



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 30 kwietnia 2018 r.

WOOS.4210.8.2016.JC.38

OBWIESZCZENIE

Działając na podstawie:

- art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.) oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), dalej ustawa ooś, **zawiadamiam strony postępowania,**
- art. 38 i art. 85 ust. 3 ustawy ooś, **zawiadamiam społeczeństwo,**

że decyzją z 30 kwietnia 2018 r., znak: WOOS.4210.8.2016.JC.37, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi powiatowej 1370N od miejscowości Sząbruk (Siła) przez Unieszewo do DK16.**

Z treścią ww. decyzji oraz dokumentacją sprawy można zapoznać się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, pok. 25, w godzinach od 8.00 do 15.00.

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Adam Pogorzelski
Regionalny Konserwator Przyrody

wywieszono dnia.....

zdjęto dnia.....

pieczęć organu i podpis osoby odpowiedzialnej



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 30 kwietnia 2018 r.

WOOŚ.4210.8.2016.JC.37

URZĄD GMINY w Gietrzwałdzie	
Wpł. dnia	2018 -05- 04
Znak sprawy	
Zał.....	Podpis.....

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 84 ust. 2 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie, reprezentowanej przez pełnomocnika - Pana Andrzeja Banaszaka

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1370N od miejscowości Sząbruk (Siła) przez Unieszewo do DK16 wg wariantu A1 i jednocześnie

• określam:

A. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi powiatowej 1370N na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w miejscowości Gietrzwałd do granicy gminy Gietrzwałd w miejscowości Sząbruk (Siła), od km 0+000 do km 12+126,80. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Gietrzwałd i przebiegać będzie po obecnym śladzie drogi.

B. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) zorganizować place budowy i ich zaplecza zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni;
- 2) zapewnić właściwą organizację prac budowlanych i transportowych skutkującą ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym oraz przeciążania maszyn i pojazdów; prace budowlane prowadzić metodą potokową, poprzez realizację na każdym z wydzielonych odcinków drogi zamkniętego cyklu robót;

- 3) prace budowlane prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystując najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac budowlanych; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu;
- 4) na terenie miejscowości Łajsy, Unieszewo i Sząbruk zastosować środki uspokojenia ruchu;
- 5) zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów (w tym mas ziemnych) lokalizować w sposób nienaruszający zakazów obowiązujących na Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Pasłęki (np. zakazu zniekształcania rzeźby terenu), w oddaleniu od:
- zbiorników i cieków wodnych, terenów podmokłych i torfowisk,
 - zabudowy mieszkaniowej i innych obszarów podlegających ochronie akustycznej,
 - obszaru Natura 2000 Dolina Pasłęki PLB280002, zlokalizowanego w odległości ok. 1 km na zachód od planowanej inwestycji,
 - bezpośrednim sąsiedztwem zabytków i stanowisk archeologicznych;
- 6) zaplecza budowy lokalizować:
- a) w miejscach przerzedzeń alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew niepodlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą;
 - b) poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m);
- 7) w rejonie zabudowy mieszkaniowej prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00;
- 8) pyliste materiały budowlane dostarczać na plac budowy na bieżąco celem uniknięcia konieczności ich długookresowego składowania na hałdach;
- 9) odpady i materiały sypkie transportować pojazdami wyposażonymi w plandeki lub w kontenery hakowe;
- 10) materiały budowlane magazynować na wyznaczonym miejscu budowy, a materiały wrażliwe na czynniki atmosferyczne w kontenerach magazynowych;
- 11) ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
- 12) na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia; plac budowy wyposażać w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
- 13) miejsca postoju ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów budowlanych zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia gleby substancjami ropopochodnymi;
- 14) maszyny i sprzęt używany podczas prac budowlanych garażować na wyznaczonym i utwardzonym placu w obrębie zaplecza budowy;
- 15) zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu i maszyn

- wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód gruntowych; paliwa przechowywać w szczelnych pojemnikach;
- 16) organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;
- 17) powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach zabezpieczonych płytami betonowymi; odpady niebezpieczne magazynować w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach (kontenerach), zabezpieczonych przed wpływem opadów atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych; miejsca magazynowania odpadów lokalizować poza obszarem spływu wód opadowych i roztopowych; odpady należy ładować na samochody na utwardzonym i szczelnym podłożu;
- 18) odpady powstające na placu budowy, z rozbiórki oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
- 19) wierzchnią warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład;
- 20) przewidzieć wykorzystanie na terenie budowy: kamieni, kruszywa i gruntu z wykopów;
- 21) w trakcie prac budowlanych unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów; wszelkie „pułapki” (np. wloty do studzienek) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów;
- 22) prace budowlane prowadzić pod nadzorem herpetologicznym; w miejscach stwierdzonej wzmożonej migracji płazów wykonać, pod nadzorem herpetologa, tymczasowe płotki herpetologiczne wyposażone w krawędź górną o szerokości 10 cm odchyloną pod kątem 30 stopni w kierunku na zewnątrz terenu budowy;
- 23) przed rozpoczęciem robót sprawdzić z udziałem herpetologa teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie rozgraniczające i tymczasowe płotki rozstawiane w czasie budowy;
- 24) wycinkę drzew prowadzić poza sezonem lęgowym w terminie od 1 września do końca lutego; z uwagi na dużą liczbę stwierdzonych stanowisk lęgowych ptaków nie dopuszcza się wycinki drzew w sezonie lęgowym ptaków;
- 25) maksymalnie ograniczyć głębokość korytowania poboczy w pobliżu systemów korzeniowych drzew, aby nie dopuścić do ich zniszczenia; odstąpić od korytowania drogi w miejscach sąsiadujących z drzewami, w których nie zachodzi taka konieczność;
- 26) unikać długotrwałego pozostawiania wykopów w pobliżu systemu korzeniowego, aby ograniczyć pozostawanie w nich wody deszczowej;
- 27) wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem entomologicznym;
- 28) zweryfikować zasiedlenie przez nietoperze drzew o średnicy pnia powyżej 60 cm, przeznaczonych do wycinki w okresie od 1 września do 15 października;
- 29) wycinkę drzew o średnicy powyżej 60 cm, w okresie od 16 października do końca lutego,

prować pod nadzorem chiropterologicznym; podczas nadzoru szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa dziuplaste (wnętrze dziupli), spękania pni oraz odstające fragmenty kory, które wykorzystywane są jako miejsca zimowania;

30) pnie drzew nieobjętych wycinką, które mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi, zabezpieczyć odpowiednimi osłonami; w przypadku konieczności prowadzenia prac w obrębie bryły korzeniowej, wykonywać je ręcznie (małe wykopy) lub przy użyciu mikrokoparki (skrócenie czasu); w razie konieczności pozostawienia otwartego wykopu, korzenie zabezpieczyć hydrożelem i wykop nakryć; optymalnie, prace w wykopach prowadzić w okresie spoczynku zimowego drzew tj. od 1 października do końca lutego, ewentualnie wiosną, w czasie pogody pochmurnej lub deszczowej; w słońcu korzenie nie powinny być dłużej niż 1 godzinę, na powietrzu nie dłużej niż 2 godziny; na powietrzu – w stanie wilgotnym nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem użyć hydrożelu, mokrego torfu, mat lub tkanin jutowych; powierzchnię cięć korzeni zabezpieczyć tak jak gałęzie po cięciach sanitarnych; przyciętym korzeniom umożliwić regenerację przez wykonanie ekranu korzeniowego, zbudowanego przy pomocy pali, siatek i folii, następnie wykop wypełnić od strony drzewa warstwą ziemi urodzajnej;

31) plac budowy systematycznie porządkować w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zrehabilitować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

C. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1) wykonać przejścia dla płazów o wysokości nie mniejszej niż 0,75 m i szerokości 1,0 m w następujących lokalizacjach:

