

## **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.), w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok z dnia 7 grudnia 2009 r. oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

### **ustalam**

#### **środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko - granica państwa (Kowno)**

#### **I. Określam:**

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

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy miejscowości Stawiski będzie zlokalizowane w całości na terenie województwa podlaskiego, w powiecie kolneńskim, w gminie Stawiski. Obwodnica omija miejscowość Stawiski po stronie zachodniej i realizowana będzie według wariantu II. Obwodnica przebiega w ciągu planowanej drogi ekspresowej S 61 – od około km 175+202 do około km 181+692 (co odpowiada około km 181+395 istniejącej drogi krajowej nr 61). Długość realizowanego odcinka wynosi około 6 490 m, planowana zajętość terenu – około 92,31 ha.

Obwodnica Stawisk budowana będzie etapowo. W pierwszym etapie wybudowana zostanie jedna jezdnia, a obiekty inżynierskie nad obwodnicą oraz podział działek zostaną wykonane pod docelowy przekrój obwodnicy (dwie jezdnie po 3 pasy ruchu). Dobudowa drugiej jezdni nastąpi w II etapie realizacji inwestycji.

Zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2009 r., Nr 187, poz. 1446) planowana budowa obwodnicy Stawisk w ciągu drogi ekspresowej S 61 (Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko – granica państwa - Kowno) będzie pełnić funkcję drogi tranzytowej łączącej centrum kraju ze wschodnią granicą Państwa Polskiego.

Parametry techniczne obwodnicy:

- Klasa techniczna – S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa – 100 km/h
- Ilość jezdni – etap I – 1 jezdnia; etap II – 2 jezdnie
- Ilość pasów ruchu – etap I – 1 x 2 pasy ruchu, etap II – 2 x 3 pasy ruchu
- Szerokość pasa ruchu – etap I – 3,5 m; etap II – 3,5 m
- Szerokość opasek bitumicznych – tylko etap I – 2 x 0,75 m
- Szerokość pasów awaryjnych – tylko etap II – 2 x 2,50 m
- Szerokość pasa rozdziału – tylko etap II – 5,00 m (w tym opaski bitumiczne 2 x 0,5 m)
- Szerokość pobocza gruntowego – 2 x 0,75 m (ze zwiększeniem na odcinku stosowania elementów bezpieczeństwa ruchu m. in. barier ochronnych)
- Kategoria ruchu – KR6
- Obciążenie – 115 kN/oś.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano:

- budowę obwodnicy m. Stawiski o długości około 6,490 km,
- budowę węzła drogowego „Stawiski”,
- budowę 5 obiektów inżynierskich,
  - w tym 2 obiektów w ciągu obwodnicy: PZ-1 w około km 175+742 – przejścia dla zwierząt pod obwodnicą (zintegrowanego z obiektem pod projektowaną drogą autobusową (PZ-1a w km około 0+446); M/PZ-4 w km około 178+636 – mostu z funkcją ekologiczną w ciągu obwodnicy nad rzeką Dzierzbia,
  - 3 obiektów nad obwodnicą: WD-2 w około km 176+603 – droga gminna; WD-3 w około km 177+951 – droga wojewódzka; WD-5 w około km 179+511 – droga wojewódzka,
- budowę przepustów,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia węzłów drogowych,
- budowę urządzeń chroniących środowisko,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z przedsięwzięciem.

Planowana do realizacji trasa obwodnicy Stawisk nie przecina obszarów zaliczonych do form ochrony przyrody w rozumieniu art.6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009, Nr 151, poz.1220) tj. rezerwatów przyrody, obszarów Natura 2000, pomników przyrody lub użytków ekologicznych. Przedsięwzięcie przecina lokalne trasy migracji zwierząt oraz koliduje z lasami ochronnymi na długości 190 m w km 175+760÷175+950.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza zasięgiem głównych zbiorników wód podziemnych, nie przecina również stref ochronnych tych zbiorników. Na trasie obwodnicy stwierdzono 2 stanowiska archeologiczne, nie stwierdzono występowania stałych obiektów dziedzictwa kulturowego.

W ramach realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wyburzeń budynków.

## **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, w szczególności położonych w pobliżu siedliska łągu olszowo – jesionowego *Circae – Alnetum* (siedlisko priorytetowe) sąsiadującego z planowaną obwodnicą na odcinku od km 175+760 do 175+950, a po zakończeniu prac sukcesywnie prowadzić rekultywację tych terenów.
2. W miarę możliwości zaplecza budowy, a w szczególności bazy magazynowe i transportowe lokalizować na terenach już zagospodarowanych, z dala od zabudowy mieszkaniowej oraz poza terenami zadrzewionymi, strefą dolin rzecznych i obszarami objętymi ochroną prawną.
3. W maksymalnym stopniu wykorzystać istniejącą sieć komunikacyjną do wytyczenia dróg dojazdowych do placu budowy.
4. Ograniczyć ilość wytwarzanych odpadów, gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu poza doliną rzeki Dzierzbia oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom bądź wykorzystywać na potrzeby własne.
5. Prowadzić właściwą gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.
6. Ziemię z wykopów w pierwszej kolejności wykorzystać na placu budowy lub do rekultywacji terenów przekształconych w jej trakcie, a jej nadmiar przekazać do wykorzystania innym podmiotom lub zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
7. Wprowadzić na terenie zaplecza budowlanego rozwiązania organizacyjne zabezpieczające środowisko gruntowo – wodne przed skażeniem substancjami niebezpiecznymi.
8. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w sukcesywnie opróżnianych, szczelnych zbiornikach bezodpływowych (np. TOI-TOI).
9. W km od 178+000 do 179+000 (dolina rzeki Dzierzbia) nie należy lokalizować przenośnych sanitariatów oraz placów parkingowych maszyn, sprzętu i urządzeń budowlanych.
10. Na etapie eksploatacji pasy zieleni poddawać stosownym zabiegom pozwalającym na ich utrzymanie w stanie właściwym do spełnienia ich funkcji.
11. Ograniczać wielkości nasypów i wykopów oraz maksymalnie skracać czas trwania tych robót.
12. Roboty ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
13. Szczególną ochroną w trakcie prac budowlanych objąć rejon doliny rzeki Dzierzbia, poprzez wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych zabezpieczających przed przedostaniem się do jej wód zanieczyszczeń z budowy.
14. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycięcia pozostające na terenie przedsięwzięcia i w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy zabezpieczyć przed możliwością ich uszkodzenia w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Unikać obsypywania ziemią korzeni i pni drzew i krzewów. W miarę możliwości prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew prowadzić ręcznie.

15. Wycinkę drzew i krzewów na terenie inwestycji przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, który trwa od 1 marca do 31 sierpnia.
16. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów zabudowy objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
17. Podczas prowadzenia robót zachować ich etapowość, tak aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrozdzenie trasy powinno być wykonane po wybudowaniu i zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.
18. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować trwałych zmian w stosunkach wodnych mogących wpłynąć negatywnie na grunty sąsiednie.
19. Prace odwodnieniowe wykonywać zgodnie z projektem odwodnienia wykopów, w sposób zabezpieczający przed negatywnym oddziaływaniem wód na grunty sąsiednie.
20. Prace ingerujące w koryto rzeki Dzierzbia prowadzić poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który trwa od 1 marca do 30 czerwca.
21. Wszystkie prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Podczas prowadzenia prac ziemnych związanych z przebudową przepustów w okresie migracji płazów (od 1 marca do 31 maja i od 15 września do 15 października) zapewnić możliwość przenoszenia migrujących zwierząt na drugą stronę drogi poprzez ustawienie tymczasowych płotków ochronnych i dwukrotne w ciągu dnia kontrole nadzoru przyrodniczego.
22. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi, które zostaną ujęte w szczelne otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne należy wstępnie podczyszczać w urządzeniach oczyszczających (np. separatorze, osadniku) przed ich wprowadzeniem do odbiornika, w celu dotrzymania obowiązujących w tym zakresie norm.
23. Zapewnić pełną skuteczność działania wszystkich obiektów i urządzeń do oczyszczania i retencjonowania spływów deszczowych poprzez ich właściwe wykonanie i eksploatację.
24. Prowadzić systematyczny nadzór, przeglądy i konserwacje urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych.
25. Ograniczyć emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza, m. in. poprzez stosowanie w miarę możliwości gotowych mieszanek mas bitumicznych wytwarzanych w wytwórniach, transportowanie tych mas samochodami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.
26. Przewożony grunt oraz materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem. Ograniczać maksymalnie ilość odkrytych wykopów, miejsc składowania zebranego gruntu.
27. Przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności.

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

1. Oszacować ilości mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w wyniku realizacji inwestycji wraz z określeniem sposobów postępowania z nimi.
2. Zaprojektować pasy zieleni krajobrazowej o szerokości ok. 15 m składające się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych w następującym kilometrażu:

strona lewa:

- 176+515 ÷ 177+965,
- 177+650 ÷ 178+150,
- 178+930 ÷ 181+485,

strona prawa:

- 176+505 ÷ 177+060,
- 177+660 ÷ 178+130,
- 178+940 ÷ 181+450.

3. Zaprojektować przejścia i przepusty dla zwierząt w następujących przybliżonych lokalizacjach i minimalnych parametrach (szer. x wys.):
  - km 175+742 jako most poszerzony 20 x 5 m,
  - km 0+446 jako most poszerzony pod drogą autobusową 20 x 5 m,
  - km 175+850 jako przepust 3,5 x 1,5 m,
  - km 176+817 jako przepust 3,5 x 1,5 m,
  - km 177+426 jako przejście dolne (przepust) 4,5 x 3,0 m,
  - km 177+579 jako przepust 3,5 x 1,5 m,
  - km 178+254 jako przepust 3,5 x 1,5 m,
  - km 178+636 jako most poszerzony 20 x 5 m,
  - km 180+734 jako przepust 3,5 x 1,5 m.
4. Przy przejściach dla dużych i średnich zwierząt (zlokalizowanych w km 175+742, 0+446, 178+636) należy wykonać osłony antyolśnieniowe, które powinny być odpowiednio połączone z siatką ogrodzeniową naprowadzając zwierzęta na przejścia.
5. Wejścia do przejść obsadzić krzewami i drzewami po obu stronach drogi (zaleca się gatunki rodzime), w celu utworzenia leja zwężającego się w kierunku przejścia i naprowadzającego zwierzęta na przejście. Dno uformować z naturalnego podłoża (gleba, piasek lub żwir) – niedopuszczalne jest zastosowanie podłoża asfaltowego lub betonowego. W przypadku nie przyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, wprowadzić nasadzenia uzupełniające.
6. Konstrukcję mostu poszerzonego w km 178+636 należy zasłonić nasadzając większe krzewy lub drzewa (szerokość leja to 5-10 m, długość od 25 do 50 m);
7. Wstęp osób na przejścia dla zwierząt powinien być bezwzględnie zabroniony (obecność ludzi i pozostawiony przez nich zapach będą działać na zwierzęta odstraszająco, uniemożliwiając przekroczenie drogi).
8. Zaprojektować przepusty dla płazów i małych ssaków wraz z urządzeniami naprowadzającymi (nasadzenia, płotki naprowadzające na przepusty) wykonać, tak aby system naprowadzenia był szczelny i miał wysokość ok. 50 cm i krawędź górną lekko wywiniętą w stronę nadchodzących płazów. Wygrodenie należy zakończyć w tym końcu gdzie nie ma przejścia, na kształt litery U kierując zwierzęta do przepustu.
9. W przepustach należy zainstalować półki wyniesione ponad zwierciadło wody, łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz, wykonane z materiałów innych niż metal.
10. Zaprojektować obustronne ogrodzenie na całej długości drogi. Na terenach leśnych wysokość ogrodzenia powinna wynosić min. 2,20 m, a na pozostałych odcinkach min. 2,0 m. Siatka musi posiadać zmienną wielkości oczek (gęsta siatka u dołu do wysokości m. in. 60 cm uniemożliwiająca przedostanie się płazom, gadom i drobnym ssakom). Siatka powinna być zakopana poniżej powierzchni gruntu na głębokość minimum 30 cm.
11. W celu zabezpieczenia siedliska łągu olszowo - jesionowego *Circae - Alnetum* przylegającego do drogi od km 175+760 do 175+950 przed rozpoczęciem prac

budowlanych należy odgrodzić obszar tego łągu drewnianym ogrodzeniem od strony prowadzonych prac. W sąsiedztwie siedliska nie lokalizować zapleczy robót i nowych dróg bocznych.

