



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

WOOŚ.4242.77.2017.JC.14

ROŚ / 15.05.2018
Olsztyn, 11 maja 2018 r.
URZĄD GMINY JEDWABNO
WPŁYNEŁO
15.05.2018
L. dz. 3169/2018
Podpis [signature]

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.) oraz art. 77 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.), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku 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), po rozpatrzeniu pisma Wójta Gminy Jedwabno z 10 listopada 2017 r., znak: GT.6220.2.2016

postanawiam

uzgodnić realizację przedsięwzięcia pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi powiatowej nr 1639 N Witowo-Warchały” oraz określić niżej wymienione warunki:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. prace budowlane prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu; stosować maszyny i urządzenia o niskich mocach akustycznych; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu;
2. prace prowadzić z uwzględnieniem maksymalnego skrócenia czasu wykonania poszczególnych odcinków (poprzez szybkie zasypywanie wykopów i rekultywacji);
3. 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);
4. zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów lokalizować w oddaleniu od:
 - zbiorników i cieków wodnych, terenów podmokłych,
 - jezior (w odległości nie mniejszej niż 50 m od jezior),
 - obszarów leśnych,
 - zabudowy mieszkaniowej i innych obszarów podlegających ochronie akustycznej;
5. zaplecza budowy lokalizować:
 - 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;
 - poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m i poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m);
6. utwardzić teren zaplecza budowy w miejscu przechowywania substancji niebezpiecznych;
 7. w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00; w rejonie tym unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
 8. materiały budowlane magazynować na wyznaczonym miejscu budowy, w sposób uniemożliwiający przedostawanie się substancji do środowiska gruntowo-wodnego lub w kontenerach;
 9. materiały będące źródłem emisji pyłów transportować i magazynować pod plandekami; w dni słoneczne i wietrzne plac budowy zraszać wodą i ograniczyć prędkość pojazdów w rejonie budowy; maszyny i sprzęt używany podczas prac budowlanych tankować na wyznaczonym i utwardzonym placu w obrębie zaplecza budowy;
 10. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
 11. 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;
 12. powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach; odpady niebezpieczne magazynować na terenie utwardzonym, w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach (kontenerach), zabezpieczonych przed wpływem opadów atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych; odpady z rozbiórki wywozić z terenu budowy bez ich składowania;
 13. paliwa, emulgatory i lepiszcza magazynować w szczelnych, przykrytych zbiornikach;
 14. odpady powstające na placu budowy oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
 15. zdjęcie humusu przeprowadzić optymalnie na początku sezonu wegetacyjnego, po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy faktu przebudzenia się zwierząt, aby umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu objętego inwestycją; wierzchnią, urodzajną warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład, w celu jej późniejszego wykorzystania w miejscu inwestycji;
 16. podczas prac związanych z przebudową przepustów wodnych:
 - a) unikać likwidacji niezbędnych dla rozwoju i życia organizmów odsypów, namuleń, czy nawisów brzegowych,
 - b) unikać zmian naturalnego układu dna,
 - c) stosować różne i zmienne nachylenia skarp w uzależnieniu od rodzaju gruntu, możliwości terenowych i względów krajobrazowych,
 - d) w przypadku konieczności poszerzenia koryta, roboty realizować z jednego brzegu, pozostawiając drugi w stanie naturalnym;

17. przewidzieć zabezpieczenie powierzchni elementów przepustów przy użyciu substancji chemicznych niereaktywnych z wodą;
18. roboty ziemne wykonywane na ciekach i w ich bezpośredniej bliskości prowadzić w sposób niezmieniający naturalnych kierunków spływu wód;
19. ograniczać czas prowadzonych odwodnień budowlanych i stosować metody ograniczające ilość odpompowywanej wody;
20. wycinkę drzew i zakrzewień prowadzić poza sezonem lęgowym w terminie od 1 września do końca lutego;
21. wycinkę drzew o obwodach pni powyżej 100 cm prowadzić pod nadzorem entomologicznym;
22. w ramach kompensacji utraty miejsc gniazdowania zamontować 13 skrzynek lęgowych przeznaczonych dla sikor, pleszki i szpaka;
23. 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;
24. 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;
25. na etapie budowy inwestycji zastosować obustronne wygrodzienia drogi (tymczasowe płotki herpetologiczne) na odcinkach drogi:
 - a) km 0+000 – 0+280 - obustronnie
 - b) km 0+300 – 0+440 – po lewej stronie
 - c) km 0+440 – 0+820 – po lewej stronie
 - d) km 0+970 – 1+160 – po prawej stronie
 - e) km 1+350 – 1+405 – po lewej stronie
 - f) km 1+680 – 2+110 - obustronnie
 - g) km 2+110 – 2+285 – po lewej stronie
 - h) km 2+110 – 2+290 po prawej stronie,w trakcie prowadzonych prac, na wskazanie nadzoru przyrodniczego lokalizacja płotków może ulec zmianie;
26. tymczasowe ogrodzenia wykonać, np. z folii lub geowłókniny i wyposażyć w tzw. przewieszkę (odchylenie na zewnątrz) w celu zminimalizowania możliwości

przechodzenia płazów przez wyгородzenie; płotek powinien mieć wysokość ok. 50 cm i być zakopany pod powierzchnię gruntu na głębokość 5-10 cm, aby zapewnić szczelność konstrukcji; końcowy odcinek płotka zakończyć na kształt litery U;

27. 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;
28. wprowadzić zabezpieczenia wykopów, systemu odwadniającego oraz instalacji realizowanych na placu budowy, przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt; przed realizacją i zasypaniem wykopów przeprowadzić inspekcję herpetologiczną, a w razie stwierdzenia obecności zwierząt zapewnić im możliwość ucieczki;
29. dokonać przemieszczenia zidentyfikowanego mrowiska mrówki rudnicy pod ścisłym nadzorem entomologa; przemieszczenia mrowiska przeprowadzić w bezdeszczową pogodę, we wczesnych godzinach porannych, przy temperaturze dobowej nie niższej niż 8°C; przemieszczone mrowisko ogrodzić drewnianymi żerdziami tworzącymi konstrukcję w kształcie stożka;
30. plac budowy systematycznie porządkować w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zrehabilitować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. wody opadowe z drogi wprowadzać powierzchniowo do trawiastych rowów rozsączająco-odparowujących oraz rowów spławnych;
2. zaprojektować urządzenia uniemożliwiające swobodne rozprzestrzenianie się wycieku na drodze (zastawki, przegrody filtrujące);
3. wykonać przejścia dla płazów o przekroju prostokątnym: wysokości 1 m i szerokości nie mniejszej niż 1,5 m w następujących lokalizacjach:
 - a) w km ok. 0+440,
 - b) w km ok. 0+821,
 - c) w km ok. 1+650,
 - d) w km ok. 2+130;
4. część fundamentową przepustów zaprojektować z materiałów niereaktywnych z wodą;
5. w przepustach zaprojektować wyniesione ponad zwierciadło wody, pokryte warstwą gruntu półki dla płazów o szerokości 0,5 m; półki połączyć z terenem po obu stronach przepustu;
6. zastosować system trwałych płotków ochronno-naprowadzających (pełnych lub z siatki o oczkach 0,5 cm x 0,5 cm), zintegrowanych z przepustami (szczelnie połączonymi z czołem przepustu) o wysokości nie mniejszej niż 50 cm; ogrodzenie wkopać pod powierzchnię terenu na głębokość ok. 10-15 cm, a górną jego krawędź, w postaci przewieszki, wywinąć w kierunku przeciwnym do projektowanej trasy; zakończenia płotków ustawić w postaci „U”-kształtnej zawrotki skierowanej na zewnątrz pasa drogi; płotki wykonać na następujących lokalizacjach:

- a) od km 0+435 do km 0+462 po prawej stronie drogi i od km 0+410 m do km 0+465 po lewej stronie drogi – jako płotki naprowadzające do przejścia dla płazów w km 0+440,
 - b) od km 0+787 do km 0+839 po prawej stronie drogi i od km 0+789 m do km 0+858 po lewej stronie drogi – jako płotki naprowadzające do przejścia dla płazów w km 0+821,
 - c) od km 1+595 do km 1+700 po prawej stronie drogi i od km 1+640 m do km 1+670 po lewej stronie drogi – jako płotki naprowadzające do przejścia dla płazów w km 1+650,
 - d) od km 2+080 do km 2+175 po prawej stronie drogi i od km 2+120 m do km 2+135 po lewej stronie drogi – jako płotki naprowadzające do przejścia dla płazów w km 2+130;
7. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 32 drzew z gatunku dęb szypułkowy o obwodzie pnia mierzonego na wysokości 1,0 m nie mniejszych niż 10,0 cm.

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy drogi powiatowej nr 1639 N Witowo-Warchały o łącznej długości 3,533 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 ooś*, ww. inwestycja, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji, w myśl art. 75 ust.1 pkt 4 *ustawy ooś*, jest Wójt Gminy Jedwabno. W toku prowadzonego postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wójt Gminy Jedwabno nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Po przedłożeniu przez Inwestora raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (dalej raport *ooś*), ww. organ administracji publicznej, stosownie do art. 77 *ustawy ooś*, pismem z dnia 10 listopada 2017 r., znak: GT.6220.2.2016, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przedkładając jednocześnie:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z pełnomocnictwem,
- raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej Nr 1639N Witowo-Warchały w gminie Jedwabno, województwo warmińsko-mazurskie, opracowany w 2017 r. przez EKOL-EKON Biuro Studiów Ocen Strategicznych w Ostrołęce pod kierownictwem mgr inż. Alicji Sęk.

Pismem z 1 grudnia 2017 r., znak: WOOŚ.4242.77.2017.JC.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wezwał Inwestora do uzupełnienia przedłożonego raportu *ooś*, m. in.

w części dotyczącej wariantowania przedsięwzięcia i jego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, powietrze, klimat, na środowisko przyrodnicze oraz oddziaływania akustyczne. W dniu 1 lutego 2018 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie treści raportu oos (Aneks nr 1), które w zakresie środków minimalizujących oddziaływanie inwestycji na płazy, zostało wyjaśnione i uszczegółowione w Aneksie nr 2 do raportu oos, przedłożonym 11 maja 2018 r.

Zasadniczym zakresem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej Nr 1639N Witowo-Warchały. W układzie projektowanym przewidziano do wykonania jezdnię bitumiczną. Projektowany odcinek drogi zaczyna swój bieg na skrzyżowaniu z drogą gminną, a kończy na kilometrażu ok. 3+533 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 58. Inwestycja zlokalizowana jest w południowej części województwa warmińsko – mazurskiego i przebiega przez tereny rolne, leśne oraz tereny zabudowy mieszkaniowej. Wzdłuż biegu drogi znajdują się jeziora: Brajnickie, Warchały i Narty.

W stanie istniejącym projektowana droga ma szerokość 4 m i jest drogą bitumiczną. Na całej długości trasy nie występują żadne chodniki oraz ścieżki rowerowe. Nawierzchnia jezdni jest zniszczona, występują spękania poprzeczne i podłużne. Przy drodze zlokalizowane są zjazdy na posesje (w większości nieutwardzone). Na całej długości drogi występuje zadrzewienie w koronie drogi. Trasa przechodzi przez miejscowość Brajniki i Warchały, gdzie ruch pieszych odbywa się na jezdni. Aktualnie parametry techniczne jezdni nie odpowiadają wymogom stawianym tej klasie drogi – nawierzchnia jest wyeksploatowana. Przedmiotowy odcinek drogi jest w bardzo złym stanie technicznym (deformacje, ubytki i pęknięcia na całej szerokości jezdni). Brak poboczy utrudnia bezpieczne poruszanie się pieszych i rowerzystów, a także zatrzymywanie się pojazdów, które zmuszone są do postojów na pasach jezdni. Stwarza to istotne zagrożenie dla uczestników ruchu. Spękania podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni, jej przełomy i pęknięcia oraz głębokie ubytki w warstwach konstrukcyjnych przedmiotowej drogi stwarzają istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników drogi i są poważnym źródłem hałasu, jaki emitują poruszające się z dużą prędkością pojazdy.

Zakładana klasa drogi to „Z” zbiorcza o prędkości projektowej 40 km/h. W układzie projektowanym przewidziano jezdnię bitumiczną o szerokości 6 m, jednostronny chodnik o szerokości 2 m, ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,5 m, zjazdy do wszystkich przyległych posesji. Dodatkowo na całej długości zaprojektowano pobocze gruntowe jednostronne o szerokości 1 m.

Na wykonanie rozpatrywanego przedsięwzięcia będzie wchodził następujący ciąg czynności technologicznych:

1. Zdjęcie warstwy humusu polegające na mechanicznym ściąganiu gruntu organicznego za pomocą zgarniarek, a w przypadku zbliżeń do istniejącej infrastruktury zdejmowanie ręcznie.
2. Rozbiórka warstwy ścieralnej i asfaltowej istniejących nawierzchni łącznie z podbudową. Roboty będą wykonywane za pomocą frezarek do zrywania asfaltu.
3. Wbudowanie podbudów z kruszywa bądź z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, w zależności od podłoża. Podbudowy będą rozkładane za pomocą równiarek, a zagęszczane za pomocą walców dynamicznych.
4. Układanie obrzeży i krawężniki.
5. Układanie chodników i zjazdów wraz z ręcznym rozkładaniem podbudowy, podsypki cementowo-piaskowej oraz kostki betonowej.
6. Rozkładanie mas asfaltowych za pomocą rozściełaczy asfaltowych i zagęszczanie z pomocą walców drogowych.

7. Rozkładanie humusu na terenach zielonych wykonywane za pomocą równiarek, a w przypadku zbliżeń do istniejącej infrastruktury ręcznie.

W ramach przebudowy dróg planuje się wykonać:

- poszerzenie jezdni,
- wybudowanie zjazdów asfaltowych,
- budowę chodników,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę zjazdu,
- zaprojektowanie trawników,
- budowę poboczy,
- przebudowę przepustów,
- wycinkę drzew i nasadzenia.

Ponadto w ramach inwestycji planowane jest: demontowanie i lokalizacja słupów elektrycznych, lokalizacja lamp oświetleniowych, przekładanie kabla niskiego napięcia.

W przedłożonym w ramach przedmiotowego postępowania uzupełnionym raporcie o oś analizie poddane zostały 2 warianty realizacji przedsięwzięcia:

- Wariant „I” czyli realizacja przedsięwzięcia w planowanym zakresie, wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu i mieszkańców okolic drogi. Ponadto realizacja infrastruktury wpłynie na zaspokojenie potrzeb okolicznych mieszkańców, a także turystów. Realizacja rozbudowy drogi jest pożądana w celu polepszenia połączenia drogowego pomiędzy Witowem a Warchałami. Rozbudowa drogi oraz wybudowanie ścieżki rowerowej ułatwi poruszanie się w wyniku czego wartość turystyczna regionu ulegnie podwyższeniu. Wariant ten spowoduje zmniejszenie zagrożeń komunikacyjnych oraz zagrożenia poważną awarią, a także wzrost możliwości rozwoju powiatu szczycieńskiego.
- Wariant „II” – racjonalny wariant alternatywny polegający na budowie drogi bez ciągu pieszo-rowerowego. Wariant ten realizował będzie przedsięwzięcie w częściowym zakresie. Brak realizacji ciągu pieszo-rowerowego będzie wiązało się z nieznacznym zminimalizowaniem oddziaływania na środowisko oraz zmniejszeniem kosztów. Jednak brak realizacji nie wykluczy wystąpienia oddziaływania na środowisko.

Do realizacji wskazano wariant „I”. Realizacja przedsięwzięcia w pełnym zakresie zminimalizuje oddziaływania na środowisko oraz wpłynie na zaspokojenie potrzeb okolicznych mieszkańców oraz turystów.

Wybrany przez Inwestora wariant rozbudowy drogi powiatowej nr 1639N Witowo -Warchały jest wariantem najkorzystniejszym ponieważ:

- poprawia nawierzchnię jezdni,
- usprawnia komunikację drogową,
- poprawia bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego,
- wpływa korzystnie na warunki poprawy konkurencyjności terenu w rozwoju inwestycyjnym,
- poprawia warunki środowiskowe na terenie gminy,
- wykorzystuje możliwości przestrzenne rozbudowy drogi.

Symulacje komputerowe z zastosowaniem programu obliczeniowego wykazały poprawę klimatu akustycznego po rozbudowie drogi. Po rozbudowie drogi zdecydowanie poprawi się system odprowadzania ścieków opadowych, a ładunek zanieczyszczeń odprowadzany pośrednio poprzez rowy infiltracyjne do gruntu ulegnie zmniejszeniu ze względu na udroźnienie i poprawę stanu rowów.

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.

Realizacja rozbudowy będzie prowadzona etapowo. Na każdym z kolejnych etapów wprowadzono rozwiązania tymczasowe, umożliwiające ciągłą przejezdność drogi. W fazie budowy droga będzie użytkowana w dotychczasowy sposób, przy spowolnionym tempie ruchu pojazdów. Na części pasa drogowego będą pracowały maszyny i urządzenia budowlane, będą transportowane materiały budowlane. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się rzeźba terenu. Zakres przebudowy drogi związany jest z niewielką zmianą wysokości jej nawierzchni. Inwestycja nie spowoduje zjawiska erozji gleb i utraty gruntów rolnych lub leśnych. Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga wyburzeń istniejących obiektów budowlanych, gdyż poszerzenie drogi i realizacja ścieżki rowerowej będą realizowane w granicach pasa drogowego.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza obszarami wrażliwymi wskazanymi w sentencji niniejszego postanowienia. 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).

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. W czasie wykonywania robót związanych z rozbudową drogi będą powstawały odpady w postaci elementów materiałów używanych do budowy. Materiał z rozbiórki zostanie dostarczony do przetwórci mas asfaltowych i przerobiony na destrukta celem powtórnego wbudowania w drogi o mniejszym znaczeniu komunikacyjnym. Odpady będą składowane w przyzmacach w bezpośredniej odległości od rozbieranych fragmentów dróg, a następnie niezwłocznie załadowywane na samochody ciężarowe i transportowane do zakładu utylizacji. Odpady rozbiórkowe będą w znacznym stopniu wykorzystane ponownie po ich uzdatnieniu. Odpady powstające w trakcie prowadzenia robót stanowiące przede wszystkim elementy używanych materiałów, po stwierdzeniu ich nieprzydatności do dalszego wykorzystania, będą gromadzone selektywnie i przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania. Odpady komunalne powstające na etapie budowy należy gromadzić w pojemnikach na odpady komunalne. Po zebraniu odpowiedniej partii odpady będą przekazywane firmie specjalistycznej uprawnionej do transportu odpadów.

Zbierany z pasa drogowego humus powinien zostać wykorzystany na terenie przedsięwzięcia. 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. Odpady z rozbiórek (np. asfaltowe) będą bezpośrednio po rozbiórce wywożone do ewentualnego przetworzenia w wytwórniach mas asfaltowych. 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. 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 jej elementów. Prace te wykonywane będą przez firmę zewnętrzną. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, zapewniając systematyczny odbiór odpadów.

Przedmiotowa droga przebiega głównie przez tereny niezabudowane. Wzdłuż jej biegu jest zlokalizowana również zabudowa zagrodowa, usługowa i rekreacyjno-wypoczynkowa. Na całym odcinku droga przebiega głównie przez tereny leśne w niedalekim sąsiedztwie jezior. Zaplecza budowy, ze względu na uciążliwości akustyczne, zapylenie i czasowe utrudnianie lokalnej komunikacji samochodowej, lokalizowane będą poza obszarem w bezpośrednim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej. W związku z prowadzonymi pracami przy użyciu wyspecjalizowanych technicznie urządzeń i maszyn może nastąpić okresowy wzrost natężenia hałasu, występujący w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00), ograniczony do czasu trwania prac. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Największa presja akustyczna będzie powstawała podczas prac rozbiórkowych, wykonywania wykopów pod jezdnię i jej podbudowę oraz infrastrukturę podziemną: niwelację terenu, zagęszczanie gruntu, transport materiałów na plac budowy, przetwarzanie materiałów. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający, zmienny i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót oraz wynikający z postępowaniem frontu robót wzdłuż drogi.

Na etapie użytkowania drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. W otoczeniu analizowanej drogi ustalono występowanie terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, które stanowią obszary podlegające ochronie przez hałasem. Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że o zasięgu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla wszelkich form zabudowy mieszkaniowej występującej w otoczeniu analizowanej drogi decydować będzie ruch w okresie nocy. Przeprowadzona w raporcie o oś analiza akustyczna, z uwzględnieniem prognozy ruchu w roku 2027, nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z powyższym, nie stwierdzono potrzeby wykonywania analizy porealizacyjnej wraz z pomiarami ruchu i hałasu po oddaniu drogi do użytkowania. Wykonanie modernizacji drogi w znacznym stopniu przyczyni się do upłynnienia ruchu, jak również do wyeliminowania niekorzystnych zjawisk związanych z przenoszeniem drgań na sąsiadujące budynki.

W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto może nastąpić nieznaczny i krótkookresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów. W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, niezorganizowane, przemijające i lokalne. Podobne oddziaływania występować będą na etapie likwidacji przedsięwzięcia.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji. Prace rozbiórkowe, ziemne, dowóz kruszyw i ich składowanie, transport materiałów na nasypy i wykopy, powodować będzie emisję pyłów. W fazie nakładania warstw

mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do niezorganizowanej emisji par asfaltu. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji inwestycji, stosowane i powstające w fazie realizacji przedsięwzięcia materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem poprzez przykrycie ich plandekami. Ponadto wykorzystywane będą samochody z przykrytą przyczepą lub skrzynie ładunkowe samochodów transportujące sypkie materiały przykrywane będą plandekami. W miarę potrzeb (w dni słoneczne i wietrzne) plac budowy zraszany będzie wodą, ograniczona zostanie prędkość pojazdów samochodowych w rejonie budowy oraz ograniczona do niezbędnego minimum jałowa praca silników. Plac budowy będzie systematycznie sprzątnięty. Składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe osłaniane będą przed działaniem wiatru. Gleba (humus) z obszarów zajętych pod planowaną inwestycję będzie odpowiednio zdeponowana, a następnie wykorzystana w obrębie inwestycji. Dodatkowo teren baz materiałowych oraz zapleczy technologicznych będzie utwardzony lub przykryty w celu ograniczenia wtórnej emisji pyłu.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza wykonano w raporcie o obliczenia emisji zanieczyszczeń oraz przeprowadzono modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji w otoczeniu przedmiotowej drogi z uwzględnieniem prognozowanego natężenia ruchu i struktury pojazdów. Przeprowadzone zostały analizy zanieczyszczenia motoryzacyjnego, m.in. dla tlenków azotu, benzenu, dwutlenku siarki i pyłu PM_{2,5}. Na podstawie ustalonej emisji z przedmiotowego odcinka drogi oraz wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń pochodzenia motoryzacyjnego stwierdzono, że oddziaływania na czystość powietrza będą niższe od odpowiednich poziomów dopuszczalnych i poziomów odniesienia. Najwyższe stężenia będą dotyczyć podstawowego zanieczyszczenia motoryzacyjnego powietrza tj. tlenków azotu i mogą wynieść ok. połowy średniorocznego stężenia dopuszczalnego tego zanieczyszczenia w powietrzu.

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 niezorganizowana. Nie przewiduje się jej ponadnormatywnego oddziaływania.

W rejonie przebiegu drogi powiatowej Nr 1639N nie występują znaczące źródła oddziaływań na środowisko, dlatego nie prognozuje się oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu i innych oddziaływań.

W rejonie omawianego przedsięwzięcia wody powierzchniowe są reprezentowane przez rowy odwadniające oraz jeziora Brajnickie, Warchały i Narty. Żadne z ww. jezior nie stanowi ujęcia wody dla celów zaopatrzenia ludności w wodę, pełnią funkcję regulacji stosunków wodnych w regionie. Jeziora przebiegają przez cały rozbudowywany odcinek drogi. Teren, przez który przebiega omawiana droga znajduje się w granicach GZWP – Zbiornik międzymorenowy Olsztyn. Wg Mapy hydrogeologicznej Polski teren lokalizacji drogi posiada izolację użytkowego poziomu wodonośnego od powierzchni terenu w formie serii osadów o słabej przepuszczalności. Najbliższe ujęcie wody podziemnej służące zaopatrzeniu ludności w wodę występuje w gminie Jedwabno we wsi Witowo i jest oddalone o ponad 800 m od omawianej drogi (ujmuje wodę z głębokości 60 m ppt).

Oddziaływania etapu realizacji i likwidacji przedsięwzięcia na gospodarkę wodno-ściekową będą podobne i związane będą z działalnością zaplecza budowy/rozbiórki drogi. Dla pracowników budowy będzie zapewniony dostęp do przenośnych sanitariatów ustawionych w pobliżu terenu prowadzonych robot. Ścieki powstające podczas prac odprowadzane będą do

istniejącej kanalizacji lub zapewniony będzie dostęp do tymczasowych sanitariatów z zapewnieniem wywozu ścieków do zewnętrznej oczyszczalni ścieków. Miejsca tankowania 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. Pracujące maszyny budowlane mogą być źródłem potencjalnego zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez ewentualne wycieki paliwa i innych płynów. Prawidłowa eksploatacja maszyn przez pracowników zredukuje do minimum możliwość przedostania się zanieczyszczeń spowodowanych rozlewami paliwa do wód gruntowych. W przypadku wystąpienia awarii maszyn budowlanych zostaną podjęte niezwłocznie działania mające na celu ograniczenie możliwości przedostania się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

Ścieki opadowe w trakcie rozbudowy drogi będą spływały do rowów przydrożnych, a następnie, w przypadku znacznych opadów deszczu do przecinanych rowów melioracyjnych zasilających jeziora Brajnackie i Świętajno. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy przestrzegać zasad ochrony wód przed zanieczyszczeniem materiałami i substancjami używanymi przy budowie np. masa bitumiczna, substancje konserwujące i antykorozyjne, uszczelniające lub paliwa i oleje używane do maszyn pracujących przy budowie. Materiały te należy przechowywać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się ich bezpośrednio lub poprzez wymywanie przez opady do jezior. W przypadku właściwego prowadzenia robot drogowych w fazie budowy nie przewiduje się oddziaływania na stan czystości wód powierzchniowych i podziemnych.

Środowisko gruntowo-wodne, oprócz powietrza, jest nośnikiem i drogą rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powstających w fazie budowy i eksploatacji obiektów drogowych, a także jest narażone na oddziaływanie na ewentualnie występujące awarie drogowe.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., Dz.U. z 2016.1911) planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych *Sawica od źródeł do wypływu z jeziora Sasek Mały* kod: PLRW2000252654279, *Świętajno* kod: PLLW30314 i *Brajnickie* kod: PLLW30315. Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem europejskim PLGW200050.

Środkami minimalizującymi oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji będzie, m.in. właściwa organizacja i lokalizacja zaplecza budowy. Na projektowanym odcinku drogi spływ wód opadowych odbywa się obecnie powierzchniowo, bezpośrednio na teren przyległy. Podczas eksploatacji rozbudowanej drogi, wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pomocą trawiastych rowów rozsączająco-odparowujących, rowów spławnych oraz drenażu francuskiego. Urządzenia te, pod warunkiem ich prawidłowej eksploatacji i systematycznej konserwacji będą jednocześnie funkcjonować jako oczyszczające spływy deszczowe, wykorzystując naturalne procesy samooczyszczania. Ponadto w trakcie rozbudowy przepustu zostanie wymieniona śluza, której zadaniem jest zatrzymanie wód opadowych w kanalizacji i uniemożliwienie wpływu wód do jeziora Świętajno (Narty).

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 przyjętych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i nie naruszy ustaleń zawartych

w warunkach korzystania z wód.

Przedmiotowa droga przebiega wzdłuż granicy specjalnego obszaru ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007 oraz specjalnego obszaru ochrony Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052. W całości droga położona jest w obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Inwestycja nie koliduje z innymi obiektami chronionymi w rozumieniu art. 6 ustawy o *ochronie przyrody*.

Wokół przeznaczonej do rozbudowy drogi od strony wschodniej i południowej znajduje się korytarz ekologiczny Puszcza Napiwodzko-Ramucka (GKPn-9). Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest na obrzeżach tego korytarza ekologicznego. Podczas inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono szlaków migracyjnych drobnych zwierząt o wysokim znaczeniu lokalnym, czy regionalnym. Jednakże planowana inwestycja położona jest pomiędzy trzema jeziorami (Jez. Brajnickie, Jez. Świętajno, Jez. Warchały), w których wykazano występowanie płazów, które mogą przemieszczać się pomiędzy tymi zbiornikami wodnymi. Podkreślić należy, że nie tylko wzdłuż rzek, ale i małych cieków wodnych (rowy melioracyjne, strumienie) znajdują się ciągi ekologiczne o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym, współtworzące system biologicznego funkcjonowania terenu – trasy migracji zarówno drobnych zwierząt jak i roślin. Na przedmiotowym obszarze ww. elementy są ważnym czynnikiem umożliwiającym płazom przemieszczanie się w okresie ich migracji wiosennej. Migracja ta ma zazwyczaj charakter masowy i związana jest z przemieszczaniem się płazów po przebudzeniu ze snu zimowego, do ich miejsc rozrodu, którymi są płytkie, szybko nagrzewające się zbiorniki wodne. Płazy z reguły każdej wiosny odbywają gody w tych samych zbiornikach wodnych, zatem wytyczone szlaki mają stały charakter. Dodatkowo małe zwierzęta, takie jak: płazy (poza okresem godowym), gady, drobne ssaki (gryzonie, owadożerne) przemieszczają się na niewielkie dystanse wykorzystując pasowe elementy struktury krajobrazu (aleje, ciek, zadrzewienia i zakrzewienia wzdłuż cieków). Z uwagi na niewielkie rozmiary przedstawicieli tej grupy zwierząt oraz trudność w interpretacji zlokalizowanych tropów i śladów przez nie zostawianych (czy są to ślady i tropy pozostawione na szlaku, czy też w miejscu stałego, bądź okresowego przebywania), jest to kategoria szlaków najtrudniejsza do zidentyfikowania i precyzyjnego wytyczenia rzeczywistej migracji w terenie. W związku z tym, podczas projektowania drogi, dla zminimalizowania efektu izolacji populacji tej grupy zwierząt należy zaprojektować przejścia również w miejscach potencjalnie mogących spełniać rolę szlaków migracyjnych (doliny, ciek, zadrzewienia). Przedmiotowe zamierzenie z uwagi na swoją skalę oraz zasięg oddziaływania nie powinno wpłynąć negatywnie na ww. korytarze migracyjne zwierząt.

Z zajęcia pod ewentualne zaplecze socjalne budowy lub czasowe postoje sprzętu ciężkiego, maszyn lub składowiska materiałów budowlanych, powinno się wykluczyć:

- obszary leżące w odległości mniejszej niż 50 m od jezior – ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do wód powierzchniowych.
- tereny podmokłe, torfowiska – ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do siedlisk hydrogeniczych.

W miejscu przewidywanym pod zaplecze mogą znajdować się tereny z zabudową usługową, magazynową, nieużytki, ewentualnie z nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Nie zainwestowany teren może być wykorzystywany do postoju maszyn oraz barakowozów personelu. Pod lokalizację placu budowy powinno się w pierwszej kolejności brać pod uwagę tereny pozostające we własności Skarbu Państwa oraz w trwałym zarządzie Inwestora, na terenach, których będzie realizowane przedsięwzięcie. Nie wolno dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do

środowiska (w tym, w kierunku cieków i jezior). Na obecnym etapie nie zaplanowano dokładnie organizacji zaplecza socjalnego i sanitarnego personelu realizującego inwestycję. Istotne jest jednak odpowiednie dobranie miejsc parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową (bezpieczeństwo ruchu, hałas zlokalizowany w tym miejscu w czasie trwania inwestycji, zabezpieczenia przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew itp.). Oddziaływania z miejsc pod zaplecza budowy, jedynie pod warunkiem wykorzystania powstających w czasie budowy odpadów i sugerowanego wyposażenia oraz zabezpieczeń placu budowy będą niewielkie.

Ponadto, zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń zadrzewień bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew niepodlegających 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.

W ramach przedmiotowej oceny planowanego przedsięwzięcia na środowisko wykonano inwentaryzację przyrodniczą w roku 2016 i 2017. Badaniem objęto rośliny i siedliska, porosty, entomofaunę, awifaunę, chiropterofaunę i herpetofaunę. Przedłożone w raporcie oś wyniki posłużyły do analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na przyrodnicze elementy środowiska.

Badania florystyczne wykonano w czerwcu 2017 r. Szczegółowej inwentaryzacji terenowej został poddany bufor drogi o szerokości 100 m (po 50 m z każdej strony). Dane florystyczne zbierano metodą marszrutową. Podczas prac terenowych szczegółowej inwentaryzacji podlegały wszystkie gatunki roślin i grzybów, które są objęte ochroną, w tym gatunki roślin wymienione w Polskiej czerwonej księdze roślin (Kaźmierczakowa i in. 2014), Polskiej czerwonej liście paprotników i roślin kwiatowych (Kaźmierczakowa i in. 2014), Polskiej czerwonej liście mchów (Żarnowiec i in. 2004) oraz grzybów wymienionych w czerwonej liście roślin i grzybów Polski (Zarzycki i Mirek 2006). Na każdym stanowisku określano liczebność stwierdzonych okazów gatunków chronionych. W przypadku roślin naczyniowych była to liczba osobników, porostów – szacunkowa liczba plech a dla mszaków określano szacunkową powierzchnię darni. Nazewnictwo roślin naczyniowych podano wg Mirka i in. (2002), mchów wg Ochyry i in. (2003), a porostów wg Fałtynowicza (2003).

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono 1 stanowisko kukułki krwistej zlokalizowane na wilgotnej łące nad zachodnim brzegiem Jeziora Branickiego. Stwierdzono występowanie 6 gatunków mchów, objętych ochroną częściową: jodłówka pospolita (*Abietinella abietina*), fałdownik nastroszony (*Rhytidiadelphus squarrosus*), drabik drzewkowaty (*Climacium dendroides*), tujowiec włoskolistny (*Thuidium philibertii*), widłoząb miotlasty (*Dicranum scoparium*), mokradłoszka zaostrowana (*Calliergonella cuspidata*), raketnik pospolity (*Pleurozium schreberi*). Zidentyfikowano ponadto 1 siedlisko przyrodnicze z 1 załącznika Dyrektywy Siedliskowej UE (3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion*). W przyjętym buforze znalazły się niewielkie fragmenty 2 jezior przylegających do ww. drogi tj. Jezioro Branickie i Jezioro Świętajno. Poza tym na terenie tym nie stwierdzono występowania innych siedlisk przyrodniczych z I załącznika Dyrektywy Siedliskowej. Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono występowanie 3 gatunków grzybów zlichenizowanych (porostów). Dwa z nich objęte są ochroną ścisłą (odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea*, odnożyca kępkowa *Ramalina fastigiata*), a jeden ochroną częściową (odnożyca mączysta *Ramalina farinacea*). Wszystkie obserwowane gatunki umieszczone są na Czerwonej Liście Porostów Polski (Cieśliński i in. 2006).

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu na stanowiska kukułki krwistej, widłoząba miotłowego, gdyż znajdują się one poza obszarem inwestycji. W wyniku realizacji planowanej inwestycji zniszczeniu ulegnie ok. 50 % stanowiska rakietyka pospolitego, ok. 10 m² stanowiska fałdownika nastroszonego, ok. 0,5 m² stanowiska mokradłoszki zaostrej, ok. 2 m² stanowiska drabika drzewkowatego, 1 m² stanowiska jodłówki pospolitej oraz jeden z płatów (o pow. ok. 0,2 m²) tujowca włoskolistnego. Wszystkie ww. są pospolitymi gatunkami krajowymi o masowym występowaniu. W związku z powyższym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała najmniejszego wpływu na stan zarówno lokalnej, jak i krajowej populacji tych gatunków.

W przypadku wykazanych podczas inwentaryzacji gatunków porostów również nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ich lokalne lub krajowe populacje. Odnożycę kępkową stwierdzono na 7 drzewach rosnących przy omawianej drodze w ilości ok. 78 plech. W ramach planowanej inwestycji planowane jest usunięcie tylko 1 drzewa (jarzab pospolity), na którym stwierdzono występowanie 1 plechy odnożycy kępkowej. Pozostałe 6 drzew, które są siedliskiem ok. 77 plech tego gatunku nie jest przeznaczone do wycinki, a więc zdecydowana większość populacji tego gatunku zlokalizowana w pasie drogowym pozostanie. W związku z powyższym, uznano, że zniszczenie 1 plechy tego gatunku będzie miało minimalny wpływ na stan lokalnej populacji tego gatunku i praktycznie nie będzie miało wpływu na stan populacji krajowej. Odnożycę jesionową wykazano na 5 drzewach rosnących w pasie drogowym przedmiotowej drogi. Żadne z tych drzew nie jest przeznaczone do usunięcia w ramach planowanej przebudowy. Odnożycę mączystą stwierdzono na 1 drzewie rosnącym w pasie drogowym. Również drzewo to nie jest przeznaczone do usunięcia. W związku z powyższym realizacja tej inwestycji nie będzie miała żadnego wpływu zarówno na lokalną jak i krajową populację tych gatunków. Inwestor zobowiązany jest do uzyskania decyzji derogacyjnej od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie na zniszczenie siedlisk i okazów gatunków mchów i porostów. Ponadto podkreślić należy, 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 inwestycji, wyszukiwaniu podlegały potencjalne siedliska gatunków bezkręgowców wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunki podlegające ochronie prawnej na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Materiały zbierano metodą marszrutową, przemieszczając się w terenie tak, by spenetrować każdy rodzaj siedliska w obrębie inwentaryzowanego obszaru. Spośród zwierząt bezkręgowych szczególną uwagę zwracano na motyle dzienne, prostoskrzydłe, chrząszcze i mięczaki. W przypadku małży sprawdzono 4 wybrane lokalizacje przeszukując dno zbiorników wodnych. Pod kątem ewentualnego występowania chrząszczy saproksylicznych w drzewach rosnących w pasie drogowym sprawdzano obecność próchnowisk i dziupli. W wyniku inwentaryzacji z gatunków objętych ochroną wykazano jedynie mrówkę rudnicę *Formica rufa*. Zamierające mrowisko z ok. 30-40 owadami wykryto u podstawy lipy przeznaczonej do usunięcia w ramach rozbudowy drogi. Mrowisko to, zgodnie z zaleceniem wskazanym w sentencji postanowienia zostanie przemieszczone pod ścisłym nadzorem entomologa. Inwestor ma obowiązek uzyskania decyzji RDOŚ w Olsztynie na niszczenie siedlisk będących obszarem żerowania i rozrodu, transport, przetrzymywanie okazów gatunków, umyślne chwytanie, przemieszczenie z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, oraz niepokojenie mrówki rudnicy. W przypadku stwierdzenia, przed usuwaniem 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.