- a) w km 3+400,
- b) w km 8+200,
- c) w km 11+100;

2) przepusty dla płazów wyposażyć w obustronne półki przełazowe, gruntowe:

- a) o szerokości minimalnej $\geq 2 \times$ szerokość koryta cieku, nie mniej niż 2x0,5 m,
- b) wyniesione ponad poziom wody średniej,
- c) połączone z gruntem przed i za przepustem;

3) zastosować system pełnych i trwałych płyt stanowiących płotki herpetologiczne (nie należy stosować siateczek) o wysokości nie mniejszej niż 50 cm z przewieszka po zewnętrznej stronie drogi oraz wkopanych pod powierzchnię terenu na głębokość ok. 10-20 cm;

4) trwałe, obustronne płotki herpetologiczne zlokalizować w następujących lokalizacjach:

- a) od km 3+170 do km 3+500,
- b) od km 8+000 do km 8+300,
- c) ok km 11+000 do km 11+300;

5) pozostawić obustronnie odcinki alei przydrożnych:

- a) Łąjsy – Unieszewo PKP – od km 4+115 do km 4+600,
- b) Unieszewo PKP - Unieszewo - od km 5+860 do km 6+695,
- c) Unieszewo – Sząbruk - od km 7+240 do km 7+780;

6) straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń zastępczych z w proporcji:

- a) 1:1 w przypadku drzew do 100 cm obwodu,
- b) 2:1 w przypadku drzew o obwodach pni w przedziale od 101 do 200 cm,
- c) 3:1 w przypadku drzew o obwodach pni od 201 cm do 300 cm,
- d) 4:1 w przypadku drzew, których obwody pni znajdują się w przedziale 301-400 cm;

7) do nasadzeń użyć rodzimych gatunków drzew takich jak: lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon zwyczajny *Acer platanoides* i dąb szypułkowy *Quercus robur*, grab pospolity *Carpinus betulus*; nie stosować do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe;

8) nasadzenia zastępcze o obwodach pni mierzonych na wysokości 1,0 m nie mniejszych niż 14,0 cm posadzić w gruncie, opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku nieprawidłowej pielęgnacji korony, braku podlewania), drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku, należące do jednego z ww. gatunków, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia.

- II. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.
- IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, mającej na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie przed hałasem. Wykonanie pomiarów hałasu oraz przedstawienie ich wyników powinno nastąpić nie później niż w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia użytkowania drogi. Punkty pomiarowe zlokalizować:
 - a) w miejscowości Łąsny, na działce nr 30/5 (teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej),
 - b) w miejscowości Unieszewo, na działkach nr 128/2, 18/21 i 175/3 (teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) oraz na działkach nr 103 i 259/2 (teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego),
 - c) w miejscowości Sząbruk, na działkach nr 102/7 (teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) i 249/1 (teren zabudowy związanej z czasowym pobytem dzieci i młodzieży).

W ramach analizy porealizacyjnej dla obszarów: m. Unieszewo i Sząbruk reprezentowanych przez wskazane powyżej punkty, wyniki z pomiarów należy odnieść również do pozostałych receptorów (w analizowanym obszarze), dla których stwierdzono przekroczenia w raporcie oś i odnieść się do tych wyników. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony zapewniające właściwe warunki akustyczne. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być

dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

VI. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej 1370N od miejscowości Sząbruk (Siła) przez Unieszewo do DK16, na odcinku ponad 12 km, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą oś”, dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 16 maja 2016 r. Inwestor, tj. Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie, reprezentowany przez pełnomocnika - Pana Andrzeja Banaszaka, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia drogowego (uzupełnionym pod względem formalnym w dniu 1 i 6 czerwca 2016 r.). Planowana inwestycja realizowana będzie w części na terenie, przez który przebiegają linie kolejowe, stanowiącym teren zamknięty w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (Dz. U. z 2015 r., poz. 520). Planowana inwestycja realizowana będzie m. in. na działce nr 32, obręb 12 Pęglity, która została wymieniona w Tomie XIV Załącznika do decyzji Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2014 r. *w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych* (Dz. Urz. MliR. z 2014 r., poz. 25). Stosownie do treści art. 75 ust. 6 ustawy oś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego w części na terenach zamkniętych jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, w przedmiotowym przypadku - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie. Do wniosku o wydanie decyzji dołączono:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wersją elektroniczną,
2. upoważnienie do występowania w imieniu Inwestora,
3. wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów,
4. załącznik graficzny *Projekt zagospodarowania terenu* z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Ponadto, wnioskodawca poinformował, że z uwagi na liczbę stron postępowania powyżej 20, poświadczane przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać, a także wypisy z rejestru gruntów (lub inny dokument wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków) zostaną przedłożone wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zawiadomieniem z 8 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.42108.2016.JC.3, tutejszy organ poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz w związku z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz.U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej kpa, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 20, były powiadamiane o każdej czynności w postępowaniu w drodze obwieszczenia, które umieszczano na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie, na tablicy ogłoszeń tutejszego urzędu oraz tablicy Urzędu Gminy w Gietrzwałdzie.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 8 czerwca 2016 r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Organ inspekcji sanitarnej w opinii z 23 czerwca 2016 r., znak: ZNS.4083.54.2016.SG uznał, że dla przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, mając na uwadze uwarunkowania wymienione w art. 63 ustawy ooś kwalifikujące przedsięwzięcie do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, stwierdził, że ze względu na rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia, możliwość wystąpienia uciążliwości i emisji do środowiska, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji oraz ze względu na wycinkę przydrożnych drzew tworzących aleje wyróżniające się walorami historyczno-przyrodniczo-krajobrazowymi, konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. W wydanym 4 lipca 2016 r. postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (znak: WOOŚ.4210.8.2016.JC.8), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem, m.in. oddziaływania przedsięwzięcia (w tym wycinki roślinności) na gatunki roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie oraz walory krajobrazowe obszaru inwestycji. Jednocześnie, stosownie do art. 63 ust. 5 ustawy ooś, postanowieniem z 8 maja 2017 r. znak: WOOŚ.4210.8.2016.JC.12, organ zawiesił niniejsze postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przy piśmie z 12 września 2017 r., Pan Andrzej Banaszak - pełnomocnik Inwestora przedłożył 1 egzemplarz *Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1370N od skrzyżowania z DK16 przez Unieszewo do miejscowości Sząbruk (Siła)*, zwanego dalej raportem ooś, opracowanego w sierpniu 2017 r. przez Pracownię Projektową TURFALKO Mariusz Rychcik wraz z zapisem elektronicznym. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z 20 września 2017 r., znak: WOOŚ.4210.8.2016.JC.15 podjął przedmiotowe postępowanie, z uwagi na ustąpienie przyczyny uzasadniającej jego zawieszenie. Jednocześnie, w związku ze stwierdzonymi przez tutejszy organ brakami dokumentacji (2 egzemplarze raportu ooś, poświadczonych przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej i wypisów z rejestru gruntów, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać) wezwano pełnomocnika Inwestora do usunięcia braków. W dniu 11 października uzupełniono brakującą dokumentację sprawy.

Pismem z 23 października 2017 r., znak: WOOŚ.4210.8.2016.JC.20 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wezwał Inwestora do uzupełnienia przedłożonego raportu ooś. W dniu 13 grudnia 2017 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie treści raportu ooś.

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, RDOŚ w Olsztynie, pismem z 5 stycznia 2018 r., wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie przedsięwzięcia i warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Dodatkowo, z uwagi na wejście w życie, z dniem 1 stycznia 2018 r., nowych przepisów dotyczących obowiązku uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - *Prawo wodne*, RDOŚ w Olsztynie, wystąpił o ww. stanowisko do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

W swojej opinii z 18 stycznia 2018 r., znak: ZNS.4083.2.2018, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wyraził pozytywne stanowisko w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych dla realizacji przedsięwzięcia. Natomiast Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu (organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych – zgodnie z pismem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z 18 stycznia 2018 r. o przekazaniu sprawy, zgodnie z właściwością), postanowieniem z 26 marca 2018 r., znak: GD.ZZŚ.2.435.3.2018 uzgodnił warunki realizacji inwestycji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W myśl art. 33 ustawy ooś, RDOŚ w Olsztynie zapewnił udział społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu. Obwieszczeniem z dnia 5 stycznia 2018 r., znak: WOOŚ.4210.8.2016.JC.28, podano do publicznej wiadomości informację o przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii sanitarnej, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, miejscu, sposobie i terminie składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie (od 15 stycznia do 4 lutego 2018 r.) oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Ww. obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń ww. urzędu i Urzędu Gminy Giętrwałd. Dodatkowo, obwieszczenie zostało przesłane do sołtysów miejscowości, przez które przebiega przedmiotowa inwestycja z prośbą o podanie jego treści do publicznej wiadomości. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga dotycząca realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełnił wymóg art. 10 § 1 kpa i zawiadomieniem oraz obwieszczeniem z 5 kwietnia 2018 r. poinformował wszystkie strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym i możliwości zapoznania się z aktami sprawy, wypowiedzenia się co do zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga, jak również nikt nie skorzystał z możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1370N na odcinku od km 0+000 do km 12+126,80. Początek opracowania zlokalizowany jest na granicy działki drogowej i działki drogi krajowej nr 16, w miejscowości Sząbruk (Siła), a koniec wyznacza skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1370N z drogą krajową nr 16 w miejscowości Giętrwałd (granica gminy Giętrwałd). Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Giętrwałd.

W przedłożonym w ramach przedmiotowego postępowania raporcie ooś analizie poddane zostały 3 warianty realizacji przedsięwzięcia:

1. Wariant A – proponowany przez Wnioskodawcę, w którym inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie, przy czym obejmować będzie wykonanie nowych elementów infrastruktury,

m.in.: poboczy, chodników i zatok autobusowych. Zakładane są również niewielkie korekty na łukach, skrzyżowaniach i w miejscach zatok autobusowych. W terenie zabudowanym droga będzie posiadać jednostronne chodniki. Po przebudowie analizowana droga uzyska następujące parametry:

- klasa drogi – Z,
- kategoria ruchu – KR2-KR3,
- prędkość projektowana na terenie zabudowy – 30 km/h,
- prędkość projektowana poza terenem zabudowy – 40 km/h,
- szerokość jezdni – 5,5 m + poszerzenia,
- szerokość poboczy – 0,75 m - 1,0 m,
- szerokość chodników - 2,0 m,
- szerokość zatok autobusowych – 3,0 m,
- obciążenie dopuszczalne osi – 100 kN/oś.

Dodatkowo, przebudowane zostanie istniejące oświetlenie drogowe na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane oraz wybudowane zostanie nowe oświetlenie w miejscowościach, w których obecnie go brak. Poza terenem zabudowy jezdnia nie będzie ograniczona krawężnikami. W ramach tego wariantu konieczne będzie usunięcie części przydrożnych drzew w liczbie 425 sztuk. W uzupełnieniu do raportu oos Wnioskodawca zweryfikował założenia wariantu A w zakresie wycinki drzew. Skorygowany wariant A, nazwany **wariantem A1** zakłada usunięcie 318 drzew (36,1% zadrzewienia), zachowując alejowy charakter drogi z zadrzewieniem jednostronnym lub dwustronnym na wybranych fragmentach drogi.

2. Wariant B – alternatywny, w którym inwestycja ma podobny zakres jak w wariacie A, a zmiany dotyczą szerokości pobocza oraz zakresu robót w pasie o szerokości 3 m, co skutkować będzie wycinką prawie wszystkich drzew. Realizacja tego wariantu wiązać się będzie z wycinką ok. 818 drzew.

3. Wariant C – alternatywny, w którym proponowane zmiany mają większy zakres niż w wariacie B i dotyczą: szerokości jezdni oraz pobocza, a tym samym związanych z tym prac oraz zmniejszenia pasa, na którym mają być wycięte drzewa. Droga w tym wariacie ma założoną szerokość 5 m, szerokość poboczy – 0,5 m i szerokość chodników – 2,0 m. Wariant wymaga wycinki ok. 221 drzew.

W celu wskazania wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska przeprowadzono analizę wielokryterialną wszystkich wariantów. Ponieważ inwestycja dotyczy przebudowy drogi istniejącej, w każdym wariacie analizowane odcinki dróg mają ten sam przebieg, różnią się natomiast powierzchnią i wielkością oddziaływania na przyrodę. Im szersza droga i większy zakres prac tym większe jest zajęcie terenu i skala wycinki drzew, w tym również będących siedliskiem gatunków chronionych. Jednym z celów inwestycji (uwzględnionym w analizie wariantów) jest poprawa bezpieczeństwa ruchu. Wypadkowość na drogach zamiejskich uzależniona jest od cech drogi oraz od natężenia ruchu (dla przebudowywanych dróg przyjęto średnie dobowe natężenie ruchu do roku 2027 r. do 2 416 poj./d). Wskaźnik ryzyka wypadkowości jest nieznacznie większy w wariacie C niż w wariacie A (A1) i B, w których planowana szerokość jezdni jest o 0,5 m większa. Ponadto, uwzględniono różnicujący warianty mnożnik dotyczący przeszkód bocznych przy krawędzi jezdni. Stosownie do wyników analizy, najkorzystniejszym wariantem dla środowiska okazał się Wariant C. Do realizacji Inwestor wskazał Wariant A1 (skorygowany wariant A). Przebudowa dróg w wariantach alternatywnych nie będzie miała wpływu (lub nie będzie to wpływ istotny) na emisję: hałasu, odpadów i ścieków w stosunku do wariantu wybranego. Wariant C będzie miał największe

oddziaływanie w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Wycinka drzew największa jest w wariantcie B, natomiast najmniejsza w C. Liczba drzew przewidzianych do wycinki będzie miała bezpośredni wpływ na zachowanie gatunków i ich siedlisk (wariant C) lub ich utratę (wariant C) w stosunku do wariantu wybranego. Jedynie w przypadku herpetofauny, wybór wariantu nie będzie powodował różnic w oddziaływaniu przedsięwzięcia. W wariantcie A1 planowana wycinka doprowadzić może do uszczuplenia siedlisk dla 13 par z 2 gatunków ptaków, podczas gdy w wariantcie B byłoby to 36 par z 4 gatunków i w wariantcie C – 13 par z 2 gatunków. Powyższe wskazuje, że w każdym z analizowanych wariantów nastąpi spadek dostępnych siedlisk lęgowych w obrębie przydrożnych drzew (redukcja siedlisk o 36,1% w wariantcie A1, 92,9% w wariantcie B i 25,1% w wariantcie C). Niemniej ubytki te mogą być kompensowane lokalnej populacji dostępnymi siedliskami w bliskim otoczeniu inwestycji.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów, a także oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystywane będą następujące zasoby środowiska: kruszywo naturalne (piasek, żwir), kruszywo łamane, kamień, woda oraz paliwa do napędu maszyn. Podczas użytkowania drogi używana będzie sól i piasek do zimowego utrzymania dróg, woda do czyszczenia znaków oraz paliwa (do transportu czy koszenia poboczy drogi).

Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza obszarami wrażliwymi wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji. Plac budowy należy systematycznie porządkować w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zrehabilitować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego. Na etapie realizacji inwestycji zapewniony zostanie dobry stan techniczny sprzętu budowlanego i środków transportu oraz prawidłowa ich eksploatacja. W celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby, prace budowlane, w tym układanie nawierzchni, prowadzone będą z zachowaniem ostrożności. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). Przyjęte rozwiązania polegające na zapobieganiu zanieczyszczeniu gruntu ograniczą do minimum oddziaływanie inwestycji na powierzchnię ziemi.

Ze względu na dość rozległy obszar planowanej inwestycji (12,126 km) nie wystarczające będzie prawdopodobnie zorganizowanie jednego miejsca służącego jako zaplecze budowy i miejsca postojowe dla parku maszynowego. Takie zaplecza z parkiem maszynowym będą zapewne organizowane w kilku lokalizacjach, w zależności od przyjętego etapowania prac i harmonogramu robót. Z zajęcia pod ewentualne zaplecze socjalne budowy lub czasowe postoje sprzętu ciężkiego, maszyn lub składowiska materiałów budowlanych, powinno wykluczyć się rejon obszaru Natura 2000 Dolina Pasłęki PLB280002 oraz tereny podmokłe, torfowiska (ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do siedlisk hydrogenicznych). Z uwagi na lokalizację całej inwestycji na Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Pasłęki, zaplecza należy lokalizować w ten sposób, aby nie naruszyć zakazów obowiązujących na tej formie ochrony przyrody wynikających z Uchwały Nr XXVI/605/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 25.04.2017 r. (np. zakazu zniekształcania rzeźby terenu).

W miejscu przewidywanym pod zaplecze mogą znajdować się tereny z zabudową usługową,

magazynową, nieużytki, ewentualnie z nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Niezainwestowany teren może być wykorzystywany do postoju maszyn. Pod lokalizację placu budowy należy, w pierwszej kolejności, brać pod uwagę tereny pozostające we własności Skarbu Państwa oraz w trwałym zarządzie Inwestora, na terenach których będzie realizowane przedsięwzięcie. Zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew nie podlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą. W szczególności zaplecze budowy musi być zlokalizowane poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym. Powyższe zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do gleby. Odpowiednio dobrane miejsca parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową zapewnią bezpieczeństwo ruchu i zabezpieczą przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew. W sentencji decyzji wskazano również możliwą lokalizację zapleczy budowy względem zadrzewienia.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady związane z wykonywaniem demontażu infrastruktury drogowej i obiektów związanych z drogą, prac ziemnych oraz z wycinką drzew i krzewów. Kamienie, kruszywa i grunt z wykopów powinny zostać wykorzystane na terenie budowy, w przeciwnym razie będą traktowane jako odpad. Zbierany z pasa drogowego humus powinien zostać wykorzystany na terenie przedsięwzięcia (np. do zadarniania skarp i nasypów nowej korony drogi). Wierzchnia warstwa gleby będzie gromadzona osobno. Prace budowlane organizowane będą w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych, a wszystkie powstające odpady, w pierwszej kolejności, będą poddawane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania. Składowane czasowo na placu budowy odpady będą regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych, a następnie przekazywane do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.

Podczas eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady związane z utrzymaniem i konserwacją drogi, w tym oświetlenia, stosowaniem środków zwalczania śliskości jezdni w okresie zimowym oraz ze zdarzeniami losowymi. Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Wszystkie odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich odzysku bądź unieszkodliwienia.

Likwidacja przedmiotowej drogi wiązałaby się z demontażem nawierzchni, chodników, krawężników, oświetlenia, itp. Prace te wykonywane będą przez firmę zewnętrzną. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, zapewniając systematyczny odbiór odpadów.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i drgań, których źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Prace prowadzone będą metodą potokową (na każdym z wydzielonych odcinków drogi realizowany będzie zamknięty cykl robót, co powinno ograniczyć zasięg przestrzenny i czasowy hałasu, a tym samym uciążliwości dla terenów sąsiadujących w placem budowy). W rejonie zabudowy mieszkaniowej, uciążliwości akustyczne będą ograniczone jedynie do pory dziennej (w godz. 6.00 – 22.00), kiedy prowadzone będą prace budowlane. Natomiast na odcinkach, w sąsiedztwie których brak jest terenów chronionych

akustycznie możliwe będzie okresowe prowadzenie prac budowlanych w porze nocy. Ponadto, dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, należy stosować sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Na etapie użytkowania drogi powiatowej źródłem hałasu będzie odbywający się po nich ruch pojazdów. Zasięg hałasu komunikacyjnego od inwestycji ustalono na podstawie przeprowadzonej analizy z zastosowaniem programu Traffic Noise 2008 SE. Wzdłuż analizowanego odcinka drogi powiatowej stwierdzono tereny podlegające ochronie przed hałasem: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zabudowy zagrodowej i rekreacyjno-wypoczynkowej oraz zabudowy związanej z pobytem dzieci i młodzieży (szkoła w Sząbruku). Wystąpienie niewielkich przekroczeń norm hałasu w środowisku (do 3,9 dB) prognozowane są w miejscowościach: Łajsy, Unieszewo i Sząbruk. Na odcinkach przedmiotowej drogi, w ww. miejscowościach zastosowane zostaną środki uspokojenia ruchu umożliwiające utrzymanie w miarę jednostajnej prędkości ruchu poprzez ograniczenie spowolnień i przyspieszeń pojazdów oraz odpowiednie ukształtowanie geometrii i elementów wyposażenia ulicy. Środki te mają za zadanie zapobieganie niewłaściwym zachowaniom kierowców, takim jak: jazda z prędkością wyższą niż dopuszczalna, wyprzedzanie, skręcanie z niewłaściwego pasa drogi, gwałtowne przyspieszanie lub hamowanie itp. Ponadto, jak wynika z treści uzupełnienia do raportu ooś Wnioskodawca przewiduje ograniczenie prędkości do 40 km/h na terenie zabudowanym dla pojazdów ciężarowych. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu oraz poprawa nawierzchni drogowej umożliwi redukcję hałasu o ok. 4 dB.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją powodującą powstanie nowych warunków w odniesieniu do obecnej sytuacji. Realizacja inwestycji spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych, zwiększenie komfortu jazdy i poprawę płynności ruchu. Wykonanie nowej nawierzchni oraz prawidłowa organizacja ruchu wpłyną na poprawę klimatu akustycznego, skutkującą dotrzymaniem norm hałasu. Niemniej, z uwagi na niepewność efektów przyjętych przez Inwestora założeń, celem weryfikacji założeń projektowych i wyników przeprowadzonych obliczeń z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji na środowisko, przeprowadzone zostaną pomiary hałasu drogowego w ramach analizy porealizacyjnej we wskazanych w sentencji lokalizacjach. W ramach analizy porealizacyjnej dla każdego z obszarów wyniki z pomiarów zostaną odniesione również do pozostałych receptorów w poszczególnych miejscowościach, dla których stwierdzono przekroczenia w raporcie ooś. Wyniki pomiarów rzeczywistych oddziaływań akustycznych pozwolą na zdecydowanie o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ust. 3a ustawy z 27 kwietnia 2001 r. *ochrony środowiska* (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 z późn. zm.), organ tworzący obszar ograniczonego użytkowania, określi m.in. wymagania techniczne dotyczące budynków.

W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będzie proces spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz prace związane ze wzrostem emisji pyłu (prace rozbiórkowe, ziemne, transport i składowanie materiałów sypkich, w tym ziemi i kruszyw). Podobne oddziaływania występować będą na etapie likwidacji przedsięwzięcia. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do nieorganizowanej emisji szkodliwych gazów zawierających fenole z organicznymi podstawnikami i WWA. Zasięg tego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia prowadzenia prac. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji lub likwidacji przedsięwzięcia będzie miała charakter okresowy, nieciągły, zmienny, a uciążliwości z nią związane będą minimalizowane przez stosowanie się do warunków wynikających z sentencji decyzji i ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach poruszających się pojazdów. Jak wynika z przeprowadzonej w raporcie oś analizy rozkładu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, poza pasem drogowym analizowanego odcinka drogi powiatowej nie będzie przekroczonych dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu (w szczególności tlenków azotu i pyłu PM_{2,5}). Dodatkowo, do obniżenia emisji zanieczyszczeń przyczynić się będzie poprawa swobody ruchu na drodze uzyskana m.in. dzięki zastosowaniu gładkich nawierzchni zmniejszających tarcie opon. Na etapie użytkowania dróg, ważne dla utrzymania efektu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń będzie utrzymanie dróg we właściwym stanie zapewniającym płynność jazdy oraz unikanie przestoju na drodze.

Emisja gazów i pyłów do powietrza na etapie likwidacji przedsięwzięcia związana będzie głównie z pracami rozbiórkowymi oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. Będzie to przede wszystkim emisja nieorganizowana. Nie przewiduje się jej ponadnormatywnego oddziaływania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego obowiązującym jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016, poz. 1911) w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Inwestycja usytuowana jest w regionie wodnym Dolnej Wisły, w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) *Giłwa z jez. Świętajno, Wulpińskie, Giłwa*, kod: PLRW20001856299. Ta naturalna część wód jest w dobrym stanie, nie jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako niezagrażona. Analizowany odcinek drogi powiatowej zlokalizowany jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych: *JCWPD nr 19* (region wodny Dolnej Wisły), kod: PLGW200019. Zgodnie z zapisami ww. Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły ich stan ilościowy i chemiczny oceniono jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako niezagrażona.

Przedsięwzięcie nie będzie ingerowało w tereny podmokłe i wody stojące. Przebudowywana droga przecina cieki: Struga Siła (Kanał Siła), rzekę Struga Sząbruk (Kanał Sząbruk). Droga przebiega w sąsiedztwie jeziora Naterskiego, jeziora Wulpińskiego, stawów rybnych (między Unieszewem a Łajdami) oraz licznych małych zbiorników bez nazwy (w okolicach miejscowości Sząbruk i Łajsy). Przedsięwzięcie położone jest poza obszarem występowania głównych zbiorników wód podziemnych, a najbliższy zlokalizowany jest Główny Zbiornik Wód Podziemnych Subzbiornik Warmia Nr 205 (ok. 3,5 km). Obszar, przez który przebiega inwestycja drogowa nie jest narażony na niebezpieczeństwo powodzi.

Oddziaływania etapu realizacji i likwidacji przedsięwzięcia na gospodarkę wodno-ściekową będą podobne i związane będą z działalnością zaplecza budowy/rozbiórki drogi. Powstałe na tych etapach ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych będących częścią przenośnych toalet, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Środkami minimalizującymi oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji będzie, m.in. właściwa organizacja i lokalizacja zaplecza budowy. Miejsca postoju ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów budowlanych i odpadów będą zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia gleby substancjami ropopochodnymi. Ponadto, na wypadek wystąpienia w sytuacjach awaryjnych wycieku substancji szkodliwych, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i gleby, wykonawca robót będzie zaopatrzony w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń.

W fazie eksploatacji inwestycji nieznaczne ilości wody (max. 1 m³ rocznie) wykorzystywane będą na cele porządkowe, tj. mycie znaków drogowych. Z uwagi na ilość wykorzystywanej wody, nie przewiduje się powstawania ścieków z tej działalności. Nie przewiduje się również wytwarzania ścieków bytowych. Na etapie użytkowania drogi oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne będzie związane z odprowadzaniem wód opadowych i wzrostem spływów powierzchniowych podczas intensywnych opadów i gwałtownych roztopów oraz spływem zanieczyszczenia z jezdni. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo do pobliskich rowów trawiastych nieuszczelnionych. W rowach tych zachodzić będzie oczyszczanie mechaniczne (w szczególności procesy sedymentacji i flotacji) i biologiczne. Rowy będą również zapewniać retencję przepływów.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji oraz przyjęty sposób odprowadzania wód opadowych z przedmiotowych dróg stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych i nie naruszy ustaleń zawartych w warunkach korzystania z wód.

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwale uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Etap eksploatacji zasadniczo nie przyczyni się do zmiany wpływu na klimat. Biorąc pod uwagę charakter analizowanego przedsięwzięcia oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będące wynikiem spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po analizowanych odcinkach dróg będzie nieznaczące. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy. W ramach rekompensaty za wycinkę drzew, wykonane zostaną nasadzenia zastępcze. W związku z wymianą oświetlenia drogowego na energooszczędne (wykorzystane będą zintegrowane panele PV do zasilania oświetlenia) przedsięwzięcie nie będzie powodowało wzrostu zapotrzebowania na energię. Zastosowane materiały i technologie będą dostosowane zarówno do niskich, jak i wysokich temperatur. Przedsięwzięcie nie będzie ograniczało obiegu powietrza lub obszarów otwartych. Prawidłowa budowa i eksploatacja drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie wód, nie zwiększy zapotrzebowania na wodę. Inwestycja nie jest położona w obszarze zagrożenia powodziowego oraz zagrożenia ruchami masowymi ziemi. Jednak w pewnym zakresie zmieni się naturalna zdolność retencji analizowanego obszaru. Ochrona skarp i rowów przydrożnych będzie realizowana dzięki doborowi odpowiedniej roślinności i stosowaniu zadarniania.

Droga w całości przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Pasłęki (Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr XXVI/605/17 z 25.04.2017 r.). Planowana inwestycja nie przebiega przez obszary Natura 2000. W odległości ok. 1 km na zachód od początku odcinka drogi powiatowej nr 1370N do m. Łajsy, znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Pasłęki (PLB280002). W tym samym kierunku, w odległości ok. 2-2,5 km od tego samego fragmentu drogi, znajduje się obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Natura 2000 Rzeka Pasłęka (PLH280006). Najbliżej położone użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody znajdują się ponad 4 km od inwestycji. Po przeanalizowaniu informacji zawartych w przedłożonym raporcie oś oraz jego uzupełnieniu nie przewiduje się możliwości wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000. Realizacja przedmiotowej inwestycji, z uwagi na jej skalę oraz usytuowanie nie spowoduje także naruszenia spójności sieci Natura 2000. Stwierdzono ponadto, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na pozostałe obszary chronione leżące w jej pobliżu.

Obszar planowanej inwestycji przecina w kilku miejscach potencjalne trasy migracji drobnych zwierząt, jak i roślin. Są to ciągi wzdłuż rzek i małych cieków wodnych (np. rowy melioracyjne, strumienie), które mają znaczenie lokalne i ponadlokalne. W obrębie obszaru przyległego do inwestycji zlokalizowanych jest kilka kategorii lądowych korytarzy i szlaków migracyjnych zwierząt. Przede wszystkim dotyczą one migracji wiosennej płazów. Biorąc pod uwagę przemieszczanie się płazów do tych samych zbiorników, zidentyfikowane szlaki mają charakter stały. Ponadto w obszarze planowanej inwestycji stwierdzono przemieszczanie się drobnych, średnich i dużych ssaków. Przedmiotowe zamierzenie z uwagi na swoją skalę oraz zasięg oddziaływania nie wpłynie negatywnie na ww. korytarze migracyjne zwierząt. Ponadto, istniejąca droga wymusiła już adaptację zwierząt, dlatego stwierdzono, że ta grupa zwierząt nie wymaga budowy specjalnych przejść.

W ramach przedmiotowej oceny planowanego przedsięwzięcia na środowisko wykonano inwentaryzację przyrodniczą, a przedłożone w raporcie oś wyniki posłużyły do analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na przyrodnicze elementy środowiska.

W trakcie prac terenowych zinwentaryzowano w obszarze planowanej inwestycji stanowiska kruszczyka szerokolistnego (*Epipactis helleborine*), który objęty jest ochroną częściową. Poza tym na kilkudziesięciu drzewach w obszarze objętym opracowaniem, stwierdzono występowanie mchu, będącego w Polsce pod ochroną częściową pędzli czek zielonawy. Na obszarze planowanej inwestycji nie stwierdzono siedlisk, o których mowa w Załączniku I do Dyrektywy Siedliskowej. Inwestor zobowiązany jest do uzyskania decyzji derogacyjnej od RDOŚ w Olsztynie na zniszczenie siedlisk i/lub przemieszczenie okazów ww. gatunków, w przypadku realizacji prac w ich stwierdzonym siedlisku.

Inwentaryzacja lichenologiczna obejmowała wszystkie drzewa rosnące w pasie drogowym oraz towarzyszące im inne substraty, mogące stanowić siedliska chronionych gatunków porostów (głazy narzutowe, płyty odsłoniętej gleby, martwe drewno itp.). W przypadku porostów epifitycznych za stanowisko gatunku przyjęto konkretne drzewo. Poszukiwania gatunków chronionych przeprowadzono z ziemi. Obejmowały one szczegółową analizę powierzchni pni drzew (do wysokości 2,5 m) oraz obserwację korony drzew. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew stwierdzono występowanie 9 gatunków porostów chronionych, w tym 5 objętych ochroną częściową i 4 objętych ochroną ścisłą. Wszystkie obserwowane gatunki umieszczone są na Czerwonej Liście Porostów Polski i reprezentują w większości wysokie kategorie zagrożenia (Cieśliński i In.

2006). Do najczęściej obserwowanych gatunków należała: odnożyca kępkowa (336 drzew), odnożyca mączysta (216 drzew), odnożyca jesionowa (212 drzew) i wabnica kielichowata (154 drzewa). Do najrzadszych gatunków występujących w badanej alei należą: brązowniczką zieloną, pustułką rurkowatą i obrostnicą rzęsowatą. W zaproponowanym do realizacji wariantcie A1 zniszczenie chronionych gatunków porostów kształtować się będzie na poziomie od 0 do 50%, w przypadku: szarzynki skórzastej (52,17%), odnożycy opylonej i brodaczkę kępkową po 66%. Procent niszczonej populacji rzadkich porostów, kształtuje się następująco: brązowniczką zieloną 0%, pustułką rurkowatą – 50%, obrostnicą rzęsowatą – 66%. Na zniszczenie siedlisk i okazów chronionych gatunków porostów, Inwestor ma obowiązek uzyskania zezwolenia. Ponadto należy zauważyć, że zasadniczą kwestią przetrwania gatunków porostów oraz innych organizmów prawnie chronionych jest odpowiedni dobór materiału sadzeniowego. Powinien on uwzględniać obecnie występujące tam gatunki drzew. Przy zastosowaniu tego typu rozwiązania zapewni się ciągłość siedlisk chronionych organizmów, jak również odtworzy się uwarunkowania kulturowo-krajobrazowe alei.

W ramach inwentaryzacji obszaru objętego przedsięwzięciem poszukiwano potencjalnych siedlisk gatunków bezkręgowców wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunków podlegających ochronie prawnej na podstawie *ustawy o ochronie przyrody*. W trakcie prowadzonych badań nie stwierdzono występowania chronionych gatunków owadów, natomiast odnotowano występowanie ślimaka winniczka - gatunku znajdującego się pod ochroną częściową. Inwestor zobowiązany jest do uzyskania decyzji derogacyjnej na zniszczenie siedlisk ślimaka winniczka.

Pomimo braku stwierdzeń chronionych gatunków chrząszczy, w tym pachnicy dębowej, konieczny będzie nadzór entomologiczny przy wycince drzew, co podyktowane jest głównie stosunkowo niewielkim procentem wykrywalności pachnicy dębowej – przy zastosowaniu wszystkich metod inwentaryzacyjnych skuteczność wykrywalności wynosi od 40 do 70%. W przypadku stwierdzenia, przed usuwaniem przydrożnych drzew, siedlisk bądź okazów gatunków zwierząt podlegających ochronie gatunkowej, innych niż pachnica dębowa, prace należy przerwać i wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie i/lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzyskanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów określonych w art. 51 ust. 1 i/lub art. 52 ust. 1 *ustawy o ochronie przyrody*.

Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie 4 gatunki płazów: ropucha szara *Bufo bufo*, żaba trawna *Rana temporaria*, żaba moczarowa *Rana arvalis* i żaba wodna *Pelophylax kl. Esculentus*. Wśród wymienionych gatunków, żaba moczarowa podlega ochronie ścisłej, natomiast pozostałe gatunki objęte są ochroną częściową. W obszarze oddziaływania planowanej inwestycji, stwierdzono zbiorniki wodne zasiedlone przez płazy, które stanowią cenne siedliska dla płazów. Zlokalizowane są one w następującym kilometrażu drogi: 3+400, 8+200, 11+100. Na terenie objętym badaniami nie stwierdzono występowania gadów.

Dla zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji inwestycji wykonane zostaną ogrodzenia płótkami tymczasowymi wykonanymi, np. z folii lub geowłókniny, których lokalizacja zgodna będzie ze wskazaniem nadzoru herpetologicznego. Ponadto, w trakcie prowadzenia prac budowlanych podejmowane będą działania zapobiegające stratom w herpetofaunie. Podkreślić należy, że w przypadku konieczności odłowienia płazów i/lub ich przemieszczenia należy uzyskać stosowane zezwolenie RDOŚ w Olsztynie. Aby zapewnić odpowiednie warunki migracji zwierząt

w rejonie planowanych do przebudowy dróg dodatkowo wykonane zostaną przejścia dla płazów oraz trwałe płotki ochronno-naprowadzające, które wskazano w sentencji decyzji.

Stosownie do wyników inwentaryzacji przyrodniczej, w samej alei drzew przydrożnych gniazdowały 4 gatunki ptaków w liczbie 37 par. W wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę planowana wycinka drzew może doprowadzić do uszczuplenia siedlisk dla 13 par z 2 gatunków ptaków. W wariantcie B i C planowana wycinka drzew może doprowadzić do uszczuplenia siedlisk odpowiednio: 36 par z 4 gatunków dla war B i 13 par z 2 gatunków dla wariantu C. Należy zaznaczyć, że planowana wycinka spowoduje w każdym przypadku znaczny spadek dostępnych siedlisk lęgowych w obrębie drzew przydrożnych analizowanej drogi, redukując je o ok. 36,1% (wariant A1), 92,9% (wariant B) i 25,1% (wariant C). Ubytki te mogą być kompensowane lokalnej populacji dostępnymi siedliskami w bliskim otoczeniu inwestycji. Jednakże, w związku z przewidywanym oddziaływaniem realizacji planowanej inwestycji na etapie budowy wskazano wykonywanie wycinki drzew poza sezonem lęgowym. Z uwagi na dużą liczbę stwierdzonych stanowisk lęgowych ptaków nie dopuszcza się wycinki drzew w sezonie lęgowym. Podkreślić trzeba, że Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem na zniszczenie siedlisk ptaków objętych ochroną (całorocznie) oraz na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października, a także z wnioskiem na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 16 października do końca lutego, jeżeli czynność ta nie jest podyktowana względami sanitarnymi lub bezpieczeństwa.

Na terenie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie 7 gatunków ssaków (bez nietoperzy), w tym dwa podlegające ochronie częściowej (bóbr europejski i wiewiórka). Pozostałe gatunki to: zając, sarna, dzik, kuna domowa oraz lis. Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono wyraźnych tras migracji ssaków. Ponadto stwierdzono występowanie co najmniej 5 gatunków nietoperzy z gatunku: borowiec wielki, karlik malutki, karlik drobny, karlik mniejszy i mroczek późny. W trakcie prowadzonych prac nie odnaleziono żadnej kolonii rozrodczej nietoperzy w kryjówkach występujących w drzewach rosnących przy drodze ani w zabudowaniach bezpośrednio sąsiadujących z terenem inwestycji. Nie stwierdzono również zimowisk nietoperzy w przydrożnych drzewach ani miejsc mogących stanowić istotne hibernakula w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej drogi. Bardzo wysoka aktywność nietoperzy na niektórych transektach sugeruje jednak obecność kolonii rozrodczych w niewielkiej odległości od drogi, na terenach pozostających poza granicami terenu badań.

