyszczeń powietrza, związana z koniecznością zastosowania mechanicznej wentylacji tuneli.

Zgodnie z zaleceniami raportu, należy zrealizować przejścia dla zwierząt, w miejscach stwierdzonej ich migracji. Typy i parametry przejść powinny być zróżnicowane w zależności od lokalizacji oraz gatunków fauny, dla których dane przejście jest zaplanowane.

Niezbędne jest również prowadzenie prawidłowej gospodarki humusem, czyli właściwe oddzielenie, zabezpieczenie i ponowne przykrycie dolnych partii gleby po zakończeniu prac. Po zakończeniu budowy niezbędne jest zrekultywowanie terenu przekształconego w wyniku prowadzonych prac budowlanych. W celu zminimalizowania możliwej erozji skarp, należy je odpowiednio zabezpieczyć, np. poprzez zadarnienie odsłoniętych powierzchni.

Ponadto, mając w szczególności na uwadze przebieg drogi przez wrażliwe tereny dolin rzecznych, w granicach obszarów chronionych, należy podjąć odpowiednie działania organizacyjne i techniczne zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne, w trakcie budowy i eksploatacji drogi, przed przenikaniem różnego rodzaju zanieczyszczeń. Mając powyższe na uwadze, oraz uwzględniając wzrost ruchu tranzytowego, należy opracować szczegółowy program działań zapobiegających katastrofie ekologicznej, jakie muszą być podjęte w przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem wypadku w tunelu drogowym. Z koniecznością ochrony wrażliwego środowiska gruntowo-wodnego wiąże się również obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami, na każdym z etapów – realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w sposób zapewniający ochronę środowiska, zgodny z przepisami szczególnymi.

Na etapie budowy może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu i emisji drgań mechanicznych spowodowane pracą maszyn budowlanych jak również ciężkich pojazdów dowożących materiały budowlane. Ponieważ fragmentarycznie droga przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, prace budowlane powinny być tam prowadzone w godzinach, w których hałas i wibracje będą najmniej uciążliwe dla mieszkańców, a więc w porze dziennej. Ponadto, jak wynika z analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, istnieje konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, które zapewnią dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach chronionych akustycznie. Z tego też powodu przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem.

Uwzględniając istniejące walory przyrodnicze obszaru oraz konieczność realizacji inwestycji opisaną wcześniej, niezbędne jest uwzględnienie w projekcie budowlanym szczegółowo opracowanego programu kompensacji przyrodniczej. W myśl regulacji Dyrektywy 92/43/EEC w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory (dyrektywy siedliskowej) oraz wytycznych wspólnotowych, w programie takim należy określić precyzyjnie zakres, miejsce oraz sposoby wykonania kompensacji przyrodniczej a także harmonogram realizacji działań kompensujących. Kompensacja przyrodnicza, podobnie jak zastosowane działania minimalizujące negatywne oddziaływania drogi na środowisko, powinna być poddana ocenie pod kątem jej skuteczności, w celu wprowadzenia ewentualnych weryfikacji. W szczególności działania kompensujące należy odnieść do zniszczonych siedlisk, w tym siedlisk o znaczeniu priorytetowym,

oraz do gatunków fauny i flory zagrożonych oddziaływaniem negatywnym drogi. Dodatkowo, w ramach monitorowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności na środowisko gruntowo-wodne i klimat akustyczny, należy przedstawić analizę porealizacyjną, w ramach której ma nastąpić porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie realizowane jest w obszarach chronionych Natura 2000, istotnym elementem analizy porealizacyjnej powinna być również szczegółowa ocena stopnia realizacji i skuteczności funkcjonowania zastosowanych działań minimalizujących i kompensujących negatywne oddziaływania drogi na wrażliwe środowisko oraz propozycja ich ewentualnych korekt.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiłem jak w sentencji.

Na postanowienie niniejsze nie służy zażalenie. Na podstawie art. 127 § 3 Kpa stronie niezadowolonej z postanowienia służy prawo zwrócenia się w terminie 7 dni od dnia doręczenia niniejszego postanowienia do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

MINISTER ŚRODOWISKA

Prof. dr hab. Jan Szyszko

Otrzymują:
- Wojewoda Podlaski
- Burmistrz Augustowa
- Wójt Gminy Augustów
- Wójt Gminy Nowinka
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
- Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła
- pan Rafał Dziemiński i pan Michał Fabiszewski, reprezentanci Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot Oddział Podlaski
- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
- Pani Małgorzata Znaniecka, reprezentant WWF Polska Światowy Fundusz na Rzecz Przyrody
- Polski Klub Ekologiczny
- Stowarzyszenie Obywatele Obywatelom
- Fundacja Greenpeace Polska
- Klub Przyrodników ze Świebodzina
- Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć
- Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku
- pozostałe strony – zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego