

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 2, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, reprezentowanego przez Pełnomocnika – Pana Jacka Ragusa

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta od km 28+893 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 512 w m. Pieniężno) do km 44+764 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 513 w m. Orneta). Całkowita długość przebudowanej drogi to około 16 km. W zakres inwestycji wchodzi odnowa nawierzchni ze wzmocnieniem nośności do 115KN/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach poprzez ich rozbudowę/przebudowę, budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 221 w m. Nowy Dwór, budowa lub przebudowa istniejących zatok autobusowych, chodników, ścieżek rowerowych i miejsc postojowych, budowa lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych, budowa nowych i przebudowa dotychczas istniejących w terenie zjazdów indywidualnych oraz publicznych, wycinka drzew kolidujących z budową i zarażających bezpieczeństwu użytkowników ruchu, wykonanie elementów infrastruktury technicznej niezbędnej dla wyposażenia drogi w tym oświetlenia ulicznego, odwodnienia oraz wykonanie przebudowy wszelkiej infrastruktury kolidującej z inwestycją.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w powiecie braniewskim oraz lidzbarskim i obejmuje gminy: Gmina Pieniężno, Gmina Orneta.

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

- w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, minimalizując oddziaływanie akustyczne tj. unikać jednoczesnej pracy kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany;
- zaplecze budowy – miejsce parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego, miejsce magazynowania odpadów i materiałów budowlanych – lokalizować w odległości minimalnej 50 m od cieków, zbiorników wodnych, terenów podlegających ochronie przed hałasem oraz terenów cennych przyrodniczo, tj. od terenów wskazanych w kilometrażu drogi: ok. 28+893, ok. 30+400; od ok. 32+504 do ok. 32+769; od ok. 33+400 do ok. 33+720; od ok. 35+050 do ok. 35+380; ok. 35+700; ok. 36+090; ok. 36+430; od ok. 36+750 do ok. 36+900; od ok. 37+120 do ok. 37+500; od ok. 37+830 do ok. 37+920; od ok. 40+420 do ok. 40+550; od ok. 42+530 do ok. 42+950;
- teren zaplecza budowy – park maszynowy, bazę materiałową, miejsce składowania odpadów – utwardzić i zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu;
- plac budowy wyposażać w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). W przypadku powstania ewentualnych wycieków należy na bieżąco je usuwać z wykorzystaniem sorbentów, a przy znacznej części zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zabranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
- stosować sprzęt spawany technicznie i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu lub pojazdów;

- prace związane z naprawą, tankowaniem, wymianą olejów środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego przystosowanych tj. zabezpieczonych przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych;
- wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 1 września do końca lutego tj. poza sezonem lęgowym ptaków. Dopuszcza się wcześniejszą wycinkę drzew – od 1 lipca, prace te w tym okresie należy prowadzić pod stałym nadzorem ornitologicznym. W przypadku stwierdzenia pachnicy dębowej w drzewach przeznaczonych do wycinki, osobniki owada należy zabezpieczyć i przenieść do właściwych siedlisk zastępczych, zgodnie ze wskazaniami decyzji derogacyjnej; wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem entomologicznym. Siedlisko zastępcze dla ww. owadów powinno posiadać odpowiednią pojemność i jakość środowiska przyrodniczego niezbędną do przeżycia przetransportowanych form rozwojowych, a także rokować trwałość przestrzenną i czasową dla dalszego bytowania gatunku. Drzewa zaproponowane jako siedliska zastępcze powinny posiadać obszerne wypróchnienia, które są w stanie pomieścić pozyskane próchnowisko wraz z larwami. W przypadku, gdy stopień zasiedlenia drzew lub liczba drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową będą na tyle duże, że nowe siedlisko nie będzie w stanie pomieścić dodatkowych osobników, prace związane z usuwaniem kłód drzew należy wstrzymać do momentu znalezienia nowego siedliska zastępczego;
- przed wycinką drzew należy wykonać kontrolę chiropterologiczną (1-3 dni przed wycinką) zwłaszcza w obrębie starych drzew z wypróchnieniami i dziupłami, w celu weryfikacji możliwości zasiedlenia poszczególnych drzew przez nietoperze;
- prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone przy użyciu sprzętu mechanicznego w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko uszkodzenia części nadziemnej drzewa, jak i systemu korzeniowego. W miejscach, gdzie prace budowlane przy użyciu sprzętu mechanicznego będą prowadzone w bliskim otoczeniu drzew przeznaczonych do zachowania, pień drzewa należy zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez odeskowanie. Nie należy zabezpieczać drzew mechanicznie przez oszalowanie np. z desek, gdyż wiąże się to z mechanicznym uszkodzeniem plech chronionych gatunków porostów. W takim przypadku drzewa należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez wygradzenie. W przypadku konieczności prowadzenia prac w obrębie bryły korzeniowej drzew rosnących w szpalerze, w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, prace prowadzi ręcznie (małe wykopy) lub przy użyciu mikrokoparki (skrócenie czasu). W razie konieczności wykonania cięcia korzeni, należy wykonać je ostrym, zdezynfekowanym narzędziem; korzenie zmiażdżone i uszkodzone powinny być obcięte do zdrowego miejsca, w celu ograniczenia rozmiaru rany. Powierzchnię cięć korzeni należy zabezpieczyć tak jak gałęzie po cięciach sanitarnych tj. ran po cięciach nie należy zabezpieczać żadnymi preparatami. Wykop od strony drzewa należy wypełnić warstwą ziemi urodzajnej;
- w okresie 3 lat od dokonania nasadzeń drzew należy kontrolować stan nasadzeń. W przypadku obumarcia lub uszkodzenia dane drzewo należy wymienić na zdrowe, w podobnym wieku, należące do jednego z gatunków określonych w pkt 3 nn. decyzji;
- nie dopuszczać do tworzenia się okresowych zastoisk wody, mogących stanowić potencjalne miejsca bytowania płazów;
- otwarte wykopy zabezpieczyć przed przedostaniem się do nich drobnych zwierząt (kręgowców: płazów gadów i ssaków) przez ich możliwie szybkie zasypywanie oraz przykrywanie wykopów niezasypanych po ukończeniu pracy zmiany roboczej takimi materiałami jak: plandeki, deski, płyty wiórowe itp. Ponadto wykopy regularnie kontrolować pod kątem obecności w nich zwierząt. Uwięzione w nich zwierzęta należy odłowić i wypuszczać poza obszar realizacji inwestycji do siedlisk o odpowiednich warunkach dla danej grupy zwierząt;
- na odcinkach kolizji z siedliskami rozrodczymi płazów zastosować tymczasowe obustronne ogrodzenia ochronne, wykonane z folii, agrowłókniny lub agrotkaniny, o wysokości min. 50 cm i wkopane w grunt na głębokości min 20 cm. Ogrodzenia wyposażać w przewieszkę pochyloną w stronę terenu przyległego oraz zakończyć U-kształtną zawrotką. Ogrodzenia ochronne zdemontować po zakończeniu prac budowlanych i odebraniu urządzeń ochrony środowiska.
- w przypadku częściowej likwidacji zbiornika stanowiącego siedlisko płazów, pozostałą część należy zabezpieczyć przed wyschnięciem i zmianą warunków siedliskowych, aby w dalszym ciągu mogła pełnić swoją funkcję;
- prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie:
 - podejmowanie na bieżąco decyzji i ewentualnych interwencji m.in. dotyczących ewentualnego prowadzenia likwidacji zbiorników zasiedlonych przez płazy. W przypadku

- wystąpienia konieczności likwidacji zbiornika lub jego części, prace zostaną wykonane od nadzorem przyrodniczym, po uprzednim sprawdzeniu, czy na dnie zbiornika nie znajdują się płazy. Uwięzione w nich płazy należy odłowić i wypuszczać poza obszar realizacji inwestycji,
- wyznaczenie odcinków koniecznych od ogrodzenia płotkiem herpetologicznym,
 - w przypadku uwięzienia zwierząt na placu budowy odłów osobników oraz wypuszczenia w bezpiecznym miejscu poza terenem placu budowy,
 - w przypadku rannego zwierzęcia uwięzionego na placu budowy wezwanie odpowiednich służb, które udzielą uwięzionym osobnikom niezbędnej pomocy na miejscu lub w odpowiednich ośrodkach rehabilitacji dzikich zwierząt,
 - podjęcie decyzji, w razie takiej konieczności, o wstrzymaniu robót w okresie migracji płazów: km 32+600 przepust przejście dla płazów i zwierząt małych, km 33+393 przepust hydrauliczny przejście dla płazów i zwierząt, km 35+245 przepust drogowy przejście dla płazów, km 37+178 przepust hydrauliczny przejście dla płazów, km 42+737 przepust drogowy przejście dla płazów i zwierząt małych, km 43+137 przepust hydrauliczny przejście dla płazów,
 - kontrola nad poprawnym zabezpieczeniem cieków i prowadzenia wszystkich robót w obrębie cieków, m. in. kontroli w zakresie zamulenia cieku lub zanieczyszczenia, zajęcia terenu pod ciek,
 - zaplanowanie na etapie realizacji sposobu zabezpieczeń i formowania nasypów, skarp urobku oraz przyzm gleby (humusu) i materiałów w taki sposób, aby uniemożliwić zasiedlenie ich przez ptaki, a w przypadku zaistnienia takiej sytuacji, zaplanowanie działań zaradczych, mających na celu wyeliminowanie niszczenia lęgów i zabijania ptaków, które założyły gniazda;
- prace związane z rozbiórką starego i realizacją nowego obiektu mostowego prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych oraz płacht ochronnych przed przedostawaniem się materiałów rozbiórkowych i budowlanych do wody;
 - przed rozbiórką istniejącego mostu dokonać kontroli chiropterologicznej, w celu weryfikacji zasiedlenia mostu, w tym spękań i ubytków konstrukcji przez nietoperze;
 - prace związane z budową przepustów, mostu nad rzeką Młyńska Struga, przebudowy rowów melioracyjnych prowadzić z zachowaniem ciągłości hydrologicznej w ciekach. Wykonywane prace nie mogą powodować zmniejszenia przekroju poprzecznego cieków w obrębie budowy;
 - zastosować kierunkowe oświetlenie drogowe o niskiej emisji promieniowania UV;
 - projektowane naziemne zbiorniki retencyjne, stanowiące element odwodnienia drogowego, wykonać w sposób umożliwiający zasiedlenie je przez płazy. Należy wygrodzić zbiorniki płotkiem herpetologicznym od strony drogi np. przy zastosowaniu siatki o wysokości około 50 cm z przewieszką, na długości 50 m powyżej i poniżej zbiornika, licząc od skraju zbiornika. Wygrodzenie ma na celu zapobiec przedostaniu się herpetofauny na jezdnię. Zbiorniki ogrodzić np. płotem z siatki do wysokości 2 m, aby uniemożliwić wejście/wjazd w okolice zbiornika średnim i dużym ssakom oraz osobom postronnym, a jednocześnie zapewnić wejście/wyjście płazów do/ze zbiornika. Ukształtować skarpe przeciwległą do jezdni w sposób umożliwiający płazom wydostanie się ze zbiornika;
 - obiekt mostowy nad rzeką Młyńska Struga (M-11 w km około 39,950) wybudować w sposób taki, aby pełnił on funkcję przejść dla małych zwierząt, ze względu na uwarunkowania terenowe oraz wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej;
 - paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy przechowywać w szczelnych pojemnikach, spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska;
 - wyposażenie placu budowy w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno – bytowych oraz zapewnić regularny wywóz ścieków do oczyszczalni;
 - wszelkie odpady powstające podczas prac budowlanych gromadzić w sposób selektywny, w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych, zagospodarować w odpowiedni sposób, minimalizować ich ilość. Zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Nie dopuścić do zaśmiecania terenu budowy oraz najbliższego otoczenia;
 - ewentualne odwodnienia wykopów prowadzić w krótkim okresie czasu, nie powodującym obniżenia poziomu wód gruntowych – stosować metody odwodnienia ograniczające jego zasięg oddziaływania

- odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do wód powierzchniowych nie może powodować pogorszenia ich parametrów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych oraz zmiany natężenia i kierunku przepływu wody w ciekach;
 - w trakcie eksploatacji należy prowadzić przeglądy techniczne i utrzymaniowe przepustów, usuwać zalegające zanieczyszczenia oraz zamulenia w granicach oddziaływania drogi;
 - środki zimowego utrzymania drogi wykorzystywać w sposób racjonalny, nie przekraczać dopuszczalnych ilości na powierzchni terenu oddalonego.
- 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**
- planowane przedsięwzięcie należy projektować w sposób określony w przepisach szczegółowych i zgodnie z zasadami wiedzy technicznej w zakresie ochrony środowiska;
 - na całej długości inwestycji zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości - SMA8;
 - wykonać nasadzenia zastępcze w stosunku 1:2 (czyli dwa nasadzone drzewa za jedno drzewo usunięte) tj. w liczbie około 1500 sztuk. Do nasadzeń wybrać gatunki rodzime takie jak: lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon zwyczajny *Acer platanoides*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, grab pospolity *Carpinus betulus*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*. Nie dopuszcza się stosowania 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, przeredzona, 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;
 - wykonać obiekty inżynierskie przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt, które umożliwią im swobodną migrację w poprzek drogi, w lokalizacji: PHZ2 w km proj. około 32,590, PHZ3 w km proj. około 33,395, PHZ5 w km proj. około 34,040, PHZ6 w km proj. około 34,510, PHZ7 w km proj. około 35,415, PHZ8 w km proj. około 37,030, PHZ9 w km proj. około 37,180, PHZ10 w km proj. około 39,535, PHZ13 w km proj. około 41,455, PZ14 w km proj. około 42,180, PZ15 w km proj. około 42,735, PZ16 w km proj. około 42,820, PHZ17 w km proj. ok. 43,135;
 - dla obiektów PHZ wykonać stałe ogrodzenia herpetologiczne na długości około 50 m powyżej i poniżej przejścia odgradzającego od projektowanej drogi wojewódzkiej, o nw. cechach: konstrukcja z pełnych płyt stalowych, elementów betonowych, kompozytowych lub siatek stalowych o średnicy oczek 0,5 cm; wysokość minimalna 50 cm – nad powierzchnią gruntu; w przypadku siatki stalowej – z krawędzią o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi; szczelnie przylegające do powierzchni gruntu – w przypadku elementów prefabrykowanych stabilnie zakotwione, w przypadku siatki stalowej wkopanie jej w grunt na głębokość 20 cm; o zakończeniach w kształcie litery U (tzw. zawrotka);
 - wody opadowe i roztopowe z planowanego do budowy mostu nad rzeką Młyńska Struga, jak i innych obiektów odprowadzane do kanalizacji i odbiorników, muszą być podczyszczeniu w osadniku zawieszin i w separatorze substancji ropopochodnych.
 - w przypadku kolizji elementów planowanego przedsięwzięcia z urządzeniami melioracyjnymi należy zrealizować stosowne prace inżynierskie mające zapewnić ciągłość urządzeń melioracji wodnych. W przypadku jej uszkodzenia w trakcie trwania prac, konieczne jest zgłoszenia tego faktu do stosowanych organów, a następnie naprawy uszkodzonego odcinka.
- 4. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**
- 5. Nie stwierdzam konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.**
- 6. Nie nakładam obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia.**
- 7. Integralną część decyzji stanowi załącznik Nr 1 (charakterystyka przedsięwzięcia).**

UZASADNIENIE

Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, reprezentowany przez pełnomocnika – Pana Jacka Ragus – zwanym dalej „Wnioskodawcą”, wystąpił do Burmistrza Ornety z wnioskiem z 30.11.2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 507 na

odcinku Pieniężno-Orneta, wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko tej inwestycji, sporządzony przez firmę NATURALPROJEKT sp. z o.o. z siedzibą w Nadarzynie z 20.11.2023 r., pod kierownictwem mgr Tomasza Pakuła, zwanym dalej „raportem ooś” oraz innymi wymaganymi załącznikami graficznymi m.in.: uwarunkowań środowiskowych, oddziaływania hałasu, urządzeń ochrony środowiska, wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, planowanej wycinki drzew.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), zwanej dalej „ustawą ooś”, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia jest Burmistrz Ornety.

Przedmiotowa inwestycja, z uwagi na swoje parametry, zgodnie z z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których może być wymagany obowiązek sporządzenia raportu.

Organ w oparciu o art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego poprzez obwieszczenie z 15.12.2023 r., poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. W obwieszczeniu wskazał zakres planowanego przedsięwzięcia, organy opiniujące, 14 dniowy termin na zapoznanie się z dokumentami sprawy. Obwieszczenie wywieszono na tablicach ogłoszeń tutejszego urzędu i zamieszczono na stronie internetowej Urzędu. Dodatkowo organ poprzez pismo z 15.10.2023 r. przesłał ww. obwieszczenie Sołtysowi wsi Nowy Dwór i Henrykowo oraz do Urzędu Miejskiego w Pieniężnie, z uwagi na przebieg inwestycji również przez teren Gminy Pieniężno, z prośbą o wywieszeniu na tablicach ogłoszeń.

Poprzez pismo z 18.12.2023 r. w trybie 77 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy ooś przekazano organom tj.: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie RZGW w Gdańsku Zarząd Zlewni w Elblągu, Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Powiatowemu w Lidzbarku Warmińskim do uzgodnienia przedłożony przez Wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

05.01.2024 r. do organu wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarny w Lidzbarku Warmińskim znak: ZNS.9022.1.32.2023/3.2024 z 03.01.2023 r., poprzez którą została wydana pozytywna opinia w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych i zdrowotnych dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu poprzez wezwanie znak: D.ZZŚ.2.4900.12.2023.MK z 15.01.2024 r. (wpłynęło 18.01.2024 r.), wezwał tutejszy organ do złożenia pisemnych wyjaśnień do raportu ooś. Organ poprzez pismo z 23.01.2024 r. wezwał Wnioskodawcę do złożenia pisemnych wyjaśnień/uzupełnień określonych w ww. piśmie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4221.89.2023.AB.2 z 22.01.2024 r. (wpłynęło 22.01.2024 r.), poinformował tutejszy organ o zmianie terminu zajęcia stanowiska w sprawie uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

07.02.2024 r. do organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy znak: 95-PWY-P-03.2021/JR z 06.02.2024 r., stanowiące odpowiedź na wezwanie Państwowego Gospodarstwa Wodnego w Olsztynie Zarząd Zlewni w Elblągu. Tutejszy organ poprzez pismo z 18.02.2024 r. przekazał nn. uzupełnienie ww. organowi.

Regionalny Dyrektor Ochrony w Olsztynie 16.02.2024 r. wystosował do Wnioskodawcy wezwanie znak: WOOŚ.4221.89.2023.3 w zakresie uzupełnienia braków w raporcie ooś. Wezwanie wpłynęło do tutejszego organu 16.02.2024 r. Organ poprzez pismo z 22.02.2024 r. wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień/uzupełnień wskazanych w tym wezwaniu.

19.03.2024 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy znak: 97-PWY-P-03.2021/JR z 11.03.2024 r. skierowane do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, z prośbą o przesunięcie terminu przekazania uzupełnień określonych w wezwaniu z 16.02.2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4221.89.2023.AB.4 z 26.03.2024 r. (wpłynęło 26.03.2024 r.), poinformował tutejszy organ o zmianie terminu zajęcia stanowiska w sprawie uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem znak: GD.ZZŚ.2.4900.12.2023.MK z 21.03.2024 r. (wpłynęło 26.03.2024 r.) uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które organ zawarł w sentencji nn. decyzji.

22.05.2024 r. do tutejszego organu wpłynęło ponownie wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4221.89.2023.AB.6 z 22.05.2024 r., skierowane bezpośrednio do Wnioskodawcy, do uzupełnienia braków w raporcie ooś.

Do tutejszego organu 24.06.2024 r. wpłynęło pismo Wnioskodawcy znak: 124-PWY-P-03.2021/BK z 20.06.2024 r. skierowane do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie wraz z załącznikami, stanowiące uzupełnienie raportu ooś w związku z wezwaniem organu z 22.05.2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie poprzez postanowienie znak: WOOŚ.4221.89.2023.AB.8 z 22.07.2024 r. (wpłynęło 22.07.2024 r.), uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia i określił warunki jego realizacji.

Organ poprzez obwieszczenie z 24.07.2024 r., stosowanie do zapisów art. 33 ust. 1 oraz 79 ust. 1 ustawy o oś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko tj. zamiesił je w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicach ogłoszeń w budynku Urzędu Miejskiego w Ornecie, jak i na stronie internetowej Urzędu. Dodatkowo organ poprzez pismo z 24.07.2024 r. przesłał ww. obwieszczenie Sołtysowi wsi Nowy Dwór i Henrykowo oraz do Urzędu Miejskiego w Pieniężnie, z uwagi na przebieg inwestycji również przez teren Gminy Pieniężno, z prośbą o wywieszeniu na tablicach ogłoszeń.

06.08.2024 r. do organu wpłynęło postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOS.4221.89.2023.AB.9 z 06.08.2024 r. prostujące oczywista omyłkę pisarską w postanowieniu tego organu znak: WOOS.4221.89.2023.AB.8 z 22.07.2024 r.

Do 06.09.2024 r. zarówno na etapie wszczęcia postępowania, jak i procedury udziału społeczeństwa nie wpłynęły do tutejszego organu żadne uwagi i wnioski, żądania dotyczące realizacji planowanej inwestycji drogowej tj. Rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta.

Stosownie do zapisu art. 75 ust. 4 ustawy o oś organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, wystąpił pismem znak: ROŚ.6220.9.2023 z 16.09.2024 r. do Burmistrza Pieniężna o zaopiniowanie projektu nn. decyzji.

Burmistrz Pieniężna w drodze postanowienia znak: GK.6220.1.4.2024 z 19.09.2024 r. (wpłynęło 20.09.2024 r.) pozytywnie uzgodnił projekt przesłanej decyzji. Tutejszy organ poprzez oświadczenie z 23.09.2024 r. zrzekł się prawa do odwołania od postanowienia.

Organ wypełniając wymóg określony w art. 10 ustawy z ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), poprzez obwieszczenie z 23.09.2024 r. poinformował strony postępowania o zakończeniu postępowania. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej Urzędu, jak i wywieszono na tablicach ogłoszeń w budynku Urzędu Miejskiego w Ornecie. Również przesłano je Sołtysowi wsi Nowy Dwór i Henrykowo oraz do Urzędu Miejskiego w Pieniężnie, z prośbą o wywieszeniu na tablicach ogłoszeń. W terminie wskazanym w ww. obwieszczeniu nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski, ani żądania stron postępowania.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta od km 28+893 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 512 w m. Pieniężno) do km 44+764 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 513 w m. Orneta). Długość odcinka objętego inwestycją to około 16 km. Przedsięwzięcie realizowane na terenie dwóch powiatów tj. braniewskiego oraz lidzbarskiego, w gminie Pieniężno i Orneta, m. Orneta. Droga przebiega w sąsiedztwie miejscowości Wojnity, Cieszęta, Henrykowo, Nowy Dwór. Wyjście poza obecny korpus drogowy obejmuje odcinek drogi o długości około 6,5 km.

Droga wojewódzka Nr 507 w obecnym stanie posiada klasę G. Szerokość jezdni wynosi około 6-7 m. Istniejące zagospodarowanie terenu, na analizowanym obszarze, to w znacznej mierze tereny rolne przynależne do osad, okolicznych wsi i przysiółków. Na wskazanym odcinku drogi zlokalizowany jest 1 obiekt mostowy na rzece Młyńska Struga oraz 17 przepustów o średnicy poniżej 150 cm.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie o oś zakres nn. przedsięwzięcia obejmie: wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia nawierzchni; wykonanie robót ziemnych; budowę nowych konstrukcji nawierzchni; budowę obiektów inżynierskich - m.in. budowę wiaduktu nad linią kolejową Nr 221w m. Nowy Dwór; budowę nowego mostu w nowej lokalizacji przejścia przez rzekę Młyńska Struga; budowę/rozbudowę/przebudowę skrzyżowań wraz z organizacją ruchu; budowę ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych oraz budowę nowych i przebudowę dotychczas istniejących w terenie zjazdów indywidualnych oraz publicznych; ustawienie barier drogowych; ustawienie urządzeń BRD - min. balustrady i wygrodenia w ruchu pieszych i rowerzystów; wykonanie oznakowania poziomego i pionowego; wykonanie elementów infrastruktury technicznej niezbędnej dla wyposażenia drogi w tym oświetlenia ulicznego, odwodnienia oraz wykonanie przebudowy wszelkiej infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją; zabezpieczenie i przebudowę istniejących urządzeń obcych zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli; wycinkę oraz karczowanie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją; nasadzenia drzew i krzewów; oznakowanie drogi oraz wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego; wyplantowanie terenu i obsianie trawą; roboty wykończeniowe i porządkowe.

Na etapie koncepcji poddano analizie 3 warianty planowanego przedsięwzięcia. Dla wszystkich wariantów głównym założeniem było zaprojektowanie drogi wraz z poboczem oraz odwodnieniem za pomocą rowów przydrożnych. W każdym wariantcie zaprojektowano chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe wzdłuż drogi, w celu bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu. Odcinki starodroża nie wykorzystywane – zostaną rozebrane. Utrzymano wszystkie relacje istniejące dróg publicznych oraz zjazdów, poza skrzyżowaniem w km 44+640. Zaprojektowano zatoki autobusowe w istniejących i nowych lokalizacjach. Wariantowanie przebiegu drogi oparto głównie na wyznaczeniu różnych jej tras tj. w śladzie istniejącej drogi, bądź częściowo poza jej śladem oraz innych rozwiązaniach projektowych i związanych z nią infrastruktury drogowej. Żaden z analizowanych w raporcie o oś wariantów nie zakładał konieczności wyburzeń budynków mieszkalnych i/lub gospodarczych. W każdym z wariantów przewidziana jest rozbiórka istniejącego mostu. W wariantcie 2 nowy most zaprojektowano w miejscu istniejącego, natomiast w pozostałych dwóch wariantach przyjęto założenie budowy nowego mostu w nowej lokalizacji i zdemontowanie starego mostu i starodroża na odcinku przejścia przez rzekę Młyńska Struga.

Inwestor wskazał na wariant Nr 3, jako wariant proponowany do realizacji, który jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska. W projektowanym wariantcie 3 najkorzystniej wypadł bilans wycinki drzew w zestawieniu z pozostałymi wariantami, ze względu na odcinkowe poprowadzenie trasy po nowym śladzie, równoległe do istniejącej drogi – na odcinku od Pieniężna do Henrykowa (z wyłączeniem miejscowości Cieszęta). Dzięki takiemu rozwiązaniu w wariantcie 3 wyciętych będzie około 750 drzew, podczas gdy pozostałe warianty zakładają wycinkę około 1900 i 2200 drzew. Niemal trzykrotnie mniejsza skala wycinki w wariantcie 3, w porównaniu z wariantami 1 i 2, pozwoliła na zachowanie najcenniejszych siedlisk przyrodniczych wzdłuż tej drogi oraz pozostawienie cech charakterystycznych dla lokalnego krajobrazu tj. przydrożnych alei drzew. Dodatkowo realizacja wariantu 3 wiązać się będzie z wycięciem około 181 tys. m² drzew i lasów oraz około 6 tys. m² krzewów. Również ten wariant omijając najcenniejsze fragmenty alei przydrożnych drzew powoduje, że nastąpi znaczne ograniczenie negatywnego wpływu na populację chronionych gatunków porostów i nie wpłynie znacząco na zachowanie tej grupy organizmów w skali regionu. Rekompensatą dla utraconych siedlisk będą nowe nasadzenia, na których w przyszłości będą mogły rozwijać się nowe plechy porostów i które zapewnią utrzymanie ciągłości siedliska. W wariantcie 3 wybrany do realizacji przewidziano do zachowania prawie całą aleję lipową pomiędzy Henrykowem, a Pieniężnem, projektując na tym odcinku przebieg drogi nowym śladem. Mimo, że nie stwierdzono pewnego występowania pachnicy dębowej na analizowanym odcinku drogi Pieniężno-Orneta, to występujące tu szpalery drzew są dobrze rokującym siedliskiem, a w ich obrębie zaczynają tworzyć się wypróchnienia wewnętrzne. Mając na uwadze działania podjęte przez Inwestora w zakresie wyboru najbardziej optymalnego wariantu inwestycji, a także występowanie licznych siedlisk pachnicy dębowej w sąsiedztwie analizowanej drogi, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na lokalną populację tego owada. Realizacja inwestycji w wariantcie Nr 3 będzie się wiązała z niemal całkowitym zniszczeniem pięciu zbiorników rozrodczych płazów tj. km 35+234 – 35+343, 36+870 – 36+885, 37+334 – 37+353, 37+857 – 37+887 i 40+852 – 41+212. Kolejny zbiornik zostanie zniszczony w około 40 % tj. km 42+566 – 42+682. Działania minimalizujące pozwolą na wyeliminowanie negatywnych oddziaływań na ta grupę zwierząt. Podczas prowadzenia prac budowlanych prowadzony będzie nadzór przyrodniczy, który kontrolować będzie ich przebieg i na bieżąco reagować w zależności od sytuacji. Zaplanowano wykonanie zbiorników retencyjnych, które stanowiąc będą nowe siedliska dla płazów, czyli kompensację za te siedliska, które zostaną zniszczone podczas wykonania inwestycji.

Założeniem Inwestora jest pozostawienie drogi o parametrach klasy G, o szerokości jezdni 7 m, poboczu min. 1,5 m, ścieżki pieszo – rowerowej – 2,5 m – 3,0 m, ścieżki rowerowej - 2 m, chodniki – min. 1,5 m. Na przedmiotowym odcinku zaprojektowane zostaną zatoki autobusowe w obrębie istniejących oraz w nowych lokalizacjach. Powstanie nowe oświetlenie w miejscach niezbędnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu. W miejscowościach, w których istnieje obecnie oświetlenie planuje się jego przebudowę ze względu na zmianę geometrii drogi. W ramach inwestycji powstanie wiadukt nad linią kolejową Nr 221 w miejscowości Nowy Dwór oraz nowy obiekt mostowy żelbetowy nad rzeką Młyńska Struga, którego światło poziome wyniesie 5 m. Most będzie pełnił funkcję przejść dla zwierząt. Zostanie wyposażony w dwie półki dla zwierząt o szerokości 90 cm każda, które połączone zostaną terenem przyległym. Planowane umocnienia skarp i dna rzeki przy tym obiekcie zakłada wykonanie niskich skarp korony drogi (powyżej półek dla zwierząt) – geosiatką komórkową z obsianiem i humusowaniem, dno i skarpy rzeki (poniżej półek dla zwierząt) – siatkami gabionowymi, a nawierzchnia przejść dla zwierząt z gliny o grubości 10 cm. Na czas budowy nowego obiektu mostowego, stary most wykorzystywany będzie do prowadzenia ruchu pojazdów.

Trasa planowanej do rozbudowy drogi przecina, oprócz ww. rzeki, także ciek o nazwie Dopływ z Henrykowa (dopływ Młyńskiej Strugi) oraz cieki bez nazwy. W ramach tego przedsięwzięcia rozbiorce ulegną istniejące przepusty i wykonane zostaną nowe z blach falistych. Część przepustów przystosowano do roli przejść dla płazów – są to przepusty zlokalizowane w km drogi: około 32,590; około 33,395; około 34,040; około 34,510; około 35,415; około 37,030; około 37,180; około 39,535; około 41,455; około 42,180; około 42,735; około 42,820; około 43,135.

Na etapie budowy dojdzie do czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy. Wg uzupełnieniu do raportu oś wskazano, że zaplecze budowy zlokalizowane zostanie w odległości min. 50 m od cieków, zbiorników wodnych, terenów podlegających ochronie przed hałasem oraz wskazanymi w sentencji nn. decyzji miejscami cennymi przyrodniczo. Będzie ono zorganizowane z zapewnieniem oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu całości prac, teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Zaplecze budowy, w tym: park maszynowy, baza materiałowa i miejsce składowania odpadów, zostanie zorganizowane na terenie wyłożonym szczelnymi materiałami. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych m.in. paliw, smarów i syntetycznych – olejów. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i tymczasowo zmagazynowany w szczelnym pojemniku do czasu niezwłocznego przekazania do utylizacji podmiotowi uprawnionemu. Ewentualne tankowania sprzętu, jego konserwacja będą prowadzone w miejscach o uszczelnionym podłożu tak, aby zapobiec przedostawaniu się, głównie płynnych substancji zawierających substancje ropopochodne, do środowiska gruntowo-wodnego. Ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach przenośnych toalet i odbierane przez uprawnione podmioty. Występować będą okresowe uciążliwości związane z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń do powietrza z maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas prac budowlanych oraz sprzętu transportującego niezbędne materiały na plac budowy. Uciążliwości te będą się przemieszczać wraz z frontem robót, emisje zaś ustępować po zakończeniu prac budowlanych. Prace budowlane będą realizowane zgodnie z ustalonym harmonogramem. Zakład się, że używany

sprzęt będzie poruszał się z ograniczoną prędkością. Wdrożona zostanie zasada wyłączania silników niepracujących w danej chwili urządzeń, ostrożności przy transporcie, załadunku i rozładunku materiałów o charakterze pylistym – m.in. zabezpieczenie plandekami oraz zraszania dróg i placu budowy w czasie wysokich temperatur, jak również w przypadku wietrznej, suchej pogody. Podczas realizacji przedsięwzięcia stosowane będą gotowe mieszanki, dowożone na budowę środkami transportu, eliminując w ten sposób mieszanie kruszywa na terenie budowy. Materiały sypkie będą przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną.