12. Przepust w km około 175+850 zaprojektować tak, aby zapewnić zachowanie istniejących stosunków wodnych, a tym samym prawidłowe funkcjonowanie ekosystemu łągu *Circeo – Alnetum*.
13. Odwodnienie korpusu drogi przewidzieć poprzez rowy przydrożne biegnące po obu stronach jezdni lub poprzez kanalizację deszczową.
14. Na terenach bezodpływowych zaprojektować zbiorniki retencyjne. Dna rowów zbiorników retencyjnych o charakterze infiltracyjnym zaprojektować co najmniej 1,5 m ponad zwierciadłem wód gruntowych.
15. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w miejscach o dużej przepuszczalności gruntu i wysokim poziomie zwierciadła wody gruntowej w dnie rowów trawiastych zaleca się zastosowanie geowłókniny.
16. Rowy trawiaste zaprojektować z zachowaniem możliwie najmniejszych spadków dna w celu zwiększenia efektu oczyszczania wód opadowych i roztopowych.
17. W miejscach o dużym nachyleniu terenu przy stosowaniu odwodnienia rowami trawiastymi przewidzieć możliwość umocnienia zarówno dna, jak i skarp bocznych tych rowów (np. ażurowymi płytami betonowymi ułożonymi na warstwie żwiru i geowłókniny wodoprzepuszczalnej) lub zastosować kamienne bystrotoki i kaskady, zapobiegające rozmywaniu ich dna (erozji wodnej).
18. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki retencyjne zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt, szczególnie płazów.

#### **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. Ustala się konieczność 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.
3. Przeprowadzić monitoring przejść dla zwierząt: mostu poszerzonego w km 175+742 (PZ1 i PZ1a) oraz przepustu w km 175+850. Monitoring przejść powinien trwać 4 lata

i obejmować 4-krotne tropienie zimowe po świeżych opadach śniegu oraz co najmniej 4-krotne tropienie w pozostałym okresie polegające na rejestracji tropów na piasku (instalacja płytkej rynny wypełnionej piaskiem).

4. Przeprowadzić monitoring fragmentu łągu olszowo – jesionowego *Circae – Alnetum* w ciągu minimum 2 sezonów wegetacyjnych, główny zakres obserwacji powinien dotyczyć reżimu hydrologicznego torfowiska w optimum sezonu wegetacyjnego gdzie poziom wód gruntowych powinien zalegać nie płycej niż 15 – 20 cm poniżej stropu torfowiska.
5. Przeprowadzić 2 razy w roku (raz w okresie wiosennym, drugi raz w okresie jesiennym) badania jakości wód opadowych po urządzeniach oczyszczających do rzeki Dzierzbia (w przypadku zastosowania takiego rozwiązania w projekcie odwodnienia drogi) w zakresie stężenia zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych, przez okres 2 lat po oddaniu drogi do użytkowania.
6. Dokonywać 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym, przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.

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

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

## **VIII. Nie stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z uwagi na brak przesłanek wynikających 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.)**

## **IX. 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 poziomu hałasu w dwóch przekrojach pomiarowych: km 176+430 strona prawa (leśniczówka w odległości ok. 175 m od osi obwodnicy) oraz w km 176+590 strona lewa (najbliższy budynek rekreacyjny w odległości 140 m od osi obwodnicy).
2. Dwa razy w roku (przynajmniej raz w okresie wiosennym i raz jesiennym) badania jakości wód opadowych ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne przed ich zrzutem do wód rzeki Dzierzbia po ich oczyszczeniu w urządzeniach oczyszczających (w przypadku zastosowania takiego rozwiązania w projekcie odwodnienia drogi). Badania w tym punkcie należy przeprowadzić w zakresie stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. 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 wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku z dnia 7 grudnia 2009 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko - granica państwa (Kowno).