Płazy badano jesienią w 2016 r. oraz wiosną i latem w 2017 r. W badaniu płazów wykorzystywano kilka metod przedstawionych w opracowaniach Klimaszewskiego 2013 i Zalewskiej i in. 2013:

- obserwacje wizualne, których celem było określenie składu gatunkowego i w mniejszym stopniu liczebności osobników podczas kontroli miejsc potencjalnego i liczniejszego występowania, tj. fragmentów brzegów j. Brajnickiego i obrzeży jeziora w pobliżu modernizowanej drogi sztucznego zbiornika w Brajnikach, przylegających do szosy fragmentów rowów, podmokłych zadrzewień w sąsiedztwie jeziora, fragmentów łąk położonych między szosą i jeziorem;
- nasłuchy głosów godowych samców płazów bezogoniastych prowadzonych podczas kontroli dziennych, jak i późnowieczornych;
- próby odłowów płazów czerpakiem hydrobiologicznym na sztucznym zbiorniku w Brajnikach.

Inwentaryzacja gadów prowadzona była w oparciu o kontrole potencjalnych miejsc ich występowania.

Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie 6 gatunków płazów oraz 2 gatunków gadów: grzebiuszki ziemnej *Pelobates fuscus*, ropuchy szarej *Bufo bufo*, ropuchy zielonej *Bufo viridis*, żaby trawnej *Rana temporaria*, żaby jeziorkowej *Pelephylax lessonae*, żaby wodnej *Pelephylax esculentus*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis* i padalca zwyczajnego *Anguis fragilis*. Wszystkie stwierdzone gatunki objęte są ścisłą ochroną gatunkową (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt - Dz. U. z 2016 r., poz. 2183). Podczas badań przedinwestycyjnych, z uwagi na długie fragmenty przedmiotowej drogi biegnące wzdłuż brzegów jezior nie stwierdzono szlaków masowej migracji, natomiast obserwowano wędrówkę rozproszoną. Dla zabezpieczenia płazów przed możliwością wejścia na pas jezdni na odcinakach szczególnie narażonych należy zastosować płotki tymczasowe zabezpieczające płazy przed możliwością swobodnego przemieszczania się na drugą stronę pasa drogowego, płotki trwałe oraz przepusty.

Dla zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji inwestycji wykonane zostaną ogrodzenia płotkami tymczasowymi wykonanymi, np. z folii lub geowłókniny, których szczegóły dotyczące konstrukcji oraz lokalizację wskazano w sentencji. Ponadto, w trakcie prowadzenia prac budowlanych podejmowane będą działania zapobiegające stratom w herpetofaunie. Podkreślić należy, że w przypadku konieczności odłowienia płazów lub gadów i/lub ich przemieszczenia należy uzyskać stosowane zezwolenie RDOŚ w Olsztynie.

Dla zminimalizowania oddziaływania drogi na etapie jej użytkowania, stosownie do przedłożonego w dniu 11 maja 2018 r. Aneksu nr II do raportu ooś, zostaną wykonane wskazane w sentencji przejścia dla płazów oraz trwałe płotki ochronno-naprowadzające.

Rozbudowa przepustów drogowych wiązać się będzie z prowadzeniem robót w pobliżu jezior i może stanowić potencjalne zagrożenie naruszenia równowagi biologicznej. Ponieważ w miejscach projektowanych do rozbudowy przepustów skarpy są słabo wykształcone to zjawisko erozji brzegowej będzie nieznaczne. Niemniej, dla ograniczenia strat w środowisku przyrodniczym, w sentencji niniejszego postanowienia wskazano właściwy sposób prowadzenia tych prac budowlanych. Trasa analizowanej drogi nie przecina ani nie przebiega w sąsiedztwie naturalnych oczek wodnych. Ścieki opadowe w trakcie rozbudowy przepustów będą spływały

do rowu. Na etapie prac budowlanych należy zabezpieczyć wody przed zanieczyszczeniem materiałami i substancjami używanymi przy budowie. Materiały takie jak: masa bitumiczna, farby, środki antykorozyjne, rozpuszczalniki lub paliwa i oleje używane do maszyn pracujących przy budowie będą właściwie przechowywane. Ponadto, zachowana zostanie szczególna ostrożność podczas zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni w związku z rozbudową przepustów oraz podczas prac związanych z ułożeniem warstwy betonu asfaltowego.

Podczas badań terenu inwestycji stwierdzono występowanie 72 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. Wśród nich były również takie gatunki, które gniazdowały w okolicy, a okazjonalnie żerowały na przedmiotowym obszarze. Podczas badań wykazano 8 gatunków chronionych w ramach sieci Natura 2000 (bocian biały *Ciconia ciconia*, bąk *Boutaurus stellaris*, bączek *Ixobrychus minutus*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, gąsiorek *Lanius collurio*). Na podstawie dołączonej dokumentacji można spodziewać się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na wyżej wymienione gatunki. Najbardziej niekorzystny wpływ przebudowy drogi prognozuje się na gatunki które zasiedlają pasy zakrzaczeń i zadrzewień porastających pobocze przedmiotowej drogi (cierniówka *Sylvia communis*, trznadel *Emberiza citrinella*, kos *Turdus merula*, sroka *Pica pica*, kwiczoł *Turdus pilaris*, szczygieł *Carduelis carduelis*, sierpówka *Streptopelia decaocto*). Pojedyncze pary w wyniku przebudowy drogi utracą siedliska, a w trakcie prowadzonych prac będą narażone na płoszenie. Z uwagi na to, iż są to gatunki pospolite oraz, że w otoczeniu inwestycji występuje wiele dogodnych siedlisk lęgowych nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ich lokalne populacje. Ponieważ planowana wycinka dotyczy 13 starych drzew o dużych obwodach pni, które mogą być potencjalnym siedliskiem ptaków, zaproponowano kompensację w postaci powieszenia poza pasem w sumie 13 budek lęgowych dla szpaka, pleszki i sikor. W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na tę grupę zwierząt, wycinka drzew i zakrzewień prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków, w terminie od 1 września do końca lutego. Nie dopuszcza się wycinki drzew w sezonie lęgowym ptaków. Ponadto, Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o zniszczenie siedlisk ptaków objętych ochroną (całorocznie) oraz o zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie dwóch gatunków ssaków chronionych w ramach Natura 2000:

- bobra europejskiego *Castor fiber* – ślady żerowania (zgryzy) stwierdzono w północnej części Jeziora Brajnickiego oraz w lesie porastającym brzegi tego jeziora pomiędzy miejscowościami Brajniki i Warchały,
- Wydry *Lutra lutra* – martwego osobnika znaleziono na szosie w Brajnikach.

Do pospolicie występujących gatunków chronionych w siedliskach otwartych analizowanego obszaru (głównie łąki i pastwiska) należał kret *Talpa europaea*. Na terenach otwartych obszaru objętego inwentaryzacją obserwowano legowiska saren *Capreolus capreolus* i kilka osobników zająca *Lepus capensis*. Wykazano również występowanie karczownika ziemnowodnego *Arvicola terrestris*, wiewiórki *Sciurus vulgaris* i ryjówki aksamitnej *Sorex araneus*. W wyniku przeprowadzonych badań z wykorzystaniem detektora ultradźwięków stwierdzono występowanie w obszarze inwestycji następujących gatunków nietoperzy: mroczek późny *Eptesicus serotinus*, borowiec wielki *Nyctalus noctulakarlik* większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki. W drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono siedlisk kolonii rozrodczych nietoperzy ani miejsc, które mogłyby stanowić istotne zimowiska tych ssaków.

Na podstawie przedstawionych badań można się spodziewać, że planowana rozbudowa drogi powiatowej na odcinku Warchały-Brajniki wraz z wycinką drzew nie będzie miała

znaczącego, niekorzystnego wpływu na lokalne populacje nietoperzy.

Na podstawie przedłożonych informacji można spodziewać się, że nie będzie wpływu inwestycji na obszary ujęte w Sieci Natura 2000, ani na gatunki i siedliska, dla których je powołano. Lokalizacja i skala przedsięwzięcia wyklucza takie oddziaływanie.

Planowana do rozbudowy droga powiatowa 1639N jest od dziesięcioleci wykorzystywanym ciągiem komunikacyjnym. Jej obecność w krajobrazie lokalnym jest zatem ugruntowana. Oba warianty inwestycyjne proponowane przez Inwestora wykorzystują zasadniczy pas drogowy istniejącej jezdni, jednak zmieni się szerokość i przekrój poziomy drogi. Nie przewiduje się budowy żadnych obiektów typu wiadukty, mosty, estakady, przejścia dla zwierząt, które wiązały by się z wprowadzeniem do krajobrazu istotnej dominanty krajobrazowej. Największą stratą dla walorów krajobrazotwórczych i kulturowych będzie wycinka drzew. W wyniku realizacji planowanej inwestycji w wariantcie wskazanym do realizacji przewiduje się usunięcie 138 drzew.

Zdaniem tutejszego organu, w celu odtworzenia cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych regionu koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie 32 drzew o obwodach pni mierzonych na wysokości 1,0 m nie mniejszych niż 10 cm.

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 wskazaniem określonymi w sentencji uzgodnienia.

Realizacja ww. inwestycji w wariantcie przedstawionym przez Inwestora, nie powinna wpłynąć negatywnie na siedliska przyrodnicze, siedliska roślin, zwierząt i grzybów, które stwierdzono w trakcie wykonywania inwentaryzacji przyrodniczych. W przedłożonym raporcie oś w sposób szczegółowy przedstawiono kolizję rozbudowywanej drogi z gatunkami chronionymi oraz zaproponowano racjonalne rozwiązania umożliwiające zminimalizowanie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, co wykazano powyżej.

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwałe 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 (droga powiatowa o niewielkim ruchu) oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będzie nieznaczące. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy. Podczas realizacji przedsięwzięcia stosowane będą rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie zużycia energii elektrycznej oraz minimalizację emisji gazów cieplarnianych. Zastosowane materiały i technologie będą dostosowane zarówno do niskich, jak i wysokich temperatur. Inwestycja nie jest położona w obszarze zagrożenia powodziowego oraz zagrożenia ruchami masowymi ziemi.

Realizacja i późniejsze użytkowanie przedsięwzięcia nie będzie miało znaczącego wpływu na zabytki, gdyż najbliższe zlokalizowane obiekty podlegające ochronie znajdują się w bezpiecznej odległości (ok. 2 km) od trasy realizacji analizowanego przedsięwzięcia.

Ze względu na rodzaj, skalę i zasięg inwestycji drogowej oraz oddalenie przedmiotowego przedsięwzięcia od granic państw sąsiednich, realizacja inwestycji nie będzie wiązać się z transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

W odniesieniu do przedmiotowej drogi powiatowej poważną awarią może być kolizja lub wypadek drogowy. W wyniku poważnej awarii na drodze mogą być emitowane niebezpieczne substancje do środowiska, takie jak np. paliwa, inne substancje chemiczne przewożone

transportem samochodowym. W wyniku wycieku substancji chemicznej do środowiska mogą być zanieczyszczone wody powierzchniowe, podziemne i ziemia. Wówczas spływ opadowy z drogi może mieć charakter silnie zanieczyszczonych wód, w szczególności po dłuższym okresie pogody suchej wskutek dużej akumulacji zanieczyszczeń na powierzchni i w śniegu gromadzonym na poboczach. Wypadki drogowe stanowią zagrożenie ze względu na przedostanie się do wód dużych ilości zanieczyszczeń jednorazowo w wyniku rozszczelnienia autocysterny. Najwięcej tego typu wypadków związane jest z transportem węglowodorów. W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych i gruntowych przed skażeniem substancjami niebezpiecznymi uwolnionymi do środowiska w wyniku poważnej awarii lub wypadku drogowego, w systemach odprowadzania wód opadowych z jezdni należy zaprojektować odpowiednie urządzenia, które będą zabezpieczać ujścia rowów do naturalnego cieku powierzchniowego lub do rowu melioracyjnego. Lokalnie rozprzestrzenianiu się wycieku można przeciwdziałać poprzez zastosowanie sorbentów sypkich i blokowanie spływu substancji niebezpiecznych do rowów i innych urządzeń odwadniających.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego uzgodnienia 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 oos 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.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze.

W świetle art. 77 ust. 7 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



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

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Jedwabno ul. Warmińska2, 12-122 Jedwabno
2. Pełnomocnik Inwestora-DROMACC Maciej Białoszewski ul. Gowowrowska 31a/5 07-410 Ostrołęka
3. Pozostałe strony postępowania – obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
4. aa