Realizacja inwestycji, jak i ewentualna jej likwidacja jest związana z zapotrzebowaniem na energię elektryczną w niewielkiej ilości, głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy oraz zasilania drobnego sprzętu. Inwestycja jest przystosowana do występowania nagłych zjawisk naturalnych. Prawdopodobieństwo wpływu zmian klimatu na przedmiotową inwestycję jest znikome. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zmieni się zdolność retencji zlewni. Ekstremalne opady odprowadzone będą do odbiorników za pomocą systemu odwadniającego. Materiały wykorzystane do budowy drogi i infrastruktury towarzyszącej będą odporne na działanie niskich i wysokich temperatur.

Emisja hałasu i drgań powstających na etapie budowy inwestycji odznaczać się może dużym wahaniem czasowym i zmiennym natężeniem. Uciążliwość akustyczna i wibracje na etapie budowy będą okresowe, a także krótkotrwałe i po zakończeniu prac budowlanych ustąpią. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na poziomie 100-150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. W celu minimalizacji oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia założono, że wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskiej emisji hałasu tj. wyposażonego w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki. Roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej – w godzinach: 6⁰⁰- 22⁰⁰. Zaplecza budowy będą lokalizowane w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem. W miarę możliwości, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, nie będzie prowadzona jednoczesna praca kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany oraz zostanie zoptymalizowane wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu m.in. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów.

Podczas robót związanych z realizacją nn. inwestycji powstaną odpady z budowy drogi, odpady z zaplecza socjalnego i zaplecza technicznego placu budowy, a także z prac maszyn budowlanych, wycinką drzew i krzewów. Po stronie wykonawcy robót w czasie realizacji inwestycji będzie obowiązek prawidłowego gospodarowania powstającymi odpadami tj. zgodnie z ustawą o odpadach i Prawo ochrony środowiska, m.in. minimalizowanie ilości wytworzonych odpadów, magazynowanie ich w sposób selektywny w wydzielonych i przystosowanych miejscach (utwardzone podłoże), w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych. Odpady niebezpieczne będą gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zdeponowane w wyznaczonym miejscu, o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych będzie oznaczone, zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Zostanie zapewniony regularny odbiór wytworzonych odpadów. Odpady będą przekazywane tylko podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, po zakończeniu robót ustąpi, a teren zostanie uprzątnięty.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z użytkowaniem drogi tj. odpadów powstałych w trakcie remontów i konserwacji drogi oraz w wyniku wypadków i kolizji drogowych. Odpady powstające na etapie eksploatacji będą na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Podczas fazy likwidacji wytwarzane będą odpady z rozbiórki drogi i infrastruktury jej towarzyszącej, odpady powstające na obszarze zaplecza socjalnego, a także z prac maszyn wykonujących prace rozbiórkowe. Po zakończeniu etapu likwidacji teren zostanie uporządkowany i zrehabilitowany.

Powstające na etapie eksploatacji inwestycji maksymalne stężenia emitowanych podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych m.in. tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory, benzen, pył zawieszony, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ochronę roślin. Z uwagi na ten fakt, nie zachodzi konieczność zastosowania działań zmniejszających szerokości stref ponadnormatywnych oddziaływań, gdyż poza obrębem pasa drogowego nie wystąpią stężenia przekraczające dopuszczalne wartości.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji drogi będą pojazdy poruszające się po rozbudowywanej drodze. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów. Oddziaływanie to będzie stałe i długoterminowe. Prognozę równoważnego poziomu hałasu dla rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej wykonano przy wykorzystaniu programu SoundPLAN wersja 8.1, wprowadzając dane takie jak: natężenie ruchu, udział pojazdów lekkich i ciężkich oraz prędkości tych pojazdów. W związku z prognozowanymi przekroczeniami poziomów dopuszczalnych hałasu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 r. poz. 112), będzie konieczne zastosowanie rozwiązań poprawiających klimat akustyczny w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie. W celu minimalizacji tego oddziaływania Inwestor zaplanował zastosowanie na całej długości analizowanego odcinka drogi nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, o skutecznej redukcji hałasu na poziomie nie niższym niż 2 dB (SMA8), w stosunku do nawierzchni referencyjnej SMA 11. Wykonane ponowne obliczenia prognozowanego poziomu hałasu z wykorzystaniem ww. programu, po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu przy zabudowie na terenach podlegających ochronie przed hałasem.

Istniejące odwodnienie drogi jest w złym stanie technicznym. Przepusty i rowy są zdegradowane, przepływ wody jest utrudniony, a miejscami wręcz niemożliwy – warunek sprawnego odprowadzenia wód opadowych z przydrożnych rowów nie jest spełniony. W ramach rozbudowy planuje się odwodnienie drogi głównie poprzez przydrożne rowy trawiaste. W miejscach, gdzie nie pozwalają na to warunki terenowe, istniejące zagospodarowanie terenu, bądź przekrój drogi (przekrój uliczny - w krawężnikach), planowana jest kanalizacja deszczowa, bądź połączenie obu sposobów. Na pozostałych odcinkach planowana jest odprowadzanie wód opadowych i roztopowych za pomocą rowów otwartych. Zastosowany system odwodnienia drogi, będzie opierał się na kierowaniu wód opadowych z rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej przez osadniki zawiesziny do naturalnych odbiorników lub zbiorników retencyjnych. Przed odprowadzeniem wód do cieków z dużych zlewni, przewiduje się retencję wody w 13 zbiornikach retencyjnych. Głębokość zbiorników będzie wynosiła od 0,5 m do 1 m, a pojemność od 140 m³ do 315 m³. Przewidziano, że planowane zbiorniki będą stanowić siedlisko zastępcze dla likwidowanych istniejących siedlisk płazów. W tym celu zaprojektowane zostaną w nich skarpy w taki sposób, aby umożliwić migrację z i do tych zwierząt. Zbiorniki lokalizowano w pobliżu istniejących cieków, siedlisk płazów lub ich szlaków migracji. Dodatkowo przewidziano wykonanie ogrodzenia zbiorników, które nie dopuści do migracji płazów ze zbiornika na projektowaną drogę.

Wody opadowe i roztopowe z planowanego do budowy mostu nad rzeką Młyńska Struga zostaną odprowadzone do wpustów usytuowanych za obiektem, podczyszczane w osadnikach zawiesziny i w separatorze substancji ropopochodnych. Podczyszczone wody skierowane zostaną do rowów drogowych, a następnie do rzeki. Wody opadowe i roztopowe powstające w obrębie rozbudowywanej drogi i wprowadzane do środowiska będą spełniać wymagania wskazane w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych tj. stężenia zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych do odbiorników będą wynosiły: zawiesziny ogólne poniżej 100 mg/l, substancje ropopochodne poniżej 15 mg/l.

Biorąc pod uwagę zaprojektowany system odwodnienia nie przewiduje się możliwości przedostania się substancji szkodliwych do gleb, w związku z powyższym nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowe.

Planowane przedsięwzięcie w części tj. od km 38+775 do km 39+956 położone jest w granicach *Obszaru Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej* ustanowionym w drodze Rozporządzenia Nr 32 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie *Obszaru Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej*. Największe oddziaływanie inwestycji na ten obszar, będzie miało miejsce na etapie jej budowy. Charakteryzować się będzie większym przekształceniem terenu, związane z powstaniem wykopów, placu budowy, dróg tymczasowych, gromadzeniem materiałów i odpadów, wycinką istniejącej zieleni, a co za tym idzie – może spowodować utrudnienia w migracji zwierząt na skutek ich płoszenia. Będą to jednak oddziaływania lokalne i krótkotrwałe, które przeminą po wykonaniu prac budowlanych. Droga nie będzie nowym elementem w tym krajobrazie, a jej oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie oddziaływaniem stałym i długoterminowym. Występujące oddziaływania będą miały ograniczony zasięg, a co za tym idzie negatywny wpływ na obszar chroniony będzie niewielki. Ponadto ze względu na fakt, iż planowana do realizacji inwestycja jest inwestycją celu publicznego, zgodnie z § 4 ust. 2 pkt. 3 ww. rozporządzenia, wymienione w nim zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dopuszczalna jest zatem realizacja tego przedsięwzięcia na terenie *Obszaru Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej*.

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 względem planowanego przedsięwzięcia, znajdują się w odległości: Obszar Natura 2000 *Rzeka Pasłęka (PLH280006)* – około 380 m; Obszar Natura 2000 *Ostoja Warmińska (PLB280015)* – około 1,6 km; Obszar Natura 2000 *Dolina Pasłęki (PLB280002)* - około 4,7 km. Mając na uwadze ww. odległość, charakterystykę gatunków będących przedmiotem ochrony ww. obszarów oraz wyniki inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, że nie wystąpią oddziaływania bezpośrednie na przedmioty ochrony, a oddziaływania pośrednie mogłyby dotyczyć gatunków przemieszczających się na duże odległości.

Trasa inwestycji na odcinku około 4 km biegnie przez korytarz ekologiczny *Dolina Pasłęki KPn-12B*. Ponadto koliduje z korytarzem migracyjnym o znaczeniu lokalnym związanym z rzeką Młyńska Struga. Przedmiotowa droga nie będzie nowym obiektem w terenie, stąd też nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na wskazany korytarz.

Na potrzeby określenia sposobu pokrycia terenu przeznaczonego pod inwestycję i jego sąsiedztwa szatą roślinną oraz zinwentaryzowania fauny na jej terenie i w sąsiedztwie, wykonano inwentaryzację przyrodniczą. Prace terenowe prowadzono w okresie od kwietnia 2021 r. do kwietnia 2022 r. Przed przystąpieniem do prac terenowych wykonano prace kameralne, których celem było oszacowanie koniecznych do podjęcia działań i opracowanie harmonogramu prac terenowych. Inwentaryzacja wykonana w takim przedziale czasowym spełnia minimalne wymagania stawiane tego typu opracowaniom. Bezpośrednim i stałym negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia, wpływającym na florę otoczenia drogi będzie wycinka roślinności, w tym drzew i krzewów w jej sąsiedztwie. W wyniku usunięcia roślinności zmieniają się warunki siedliskowe otoczenia. Inwestycja przecina zarówno tereny bezleśne, jak i fragmenty kompleksów leśnych. Korekta łuków drogowych, jak i poszerzenie pasa drogowego w kompleksie leśnym, spowoduje ubytek powierzchni leśnej oraz zmianę warunków siedliskowych. Ubytek części powierzchni leśnej pośrednio oddziaływać będzie na miejsca, które do tej pory ulokowane były we wnętrzu lasu, a po wycince drzew znajdą się na jego skraju. Wzdłuż planowanego do przebudowy odcinka drogi zinwentaryzowano około 3350 drzew, z czego w wariantcie przyjętym do realizacji tj. wariantcie Nr 3, jak już wspomniano powyżej, wskazano do usunięcia około 750 drzew.

W ramach zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, z uwagi na konieczność usunięcia drzew wskazanych w wariancie do realizacji, zaplanowano nasadzenia zastępcze. Proponowana liczba drzew – około 1500 szt., wynika z przyjętego stosunku 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno wycięte). Proporcja ta jest uzasadniona cennością wycinanych zadrzewień tj. siedlisko chronionych gatunków: pachnicy dębowej i porostów. Dzięki takiej skali nasadzeń będzie to realna rekompensata za ubytek cennego elementu przyrodniczego. Pozwoli również zachować ciągłość trwania siedlisk dla chronionych gatunków. Ważnym elementem na etapie realizacji przedsięwzięcia jest dbałość o właściwe zabezpieczenie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, a znajdujących się w jego rejonie, tak jak to wskazano w sentencji nn. decyzji.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew stwierdzono występowanie 12 porostów chronionych. Wszystkie gatunki znajdują się na Czerwonej Liście Porostów Polski. Analizowany fragment drogi na odcinku Pieniężno-Orneta jest niejednorodny pod względem zachowania alei drzew przydrożnych i występowania chronionych gatunków porostów. Najcenniejsze pod względem bioty porostów i struktury zachowania są odcinki pomiędzy Pieniężnem, a Henrykowem oraz między Henrykowem a granicą lasu, przez który przebiega droga. Wariantowanie przedsięwzięcia pozwoliło na zmniejszenie liczby wycinanych drzew, na których obserwowano chronione gatunki porostów z 498 do 114. To powoduje, że procent zniszczenia populacji kształtować się będzie w granicach 0,5 do 11%, gdzie pierwotnie procent ten mógł sięgnąć nawet 47 %.

Rozpoznanie w zakresie występowania pachnicy dębowej na zadrzewieniu przydrożnym w obrębie wskazanej drogi, dokonano przy pomocy odłowów feromonowych i przeszukiwania próchnowisk. Nie stwierdzono pewnych śladów obecności tego owada, natomiast odłowiona pachnica mogła również dobrze zasiedlać przydrożny drzewostan zarówno wzdłuż analizowanej drogi, jak i dróg z nią sąsiadujących. Drzewa w ww. wymienionej alei pomimo zaawansowanego wieku nie posiadają otworów, które umożliwiłyby wysypanie próchnowiska, to pozostawienie pni w ich sąsiedztwie pozwoliłoby dorosłym owadom migrować i zasiedlać wspomnianą aleję.

Ponadto z chronionych gatunków owadów odnotowano obecność sześciu przedstawicieli rodzaju trzmieł *Bombus*: parkowy *B. hypnorum*, kamiennik *B. lapidarius*, gajowy, *B. lucorum*, rudy *B. pascuorum*, leśny *B. pratorum*, ziemny *B. terrestris*. Zaplanowano w ramach inwestycji działania minimalizujące wpływ jej na bezkręgowce, dzięki czemu nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania na zwierzęta bezkręgowce objęte ochroną prawną.

W trakcie inwentaryzacji stwierdzono występowanie 10 gatunków płazów m.in. traszki grzebieniastej i kumaka nizinnego, które są wymienione w II i IV Załączniku Dyrektywy Siedliskowej oraz rzekotki drzewnej, żaby moczarowej, grzebiuszki ziemnej i ropuchy zielonej – wymieniane w IV Załączniku tej Dyrektywy. W okresie wiosennym i jesiennym nie zaobserwowano oraz nie zidentyfikowano wyraźnych szlaków migracji płazów np. zwiększonej śmiertelności na odcinkach istniejących dróg. Płazy przemieszczały się do zbiorników z najbliższego ich otoczenia. W obszarze badań stwierdzono występowanie 5 gatunków gadów objętych ochroną częściową: żmiję zygzakowatą *Vipera berus*, zaskrońca *Natrix natrix*, padalca *Anguis fragilis*, jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis* i jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara*. Działania minimalizujące pozwolą na wyeliminowanie negatywnych oddziaływań na tę grupę zwierząt. Dane ichtiologiczne stwierdzają występowanie w ciekach, a w szczególności w płynącej w buforze rzece Drwęcy Warmińskiej takich ryb jak: leszcz, lin, płoć i karaś, krap, wzdregę i ukleja oraz szczupak i okoń. Działania minimalizacyjne przyczynią się do wyeliminowania możliwego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na ichtiofaunę.

W badanym buforze stwierdzono występowanie trzech chronionych częściowo gatunków roślin naczyniowych: bagno zwyczajne *Ledum palustre*, grzybień białe *Nymphaea alba* i stoplamek krwisty *Dactylorhiza incarnata*, nie stwierdzono gatunków objętych ochroną ścisłą i wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. W liniach rozgraniczających każdego wariantu znalazły się fragmenty siedliska 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska, siedliska 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne oraz olsu. Nie są to płaty siedlisk chronionych w ramach wyznaczonych obszarów Natura 2000. Zakres ingerencji we wskazane siedliska nie będzie znaczący, a zaplanowane działania minimalizujące, pozwolą na ograniczenie wpływu podczas prac budowlanych.

W obszarze inwentaryzacji odnotowano 59 gatunków ptaków, w tym 52 gatunki objęte ochroną ścisłą, 3 gatunki objęte ochroną częściową oraz 4 gatunki łowne. Oddziaływania na te osobniki po realizacji planowanego przedsięwzięcia (faza eksploatacji), będą tożsame z tymi występującymi obecnie tj. związany z płoszeniem ptaków i z oddziaływaniem hałasu. Na etapie realizacji wpływ na ornitofaunę związany będzie również z płoszeniem i wpływem hałasu. Dodatkowo w związku z koniecznością wykonania wycinki drzew i krzewów zniszczeniu ulegną siedliska ptaków. Charakter oddziaływania rozbudowywanej drogi na siedliska ptaków można określić, jako: bezpośredni, długoterminowy, stały i nieodwracalny. Wyjątek stanowią fragmenty pasa zajętości wykorzystane jedynie tymczasowo na etapie realizacji, które po zakończeniu prac budowlanych nie zostaną włączone do infrastruktury drogowej. Dla tych obszarów oddziaływanie będzie miało charakter: bezpośredni, krótkoterminowy, tymczasowy i odwracalny. Wycinka drzew przeprowadzona poza okresem lęgowym, zminimalizuje oddziaływanie etapu realizacji przedsięwzięcia na ornitofaunę.

Na analizowanym obszarze odnotowano 18 gatunków ssaków, w tym 5 gatunków chronionych: bóbr europejski, wydra europejska, wiewiórka pospolita, jeż wschodni, kret oraz 13 gatunków ssaków łownych: łoś, jelen, daniel, sarna, dzik, borsuk, lis, zając szarak, tchórz, kuna domowa, kuna leśna, wizon amerykański i jenot. Stwierdzono również występowanie pięciu gatunków nietoperzy: borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus*, karlika małego *Pipistrellus pipistrellus*, karlika większego *Pipistrellus nathusii* oraz karlika drobnego *Pipistrellus pygmaeus*. Najbardziej były one aktywne wzdłuż zadrzewień. Można więc domniemać, że przestrzeń wokół zadrzewień – bogata w owady – to korytarze przelotów, a być może trasy migracyjne tych zwierząt. Nie stwierdzono miejsc kolonii letnich, nie odnotowano miejsc, które w okresie letnim

mogłyby stanowić kryjówki dla kolonii, a także miejsc rojenia. Jednakże w zadrzewieniach wzdłuż cieków przecinanych przez planowaną drogę, występują drzewa dziuplaste mogące stanowić kryjówki nietoperzy.

Z uwagi na fakt, że planowana inwestycja polega na rozbudowie drogi już istniejącej, a zakres zmian i korekt przebiegu w stosunku do stanu istniejącego nie jest znaczący, a także ze względu na charakter terenu w rejonie drogi, na którym licznie występują tereny dogodne do żerowania chiropterofauny, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie zajętości terenów żerowiskowych nietoperzy. Należy mieć jednak na uwadze, że na podstawie: Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408), Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji planowanej inwestycji należy więc bezwzględnie przestrzegać powyższych zakazów oraz przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ww. rozporządzeniach oraz z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowana inwestycja – rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta, położona jest na terenie obszaru dorzecza Wisły – region wodny Dolnej Wisły, w zlewni w jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych:

- kod PLRW20001156699 o nazwie *Drwęca Warmińska od Mingajna do ujścia*. JCWP posiada status naturalnej części wód, jest ona monitorowana. Stan tych wód oceniony został jako zły, zaś ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako zagrożona. Dla analizowanej JCWP wprowadzono derogację, w tym ustalono mniej rygorystyczne cele oraz czasową, na podstawie której osiągnięcie celów środowiskowych – dobry stan ekologiczny; zapewnieni drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [bezo(a)piren(w)], związki tributylocyn(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry może nastąpić dopiero do 2027 r.;
- kod PLRW20001056789 o nazwie *Młynska Struga*. JCWP posiada status naturalnej części wód i jest ona monitorowana. Stan tych wód oceniony został jako zły, zaś ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako zagrożona. Dla analizowanej JCWP wprowadzono derogację w tym ustalono mniej rygorystyczne cele oraz czasową, na podstawie której osiągnięcie celów środowiskowych – dobry stan ekologiczny; zapewnieni drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [bezo(a)piren(w)], związki tributylocyn(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry może nastąpić dopiero do 2027 r.;
- kod PLRW2000115689 o nazwie *Walsza od Katłowki do ujścia*. JCWP posiada status naturalnej części wód, jest monitorowany. Stan tych wód oceniono jako zły, zaś ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako zagrożona. Dla analizowanej JCWP wprowadzono derogację w tym ustalono mniej rygorystyczne cele oraz czasową, na podstawie której osiągnięcie celów środowiskowych – dobry stan ekologiczny; zapewnieni drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [bezo(a)piren(w)], związki tributylocyn(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry może nastąpić dopiero do 2027 r.; substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE – do 2039 r.

Dla JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na warunki naturalne, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brak możliwości technicznych (w tym niewystarczające dane na temat źródeł zanieczyszczenia).

Przedsięwzięcie położone jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych – kod: PLGW200019, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określona jest jako niezagrożona. Celem środowiskowym JCWPd jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego tych wód.

We wskazanych powyżej JCW znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk i gatunków, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie i poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Inwestycja jest położona w Obszarze Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej oraz w pobliżu Obszarze Chronionego Krajobrazu Rzeki Walszy.

W obszarze realizacji inwestycji, ani w jego strefie oddziaływania nie występują obszary wodno-błotne, ujścia rzek, Przedsięwzięcie jest położone poza zasięgiem strefy ochronnej ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz obszarów przylegających do jezior. Przedsięwzięcia nie jest położone na terenie, gdzie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią.

Z uwagi więc na zapisy art. 81 ust. 3 ustawy o oś oraz ww. dane należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie stwarza nowego i nie zwiększy istniejącego zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla ww. JCW w „*Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*”, przyjętym w drodze Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Wg danych zawartych w raporcie o oś inwestycja koliduje na odcinku końcowym z obszarem wpisanym do rejestru zabytków i gminnej ewidencji zabytków (od ok. km 34+590 do ok. km 44+773) tj. układem urbanistycznym ul. Elbląskiej i Podgórznej w m. Orneta (nr rej.: A-1621 z 17.02.1986). Trasa inwestycji przebiega przez aleje przydrożne wpisane do gminnej ewidencji zabytków. Aleje te zostały udokumentowane na podstawie opracowania Regionalnego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie pt. „*Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko – mazurskiego*” Olsztyn 2007. Na terenie przeznaczonym pod inwestycję brak jest zidentyfikowanych stanowisk archeologicznych. Najbliżej położone stanowisko archeologiczne znajduje się w odległości około 60 m od drogi w km 40+500. Należy mieć jednak na uwadze, że roboty ziemne, w tym

szczególnie roboty drogowe, które ingerują w podłoże gruntowe mogą spowodować odsłonięcie niezarejestrowanych zabytków archeologicznych, w tym m.in. obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy oraz zabytkowych nawarstwień kulturowych.

Na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia nastąpi emisja gazów cieplarnianych do atmosfery, emitowanych przez środki transportu, maszyny i urządzenia. Na etapie budowy i likwidacji będą to oddziaływania tymczasowe, a na etapie eksploatacji głównie związane z emisjami zanieczyszczeń zależnych od natężenia ruchu pojazdów, które nawet przy dużym ruchu pojazdów, nie wychodzą poza pas drogowy, należy stwierdzić, że wpływ na klimat nn. przedsięwzięcia jest minimalny. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zmiana sposobu użytkowania gruntów i konieczne będzie usunięcie roślinności, co wpłynie na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Jednak w ramach przedsięwzięcia planowane jest wykonanie nasadzenia zieleni, co zminimalizuje to oddziaływanie.

Prace budowlane będą prowadzone na terenie, który został już przekształcony przez człowieka – powierzchnia drogi, pola uprawne. Realizacja prac planowanych w ramach przedsięwzięcia będzie wymagała naruszenia wierzchniej warstwy gleby – humusu. Po zakończeniu głównych prac budowlanych, zdjęta warstwa ziemi urodzajnej zostanie wykorzystana do umacniania skarp lub posłuży do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo tj. na okres budowy. Czasowe zajęcie powierzchni będzie procesem odwracalnym. Po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i zrehabilitowany.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swoją skalę oraz zasięg oddziaływać, nie będzie powodowało transgranicznego oddziaływania na środowisko (odległość od granicy państwa około 20 km). Nie przewiduje się wystąpienia tego oddziaływania, ani w trakcie trwania robót budowlanych, ani podczas eksploatacji inwestycji.

Wg ustawy Prawo ochrony środowiska poważna awaria to zdarzenia, w szczególności emisje, pożary lub eksplozje, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska, albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Poważne awarie związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. W wyniku wypadku drogowego i przewozu materiałów niebezpiecznych na degradację elementów środowiska naturalnego i wytworów cywilizacji narażone są przede wszystkim organizmy żywe - ludzie, zwierzęta i rośliny oraz gleba, wody powierzchniowe i podziemne. Zapobieganie awariom i skutkom awarii to przede wszystkim przestrzeganie zasad bezpieczeństwa zarówno w trakcie prac budowlanych m.in. dbałość o stan techniczny maszyn, urządzeń, pojazdów i użytkowanie ich w sposób zgodny z przeznaczeniem, w tym przestrzeganie dopuszczalnych ładowności, zabezpieczeń i zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niniejsza inwestycja jest ukierunkowana na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i przeciwdziałanie zwiększeniu ryzyka wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym.

Zgodnie z art. 80 z ustawy o oś organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wzdłuż obszaru inwestycyjnego znajdują się tereny objęte obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonymi następującymi uchwałami:

- Uchwała BRM.0007.30.2015 z dnia 27.05.2015 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego fragmentu obrębu geodezyjnego Nowy Dwór, gmina Orneta;
- Uchwała BRM.0007.43.2016 z dnia 31.08.2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu przy ul. mjr Henryka Sucharskiego w Orniecie;
- Uchwała BRM.0007.59.2020 z dnia 12.10.2020 r. w sprawie: Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego terenów położonych w mieście Orneta;
- Uchwała L/239/10 z dnia 15.07.2010 r. w sprawie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego części obrębu Borowiec, części obrębu Cieszęta, Gmina Pięńsko oraz części obrębu 3 Miasta Pięńsko;
- Uchwała L/239/10 z dnia 15.07.2010 r. w sprawie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego części obrębu Borowiec, części obrębu Cieszęta, Gmina Pięńsko oraz części obrębu 3 Miasta Pięńsko;
- Uchwała XIII/94/11 z dnia 26.10.2011 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Orneta;
- Uchwała XXII/163/08 z dnia 27.08.2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu obejmującego część obrębu geodezyjnego Krzykały, gm. Orneta,
- Uchwała XXVI/139/04 z dnia 28.10.2004 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu w rejonie ulic: Akacyjowa, Jaśminowa, Świerkowa, Jarzębinowa, Polna i Sosnowa;
- Uchwała XXVII/168/05 z dnia 19.05.2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Starego Miasta wraz z terenem Przedmieścia Staromiejskiego;
- Uchwała XXXIX/210/05 z dnia 01.12.2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Starego Miasta w Orniecie.

Zgodnie z art. 85 ustawy o oś – przy wydawaniu decyzji zostały uwzględnione uzgodnienia wszystkich organów uzgadniających planowane przedsięwzięcie oraz informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na etapie wszczęcia postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, ani z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły do tutejszego organu żadne wnioski, uwagi i zastrzeżenia dotyczące realizacji planowanej inwestycji.

W ocenie tutejszego organu zebrane informacje odnoszące się do planowanego przedsięwzięcia, pozwalają wystarczająco ocenić wpływ jego na poszczególne elementy środowiska i wskazać, że realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów objętych prawną formą chronioną, w tym Obszar Natura 2000, jak również nie istnieje ryzyko kumulowania się oddziaływań. Z uwagi na ten fakt: nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko; nie stwierdzono konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania; nie nałożono obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia.

Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 ustawy o oś, 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.

Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić zgodnie z danymi przedłożonymi w raporcie o oś, warunkami wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji i obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska, w sposób jak najmniej szkodliwy dla środowiska.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono orzec jak w sentencji.

POUCZENIE:

Od niniejszej decyzji służy stronie wniesienie odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za moim pośrednictwem w terminie czternastu dnia od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o oś.

Burmistrz Ornety
Katarzyna Lasocka
(podpis nieczytelny)

Orneta, 04.10.2024 r.

Załącznik do decyzji
znak: ROŚ.6220.9.2023 z 04.10.2024 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 507 na odcinku Pieniężno-Orneta od km 28+893 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 512 w m. Pieniężno) do km 44+764 (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 507 z drogą wojewódzką Nr 513 w m. Orneta). Długość odcinka objętego inwestycją to około 16 km. Celem inwestycji jest rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej nr 507, o nawierzchni bitumicznej wraz z budową obiektów inżynierskich, budową infrastruktury ściśle powiązanej z drogą, a także przebudową lokalnych dróg (wojewódzkich, powiatowych, gminnych) oraz kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej. Na odcinku rozbudowywanej drogi projektuje się m.in. ścieżki rowerowe, chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, przepusty pod drogą (konstrukcja z blach falistych), 1 wiadukt nad linią kolejową nr 221 w m. Nowy Dwór, mina Orneta, 1 obiekt mostowy – most nad rzeką Młyńska Struga - konstrukcja żelbetowa rama, (obiekt z dwustronną półką przejazdową inspekcyjną/dla zwierząt). Nie przewiduje się etapowania robót.

Zastosowanie rozwiązań projektowych polegających na rozbudowie istniejącej drogi, częściowo na nowym przebiegu, zdecydowanie poprawi funkcjonalność istniejącego układu komunikacyjnego, poprawi bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego oraz przełoży się na zmniejszenie zużycia technicznego samochodów, czasu, kosztu i komfortu przejazdu, jak również emisji spalin oraz ryzyko wypadków.

Realizacja inwestycji będzie polegała na zdjęciu istniejącej nawierzchni na odcinkach przebiegających w śladzie istniejącej drogi, korytowaniu drogi do przewidzianej projektem głębokości, wyrównaniu i wyprofilowaniu dna koryta do projektowanych spadków, wykonaniu wzmocnienia podłoża w razie potrzeby oraz wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni. W przekroju podłużnym drogę zaprojektowano w dostosowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu oraz tak, aby zoptymalizować roboty ziemne. Zaprojektowane normatywne spadki podłużne oraz poprzeczne zapewnią sprawny spływ wód opadowych do projektowanych rowów drogowych. Przewiduje się odwodnienie powierzchniowe. System odwodnienia drogi będzie opierać się na: rowach drogowych, rowach łączących rowy drogowe z odbiornikami oraz na kanalizacji deszczowej w rejonie skrzyżowań i zbiorników retencyjnych. Na odcinkach, gdzie występują lokalnie nagłe obniżenia terenu, przewiduje się w celu zachowania ciągłości rowów, z wymaganymi pochyleńmi podłużnymi, wykonanie grobli (dno rowu powyżej poziomu terenu istniejącego – w nasypie), z ewentualnym przepuszczeniem wody ze zlewni terenowej pod rowami za pomocą przepustów. Przed odprowadzeniem wód do cieków z dużych zlewni przewiduje się retencję wody w zbiornikach retencyjnych.

Do wykonania nasypów przewiduje się wykorzystanie w miarę możliwości, w pierwszej kolejności gruntów rodzimych z ukopów. W przypadku niewystarczającej ilości mas ziemnych pozyskanych w trakcie prac budowlanych, zakłada się możliwość dowiezienia gruntu. Humus z obszaru inwestycji zostanie usunięty przed przystąpieniem do robót ziemnych i składowany w pryzmach.

Przy realizacji omawianego zadania zostaną wykorzystane materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności, tj.: piasek, cement, kruszywa naturalne, beton, masa bitumiczna. Wykorzystane zostaną również: elementy oznakowania pionowego i materiały niezbędne do wykonania infrastruktury towarzyszącej drodze.

Realizacja planowanej inwestycji będzie wiązała się z zapotrzebowaniem na wodę, surowce i materiały budowlane, paliwa oraz energię elektryczną głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia. Woda wykorzystywana będzie na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Zapotrzebowanie na paliwa oraz energię będzie związane z pracą maszyn budowlanych i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji inwestycji.

Przy zachowaniu odpowiednich działań w fazie realizacji inwestycji, polegających m.in. na: odpowiedniej lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, odpowiednim stanie technicznym sprzętu budowlanego, ograniczeniu szerokości pasa zajętego pod plac budowy do minimum, zachowaniu wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się związków ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego, sukcesywnym usuwaniu z terenu robót odpadów oraz przy zapobieganiu sytuacjom tj.: spływom wód opadowo-roztopowych z terenu budowy oraz wyłukiwaniu zanieczyszczeń z materiałów używanych do budowy, nieodpowiednim składowaniem materiałów budowlanych oraz materiałów stosowanych w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych, niewłaściwej lokalizacji zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowanego zaplecza sanitarnego itp., nieodpowiednim składowaniem odpadów, zanieczyszczeniem wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) wyciekającymi z maszyn np. w wyniku awarii, przeciwdziałanie ryzyku zanieczyszczenia środowiska gruntowego oraz wód powierzchniowych i podziemnych zostanie osiągnięte.

Po zakończeniu prac budowlanych teren inwestycji zostanie należycie uporządkowany.