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do I grupy przedsięwzięć wymienionych § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573, ze zm.). Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret 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, w tym konkretnie przypadku, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

W dniu 17 grudnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie zgodnie z art. 33 ust. 1 i 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 17 grudnia 2009 r., znak RDOŚ-20-WOOS-II-66131-101/09/kg, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z całością dokumentów, w tym ze streszczeniem raportu w języku niespecjalistycznym, oraz składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia. Obwieszczenie było wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od dnia 17 grudnia 2009r. do dnia 5 stycznia 2010 r., na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskiego w Stawiskach w okresie od dnia 22 grudnia 2009r. do 5 stycznia 2010 r., na tablicy ogłoszeń w miejscowościach: Budy Stawiski, Budy Poryckie, Chmielewo, Borzykowo, Kuczyny, Michny, Tafiły, Zabiele i Karwowo od dnia 22 grudnia 2010r. do dnia 5 stycznia 2010r. oraz zamieszczone na stronie internetowej w dniu 22 grudnia 2009r.

Prowadząc postępowanie wyjaśniające w przedmiotowej sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 12 stycznia 2010 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej raportu o oddziaływaniu wnioskowanego przedsięwzięcia na środowisko, poprzez: wyjaśnienie rozbieżności odnośnie ilości planowanych do realizacji mostów poszerzonych, przedstawienie opisu zagospodarowania zielenią mostu poszerzonego w km 0+446 projektowanego w wariantcie II, odniesienie się do sposobu wykonania i zagospodarowania przepustów dla zwierząt, jednoznacznie określenie parametrów przepustu dla zwierząt w wariantcie II, przedstawienie proponowanych zabezpieczeń przed przenikaniem zanieczyszczeń na odcinkach o płytkim zaleganiu wód gruntowych i odcinkach wrażliwych oraz przedstawienie propozycji monitoringu: jakości wód opadowych, gleby i ziemi. W dniu 22 stycznia 2010 r. inwestor uzupełnił ww. braki.



W dniu 3 lutego 2010r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-101/09/kg wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie wnioskowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi, informując o tym fakcie społeczeństwo obwieszczeniem z dnia 3 lutego 2010r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-101/09/kg. Obwieszczenie było wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 3 lutego 2010r. do 18 lutego 2010 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Stawiskach od dnia 8 lutego 2010r. do dnia 22 lutego 2010r., a także na tablicach ogłoszeń w miejscowościach: Budy Stawiskie, Budy Poryckie, Chmielewo, Borzykowo, Kuczyny, Michny, Tafiły, Zabiele i Karwowo w terminie od dnia 8 lutego 2010r. do dnia 22 lutego 2010r.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku postanowieniem z dnia 18 lutego 2010r., znak: NZ 4153/2/10 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie pod kątem zdrowia i życia ludzi nie określając dodatkowych warunków.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa, przed wydaniem decyzji dla wariantu II bez węzła „Budy” wnioskowanego przedsięwzięcia, obwieszczeniem z dnia 24 lutego 2010r., znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-101/09/kg powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z nim, w tym ze streszczeniem raportu w języku niespecjalistycznym, i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia. Obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od dnia 24 lutego 2010 r. do 15 marca 2010 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Stawiskach w okresie, a także na tablicach ogłoszeń w miejscowościach: Budy Stawiskie, Budy Poryckie, Chmielewo, Borzykowo, Kuczyny, Michny, Tafiły, Zabiele i Karwowo od dnia 4 marca 2010r. do dnia 18 marca 2010r.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie do organu nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły następujące dokumenty:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko - granica państwa (Kowno), Gdańsk, 2009 r. - wraz z załącznikami i uzupełnieniem do tego raportu z dnia 10 lutego 2010.
2. Mapy ewidencyjne w skali 1:5000 z liniami rozgraniczającymi i zasięgiem uciążliwości.
3. Wypisy z rejestru gruntów obrębów: Budy Stawiskie, miasto Stawiski, Chmielewo, Kuczyny, Michny.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie zaproponowane przez inwestora warianty przedsięwzięcia, w tym wariant „zerowy”. Analiza wariantów wykazała, że w ramach poszczególnych czynników środowiskowych nie można wyraźnie wskazać wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Pod kątem czynników środowiskowych takich jak: długość drogi, ochrona przed hałasem, pokrywa glebowa - korzystniejszym wariantem jest wariant II (zachodni), natomiast w zakresie środowiska przyrodniczego korzystniejszym był wariant I (wschodni).