W rezultacie przeprowadzonych prac stwierdzono występowanie potencjalnych kryjówek dla nietoperzy w 563 inwentaryzowanych drzewach, co stanowi prawie 64% wszystkich analizowanych drzew. Wśród stwierdzonych potencjalnych schronień przeważają różnej wielkości dziuple występujące w 463 drzewach, dość liczne są również kryjówki pod płatem odstającej kory (185 drzew) oraz szczeliny w pniach i głównych konarach korony (75 drzew). Większość kryjówek ma niewielkie rozmiary i może stanowić schronienie dla pojedynczych osobników nietoperzy we wszystkich okresach ich aktywności rocznej. Tego typu schronienia są szczególnie istotne w okresie migracji wiosennej i jesiennej oraz mogą stanowić miejsce godów. Duże, obszerne dziuple i szczeliny mogące stanowić kryjówki kolonii rozrodczych stwierdzono w 53 analizowanych drzewach. Nie stwierdzono kryjówek mogących stanowić zimowisko większej liczby nietoperzy. Nowy wariant A1 uwzględnił uwagi tutejszego organu dotyczące zmniejszenia liczby drzew do usunięcia z uwagi, m.in. na wpływ na lokalne i migrujące populacje nietoperzy. W warunkach realizacji inwestycji wskazano środki minimalizujące ewentualny wpływ prac związanych z wycinką drzew na tę grupę

zwierząt. Ponadto, Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem na niszczenie siedlisk (żerowisk) nietoperzy.

Analizowany obszar inwestycji obejmuje głównie tereny przekształcone antropogenicznie, wykorzystywane rolniczo, których główną osią jest analizowana droga o charakterze alejowym. Ponadto, w niewielkim stopniu, w obszarze tym znajdują się lasy, wody, nieużytki oraz zwarta i rozproszona zabudowa. Planowane do budowy/przebudowy obiekty inżynierskie (przepusty), zatoki autobusowe i chodniki nie będą negatywnie wpływać na postrzeganie istniejącego krajobrazu. Znaczący wpływ na krajobraz będzie miała natomiast wycinka drzew w pasie drogowym, gdyż alejowy charakter przebudowywanej drogi jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych i nieodzownych elementów krajobrazu Warmii.

Na badanym odcinku zinwentaryzowano łącznie 881 drzew alejotwórczych. Wiek głównych gatunków alejotwórczych oszacowano na ponad 80 lat. Pomimo dojrzałego wieku, wiele okazów odznacza się dobrym stanem zdrowotnym (ponad 81,5%, tj. 705 drzew). Niespełna 9,13% (170 szt.) drzew odznacza się złym stanem zdrowotnym, a niespełna 1% (4) drzew to osobniki obumarłe. Należy również zaznaczyć, że analizowana droga stanowi integralny element krajobrazu kulturowego Warmii. Droga powiatowa nr 1370N jest wpisana na całej długości do wojewódzkiej ewidencji zabytków prowadzonej przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie, jako aleja o wybitnych i wyróżniających się walorach historyczno-przyrodniczo-krajobrazowych, a odcinki: dojazdowy z Unieszewa do stacji kolejowej oraz dojazdowy z majątku ziemskiego Łajsy do przejazdu kolejowego Łajsy są wskazane jako fragmenty drogi o najwyższych walorach. Z tego względu, stwierdzono o konieczności pozostawienia wymienionych w sentencji decyzji odcinków alei przydrożnych. W ten sposób liczba drzew przeznaczonych do usunięcia zostanie zmniejszona do 318, co umożliwi realizację inwestycji oraz zachowanie cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych regionu. W celu odtworzenia ww. walorów koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych, z wykorzystaniem gatunków drzew i w proporcjach wskazanych w sentencji decyzji, w zależności od obwodów pni drzew przeznaczonych do wycinki. Nasadzenia zastępcze powinny być poddane regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat. Drzewa i krzewy planowane do zachowania mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi, należy zatem dołożyć wszelkich starań, aby zapobiec takim sytuacjom i postępować zgodnie ze wskazaniami określonymi w niniejszej decyzji.

W sąsiedztwie przewidzianej do przebudowy drogi powiatowej znajdują się następujące obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków: kapliczki przydrożne w m. Sząbruk i Unieszewo, zespół pałacowy w m. Łajsy, kościół parafialny p.w. św. Mikołaja i Jana Ewangelisty w Sząbruku i zespół stacji kolejowej oraz dom w Unieszewie. W pobliżu, w Sząbruku znajduje się stanowisko archeologiczne ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków archeologicznych. Ponadto droga powiatowa nr 1370N jest wpisana na całej długości do wojewódzkiej ewidencji zabytków prowadzonej przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie, jako aleja o wybitnych i wyróżniających się walorach historyczno-przyrodniczo-krajobrazowych, a odcinki: dojazdowy z Unieszewa do stacji kolejowej Unieszewo oraz dojazdowy z majątku ziemskiego Łajsy do przejazdu kolejowego Łajsy są wskazane jako fragmenty drogi o najwyższych walorach.

W związku z powyższym, na prowadzenie prac budowlanych na terenach wpisanych do rejestru zabytków, Inwestor zobowiązany jest do wcześniejszego uzyskania pozwolenia konserwatorskiego.

Z uwagi na rodzaje przewidywanych oddziaływań z terenu przedsięwzięcia, ich niewielką skalę oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich nie zidentyfikowano występowania oddziaływań skumulowanych.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego postępowania informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 *ustawy o oś* stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 *ww. ustawy*, jeżeli organ administracji architektoniczno-budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

W toku postępowania, w piśmie z 18 września 2017 r. Wnioskodawca zwrócił się o nadanie wydawanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Stosownie do treści art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności wynika z potrzeby ochrony zdrowia i życia ludzkiego oraz ze względu na ważny interes strony, tj. planowane złożenie wniosku o dofinansowanie inwestycji. Obecny stan techniczny przedmiotowej drogi jest katastrofalny, droga nie spełnia wymagań dotyczących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, co przyczynia się do powstania zagrożenia życia uczestników ruchu drogowego. Przebudowa drogi poprawi bezpieczeństwo i stan techniczny drogi. Wystąpienie Inwestora o dofinansowanie inwestycji jest unikalną szansą na pozyskanie niezbędnych środków na realizację przedsięwzięcia. Zgodnie z treścią oświadczenia z 3 października 2017 r., Inwestor planuje ubieganie się o środki z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, celem współfinansowania przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze uznano, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zwiększy bezpieczeństwo ruchu na przedmiotowej drodze oraz poprawi jakość życia mieszkańców. Ponadto, Inwestor planuje złożyć wniosek o dofinansowanie inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa warmińsko-mazurskiego. Oznacza to, że planowana inwestycja służy interesowi społecznemu oraz ważnemu interesowi strony, spełniając tym samym przesłanki wymienione w art. 108 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, uzasadniające nadanie decyzji administracyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 *kodeksu postępowania administracyjnego* służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 57 § 5 *kodeksu postępowania administracyjnego* termin uważa się za

zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, którym obecnie jest Poczta Polska S.A. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne, o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

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

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 z późn. zm.) Inwestor – Powiatowa Służba Drogorowa w Olsztynie jako jednostka samorządu terytorialnego, jest zwolniony od opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Adam Pogorzelski
Regionalny Konserwator Przyrody

Otrzymują :

1. Inwestor - Powiatowa Służba Drogorowa w Olsztynie
2. Pozostałe strony postępowania – obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie ul. Żołnierska 16, 10-561 Olsztyn
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu, ul. Junaków 3, 82-300 Elbląg
3. Wójt Gminy Gietrzwałd, ul. Olsztyńska 2, 11-036 Gietrzwałd



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 30 kwietnia 2018 r.