### Wariant I

Obwodnica Stawisk w wariantcie I (wschodni) o długości 7 082m przebiega przez tereny strefy podmiejskiej: południowej i północnej. Obwodnica w tym wariantcie wyłącza się z istniejącej drogi krajowej nr 61 w ok. km 175+168 i obchodzi miejscowość Stawiski po stronie wschodniej. Początkowy odcinek projektowanej drogi w wariantcie I przebiega przez tereny leśne i przecina niewielki rów. Następnie trasa obwodnicy biegnie po terenach rolnych o glebach III, IV i V klasy bonitacyjnej i przebiega przez ekosystemy łąkowe, a później w pobliżu terenów produkcyjno-usługowych i przemysłowo składowych. W km 178+ 000 trasa obwodnicy mija po prawej stronie kopalnię kruszywa oraz działki objęte koncesją na jego wydobycie. W wariantcie I zaprojektowano jeden węzeł „Stawiski”. W km 181+000 po lewej i prawej stronie znajdują się trzy gospodarstwa rolne (300 m od osi jezdni znajdują się 4 budynki ). W projektowanym km 182+250 obwodnica włącza się w istniejącą drogę krajową nr 61.

### Wariant II

Dla wariantu II zaprojektowano dwa węzły „Budy” i „Stawiski” z tym, że dla węzła „Budy” przewidziano możliwość wariantowania (jego realizacja lub brak realizacji). Wnioskowanym do realizacji jest wariant II bez węzła „Budy”. Obwodnica Stawisk w projektowanym wariantcie II (zachodnim) przebiega przez tereny strefy podmiejskiej: południowej i północnej . Trasa w tym wariantcie w początkowym fragmencie podobnie jak w wariantcie I przebiega przez tereny leśne. Następnie przecina tereny rekreacyjne w odległości ok. 150 m od osi jezdni w rejonie zbiornika wodnego „Zalew w Stawiskach ”, po czym przebiega obok terenów działkowych i produkcyjno –usługowych i dalej przez tereny rolnicze o bonitacji III i IV klasy, ekosystemy łąkowe i przez wyznaczone w km ok. 179+500 tereny pod inwestycje. Obwodnica w tym wariantcie omija w znacznej odległości od strony zachodniej zwartą zabudowę miasta Stawiski. Po obejściu miejscowości trasa włącza się w istniejącą drogę krajową nr 61. Obwodnica w wariantcie II od km 175+700 przebiega po nasypach i wykopach (o wysokości i głębokości od 5 do 6,5 m , a na odcinku ok. 600m od ok. km 176+800 do 177+900 po nasypie o wysokości maksymalnej do 10m. W tym wariantcie w odległości mniejszej niż 300 m od osi jezdni znajduje się 14 budynków podlegających ochronie, w tym 3 budynki wielorodzinne i szkoła.

### Wariant zerowy

Istniejąca droga krajowa nr 61 na odcinku 6 km przebiega przez miejscowość Stawiski, gdzie zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest blisko drogi i narażona jest na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu drogowego. Ponadto zaniechanie realizacji przedsięwzięcia może przyczynić do zagrożenia obiektów dziedzictwa kulturowego wpisanych do rejestru zabytków znajdujących się w sąsiedztwie istniejącej drogi nr 61, która przebiega przez centrum miasta Stawiski. Budowa wnioskowanej obwodnicy wyprowadzi ruch poza centrum miasta, wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi i spowoduje usprawnienie ruchu drogowego w rejonie Stawisk, co jest wystarczającym argumentem przemawiającym za realizacją przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Stawiski.

**Wariantem wnioskowanym przez Inwestora jest wariant II bez węzła „Budy”.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował zaproponowane warianty pod kątem niżej wymienionych kryteriów przyrodniczych i społecznych:

1. powierzchni zajęcia terenów;

2. powierzchni zajęcia terenów leśnych i lasów ochronnych;
3. ilości gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej w buforze wariantów;
4. zajęcia siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej;
5. zajęcia innych cennych ekosystemów;
6. ilości zabudowy chronionej potencjalnie narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu;
7. długości przecięcia perspektywicznych obszarów występowania złoża „Stawiski II”;
8. powierzchni zajęcia gruntów III klasy bonitacji.

Z analizy porównawczej wariantów przeprowadzonej z uwzględnieniem wszystkich powyższych kryteriów wynika, że najkorzystniejszym z uwagi na oddziaływanie na środowisko przyrodnicze jest wariant I, natomiast z punktu widzenia czynników społecznych najkorzystniejszym wariantem są warianty z grupy II z węzłem i bez węzła „Budy”. Po analizie wyników cząstkowych i przeprowadzeniu całościowej analizy uznano, że najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant II bez węzła „Budy” – wnioskowany przez Inwestora.

Wariant inwestorski II - zachodni bez węzła „Budy” jest korzystniejszy ponieważ w tym wariantcie m.in. nie występuje zabudowa chroniona narażona na ponadnormatywny hałas (w wariantcie I - 4 budynki), nie zostanie zajęty grunt o III klasie bonitacji (w wariantcie I - 5 ha), nie przewiduje się budynków przeznaczonych do wyburzenia (w wariantcie I są 4 budynki do wyburzenia), a ponadto długość drogi w wariantcie II jest krótsza o 592 m od długości drogi w wariantcie I.

**Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono, że najkorzystniejszym do realizacji jest wariant II bez węzła „Budy”.**

Po przeprowadzeniu procedury z udziałem społeczeństwa oraz uzyskaniu wymaganych prawem opinii określono środowiskowe warunki dla wariantu II bez węzła „Budy”.

W ocenie organu budowa analizowanej obwodnicy Stawisk może stanowić źródło zanieczyszczeń środowiska. W celu zapobiegania i ograniczenia tego zjawiska zostały w niniejszej decyzji nałożone warunki zapewniające właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi, pochodzącymi z nawierzchni drogi oraz inne warunki zapewniające ograniczenie presji na środowisko m.in. poprzez: odpowiednią lokalizację zaplecza budowy, prowadzenie prac wykonawczych zgodnie z obowiązującymi normami i przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska (używanie sprawnego technicznie sprzętu, ograniczenie terenu placu budowy do niezbędnego minimum, właściwą organizacją prac). Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione również poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych w rowy przydrożne lub w system kanalizacji z zastosowaniem urządzeń podczyszczających przed ich zrzutem do odbiorników. Zobowiązano również inwestora do zaprojektowania zbiorników retencyjnych z urządzeniami oczyszczającymi.

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

Na etapie eksploatacji zobowiązano do prawidłowego zagospodarowania i utrzymania zieleni przydrożnej, co przyczyni się do ochrony środowiska w zakresie oddziaływań hałasowych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki

roślinności kolidującej z projektowaną drogą, którą należy ograniczyć do niezbędnego minimum, a drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Zminimalizowanie hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji odbywać się będzie poprzez zastosowanie odpowiednich maszyn i urządzeń posiadających atesty, wyposażonych w osłony wyciszające. Zobowiązano także inwestora do prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie terenów z zabudową mieszkaniową objętych ochroną przed hałasem wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).

Należy stwierdzić, że realizacja obwodnicy niewątpliwie wpłynie na zmianę krajobrazu ze względu na fakt, że będzie przebiegać w znacznej części na nasypach i dlatego też zobowiązano inwestora do minimalizacji wysokości tych nasypów.

Planowana inwestycja polegająca na budowie obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi S61 nie przecina żadnej formy ochrony przyrody w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220). Obszary te znajdują się w znacznych odległościach od planowanej trasy. Najbliżej położoną formą ochrony przyrody są pomniki przyrody: głąz narzutowy i aleja lipowa oba położone w odległości ok. 300 m od planowanej inwestycji. Ponadto planowana inwestycja położona jest w odległości ok. 6,8 km od projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Mokradła Kolneńskie i Kurpiowskie” (kod:PLH200020) przekazanego Komisji Europejskiej w celu zatwierdzenia.