WOOS.4210.8.2016.JC.37

Załącznik nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 30 kwietnia 2018 r., WOOS.4210.8.2016.JC.37 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1370N od miejscowości Sząbruk (Siła) przez Unieszewo do DK16 wg wariantu A1.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1370N na odcinku od km0+000 do km 12+126,80. Początek opracowania zlokalizowany jest na granicy działki drogowej i działki drogi krajowej nr 16, w miejscowości Sząbruk (Siła), a koniec wyznacza skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1370N z drogą krajową nr 16 w miejscowości Gietrzwałd (granica gminy Gietrzwałd). Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Gietrzwałd.

W obecnym stanie przedmiotowy odcinek drogi posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości 4-5 m. Droga ta jest drogą wąską, o alejowym charakterze (obustronne zadrzewienie) i przebiega przez tereny rolnicze. Znajdujące się wzdłuż drogi przystanki nie posiadają wyznaczonych zatok. Na terenach zwartej zabudowy znajdują się (fragmentarycznie) jednostronne chodniki, jedynie w miejscowości Sząbruk droga ma przekrój uliczny, z jednostronnym chodnikiem na całej długości i częściowym po obu stronach drogi. Końcowy odcinek drogi przebiega przez tereny leśne, w sąsiedztwie ośrodków wypoczynkowych. Nawierzchnia drogi jest w znacznym stopniu zniszczona, z licznymi spękaniem, nierównościami i ubytkami. W skrajni drogi, w odległości 0,5-1,0 m od krawędzi nawierzchni drogi, występują drzewa. Droga jest wyłączona dla pojazdów o masie własnej powyżej 15 ton.

Planowana inwestycja stanowi drogę kategorii ruchu KR2-KR3, klasy Z, o szerokości jezdni 5,5 m + poszerzenia, z poboczami (z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie) o szerokości 0,75-1,0 m, chodnikami z kostki betonowej (szerokości 2,0 m), zatokami autobusowymi (szerokości 3,0 m). W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

1. budowę i przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu poprzecznego i podłużnego, poszerzenia oraz wzmocnienia,

2. dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi i wymaganych dla obciążenia 100 kN/oś,
3. roboty ziemne,
4. przebudowę i budowę rowów przydrożnych, przepustów i chodników,
5. budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
6. wycinkę drzew zmniejszających bezpieczeństwo ruchu oraz kolidujących z poszerzeniami drogi,
7. zjazdy na posesje przyległe do drogi,
8. przebudowę kolizji z infrastrukturą techniczną,
9. odnowę i uzupełnienie oznakowania wg projektu stałej organizacji ruchu.

Na całej długości przebudowy drogi będzie ona przebiegać po śladzie obecnej drogi. Na wybranych odcinkach drogi zostaną przeprowadzone korekty łuków poziomych i dostosowane do wymagań klasy Z i prędkości projektowej 40 km/h. W miejscach obecnych przystanków autobusowych wykonane zostaną zatoki autobusowe i odcinki chodników zapewniających bezpieczne dojście do autobusu. Nie przewiduje się wyznaczania przejść dla pieszych na odcinkach drogi zlokalizowanych poza obszarem zabudowanym. Poza terenem zabudowy jezdni nie będzie ograniczona krawężnikami.

W związku z realizacją inwestycji drogowej zajdzie konieczność przebudowy kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej (z siecią wodociagową, kanalizacją sanitarną, siecią gazową, telekomunikacyjną i energetyczną). Istniejące oświetlenie drogowe zostanie przebudowane na odcinkach drogi przebiegających przez tereny zabudowane. Planowana jest również budowa nowego oświetlenia w miejscowościach, w których brak jest oświetlenia oraz w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (w miejscach przejść dla pieszych). Zaprojektowane będą oprawy z ledowym źródłem światła podłączone do układu wyposażonego w panel fotowoltaiczny i żelowy akumulator. Wraz z przebudową drogi zostaną przebudowane lub wybudowane nowe obiekty inżynierskie. Odbiornikami wód opadowych z drogi będą rowy przydrożne. Na odcinkach, gdzie obecnie nie występują rowy, zostaną one zaprojektowane lub (ze względu na uwarunkowania terenowe) zaprojektowane będą prefabrykowane ścieki betonowe. Pod zjazdami wykonane będą przepusty DN600. Istniejące przepusty pod drogą powiatową, z uwagi na ich wiek (70-100 lat), stan techniczny i zbyt małe średnice zostaną przebudowane.

Istniejąca powierzchnia pasa drogowego wynosi 18,6 ha, a po zakończeniu inwestycji będzie wynosiła ok. 21 ha, co będzie wynikiem planowanych korekt łuków drogi, zagospodarowania w obszarach zurbanizowanych (chodniki) i budowy zatok autobusowych.

Przebudowa drogi powiatowej wiąże się z utwardzeniem poboczy i poprawą stanu nawierzchni, co sprzyjać będzie bezpieczniejszej, wygodniejszej jeździe oraz zmniejszeniu emisji pyłów i mniejszą presją akustyczną. Powyższe poprawi warunki życia na terenach bezpośrednio przylegających do ciągu komunikacyjnego. Wycinka drzew i krzewów w skrajni drogi poprawi widoczność i zwiększy bezpieczeństwo zarówno kierowców, jak i pieszych poruszających się gruntowym poboczem. Poprawa profilu i nawierzchni drogi ułatwi, w razie wypadku, dojazd służb ratowniczych na tereny pobliskich miejscowości.

Wody opadowe i spływowe z korony przebudowywanej drogi będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych, a ładunki zanieczyszczeń w tych odpływach będą niewielkie i nie stworzą zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia wyburzeń i rozbiórek obiektów kubaturowych.

Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów prowadzone będą na działkach nr: 162/1, 260, 18 i 19, obręb 3 Gietrzwałd, nr: 10, obręb 12 Pęglity, nr 83, 142/2 i 260, obręb 20 Unieszewo oraz nr: 82/1, 82/2, 82/4 i 375/3, obręb 17 Sząbruk.

Przyjęte do analiz natężenie ruchu pojazdów na planowanym do przebudowy odcinku drogi ustalono na podstawie danych projektowych oraz danych archiwalnych. Na tej podstawie ustalono na 2027 r. wielkość strumienia pojazdów:

- w ciągu dnia 120 sztuk pojazdów osobowych/godzinę i 14 pojazdów ciężarowych/godzinę,
- w nocy 30 pojazdów osobowych/godzinę i 4 pojazdy ciężarowe/godzinę.

Budowa drogi wiązać się będzie z krótkoterminowym, chwilowym oddziaływaniem głównie w postaci emisji hałasu i substancji do powietrza, związanym z pracą pojazdów i urządzeń budowlanych. Oddziaływania te ograniczać się będą do godzin dziennych i ustaną w momencie zakończenia prac. Natomiast bezpośrednim i stałym oddziaływaniem w trakcie eksploatacji będzie emisja substancji do powietrza i emisja hałasu, związana z ruchem pojazdów oraz odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych. Oddziaływania te będą miały charakter długoterminowy, jednakże poza pasem drogowym nie będą przekraczały standardów jakości środowiska.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wycinki 318 drzew znajdujących się w pasie ww. drogi powiatowej, co stanowi 36,1% całego zadrzewienia przydrożnego.

Droga w całości przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Pasłęki. Planowana inwestycja nie koliduje z obszarami Natura 2000. W odległości ok. 1 km na zachód od początku odcinka drogi powiatowej nr 1370N do m. Łajsy, znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Pasłęki (PLB280002). W tym samym kierunku, w odległości ok. 2-2,5 km od tego samego fragmentu drogi, znajduje się obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Natura 2000 Rzeka Pasłęka (PLH280006).



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Adam Pogorzański
Regionalny Konserwator Przyrody