Obwodnica miejscowości Stawiski przecina oraz sąsiaduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt. Migrują nimi między innymi takie gatunki jak: łoś, dzik, sarna. Na południe od miejscowości Stawiski przebiega międzynarodowy szlak migracyjny zwierząt łączący Dolinę Biebrzy z Puszcą Piską. Konieczne jest więc umożliwienie tym zwierzętom migracji w zmienionych warunkach środowiskowych poprzez budowę odpowiednich przejść dla zwierząt wraz ze strukturami naprowadzającymi je na te przejścia (zieleń, płotki). W związku z powyższym, w miejscach o nasilonej migracji zwierząt (duże, średnie i małe ssaki, gady i płazy) powinny zostać zaprojektowane odpowiednie przejścia. Dla wybranego wariantu zaprojektować należy następujące typy przejść dla zwierząt:

- duże, średnie i małe zwierzęta - most poszerzony 3 szt.
- przepusty dla małych zwierząt - 6 szt.

Powierzchnię i granice badanego terenu ustalono wyznaczając strefy buforowe o szerokości 250 m po obu stronach planowanej inwestycji. Szczegółową inwentaryzację m. in. zbiorowisk roślinnych oraz gatunków roślin przeprowadzono w sezonie 2008 (IV-IX). Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono m.in. łęg olszowo – jesionowy *Circae – Alnetum*. Zachowany jest tu naturalny układ roślinności i reżim hydrologiczny. W związku z tym zalecano monitoring tego fragmentu łęgu olszowo – jesionowego *Circae – Alnetum* w ciągu minimum 2 sezonów wegetacyjnych. Dla zachowania prawidłowych stosunków wodnych zaprojektowano przepust o odpowiednim świetle, co umożliwi prawidłowe funkcjonowanie ekosystemu łęgu.

Biorąc pod uwagę znaczną odległość od ww. obszarów chronionych oraz zakres i skalę wnioskowanego przedsięwzięcia ustalono, iż nie będzie ono negatywnie oddziaływać na ten obszar, w odniesieniu do gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych dla których ochrony został ustanowiony. Ponadto przedsięwzięcie nie wpłynie na integralność i spójność obszarów sieci Natura 2000.

W celu analizowania, zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w niniejszej decyzji ustalono konieczność prowadzenia monitoringu w następującym zakresie: pomiaru natężenia hałasu, przejść dla zwierząt (most poszerzony w ok. km 175+742 i przepust w km 175 +850) oraz badania jakości wód opadowych

odprowadzanych po urządzeniach oczyszczających do rzeki Dzierzba i zbiorników retencyjnych.

W ocenie organu, informacje dostępne w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczająco szczegółowe, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Mając powyższe na uwadze nie nałożono obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w myśl obowiązujących przepisów nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, może stanowić jedynie miejsce kolizji pojazdów samochodowych przewożących substancje niebezpieczne. W celu ochrony cieków wodnych, a w szczególności wód rzeki Dzierzba, przed skażeniem przewidziano urządzenia zabezpieczające (m.in. zastawki, separatory, zbiorniki retencyjne).

Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie badań poziomów hałasu i jakości wód opadowych. Analizę należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami w ustalonym zakresie.

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 powyższym w niniejszej decyzji nie nałożono warunku określenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, gdyż z ustaleń raportu wynika, że przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań nastąpi skuteczna eliminacja uciążliwości. Nie wystąpi przekroczenie standardów środowiska poza terenem, do którego inwestor dysponuje tytułem prawnym. Potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z analizy porealizacyjnej.

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

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

**Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska oraz brak uwag zgłoszonych w postępowaniu z udziałem społeczeństwa, 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.

Zgodnie z art. art. 72 ust. 4 ww. ustawy termin ten może ulec wydłużeniu o 2 lata , jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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 z póź. zm.).

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

Załączniki:

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

Otrzymują:

1.Burmistrz Stawisk, ul. Wolności 13/15, 18-520 Stawiski  
2.pozostałe strony w trybie art. 49 Kp  
3.aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku