



Urząd Gminy Elk

ul. T. Kościuszki 28A, 19-300 Elk
tel. +48 87 619 45 50, faks +48 87 619 45 01
e-mail: ug@elk.gmina.pl, www.elk.gmina.pl

WÓJT GMINY ELK

Elk, dnia 8 marca 2022 r.

Znak: GGO.6220.1.1.2022

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i 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 (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Elku, reprezentowanego przez pełnomocnika – Pana M. L. , o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Przebudowie drogi powiatowej nr 1864N na odc. Mąki – Szarejki”.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

W dniu 19 stycznia 2022 r., do tut. organu, wpłynął wniosek Powiatowego Zarządu Dróg w Elku, reprezentowanego przez pełnomocnika – Pana M. L. , o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1864N na odc. Mąki – Szarejki”. Do ww. wniosku dołączono komplet załączników wymaganych przepisami art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.), zwaną dalej ustawą ooś.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się na wniosek podmiotu planującego przedsięwzięcie. Natomiast, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji jest wójt.

W myśl art. 71 ust. 2 ustawy ooś, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839).

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco 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 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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*).

W oparciu o przedłożoną dokumentację, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 21 stycznia 2022 r. (znak: GGO.6220.1.1.2022), powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie oraz zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy, składania uwag, wniosków i zastrzeżeń. Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 10, powiadomienie stron o wszczęciu postępowania nastąpiło przez obwieszczenie, które podano do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na: stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ełk oraz tablicy ogłoszeń w miejscowościach: Mąki, Mące i Szarejki za pośrednictwem Sołtysów Sołectw.

Tut. organ, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, a także ust. 3, 3a i 4, art. 68 oraz art. 78 ustawy ooś, pismami z dnia 21 stycznia 2022 r. (znak: GGO.6220.1.1.2022), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku, w ustawowym terminie 14 dni, nie zajął stanowiska w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś, traktowane jest jako brak zastrzeżeń co do realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z dnia 1 lutego 2022 r. (znak: WOOS.4220.41.2022.JC), uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP, opinią z dnia 3 lutego 2022 r. (znak: BI.ZZŚ.1.4360.17.2022.AN), nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), dalej Kpa, zapewniono stronom czynny udział w każdym stadium prowadzonego postępowania. Przed wydaniem decyzji, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 9 lutego 2022 r. (znak: GGO.6220.1.1.2022), zapewnił stronom

możliwość zapoznania się z zebraną dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie, zgodnie z art. 36 § 1 Kpa, tut. organ przedłużył termin załatwienia sprawy do dnia 11 marca 2022 r.

W okresie prowadzonego postępowania nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski i zażalenia od stron biorących udział w postępowaniu.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tut. organ przeanalizował m. in.: rodzaj i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z jej eksploatacją oraz usytuowanie przedsięwzięcia na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym Natura 2000.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy ooś, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 1864N od miejscowości Mąki do miejscowości Szarejki. Planowana inwestycja realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 10 i 46/1 – obręb 25 Mąki, oraz działce o numerze ewidencyjnym 19/2 – obręb 51 Szarejki, gmina Elk, powiat elcki, województwo warmińsko-mazurskie. Droga powiatowa wykorzystywana jest, w sposób ciągły, jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne z miastem Elk. Obecnie, droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,6 m do 5,0 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy na drogi boczne. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, na teren przyległy do korpusu drogi. Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz pojedyncze drzewa zlokalizowane w pasie drogowym i poza nim. Projektowany do przebudowy odcinek drogi przebiega wzdłuż istniejących terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów rolniczych i leśnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Długość planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1864N, klasy Z, wynosi ok. 1.300 m. Zakres prac na projektowanym odcinku drogi obejmuje: wykonanie przebudowy nawierzchni jezdni drogi głównej i skrzyżowań z drogami bocznymi, zjazdów indywidualnych i publicznych, poboczy, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami, przebudowę przepustów pod koroną drogi, budowę kanału technologicznego, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Po przebudowie drogi, podstawowa szerokość jezdni wyniesie 5,5 m, a podstawowa szerokość poboczy – 1,0 m. Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych i z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako podbudowy. Niweleta jezdni i zjazdów dostosowana będzie do istniejącego zagospodarowania terenu.

W ramach przebudowy drogi planuje się przebudowę istniejących przepustów znajdujących się w pasie drogowym. Przebudowa polegać będzie na wymianie istniejących rur na nowe rury karbowane PEHD. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, że są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie przebudowy przepustów wody zostaną

przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie, gdzie tej wody będzie znikoma ilość. W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namułu oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew. Drzewa, w sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami. W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia wykorzystywane będą materiały budowlane, takie jak: beton asfaltowy, emulsja asfaltowa, kruszywa mineralne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym – paliwa (olej napędowy, benzyna) i niewielkie ilości wody.

Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, przewiduje się, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko będzie niewielkie i związane przede wszystkim z etapem jego budowy.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia mogą wystąpić uciążliwości związane ze wzrostem emisji hałasu oraz emisji do powietrza substancji zanieczyszczających z prowadzonych prac budowlanych, pracy maszyn i urządzeń budowlanych (m. in. koparki, równiarki, układarki, walce itp.) oraz z ruchu pojazdów samochodowych. W celu ich zminimalizowania, czas trwania prac budowlanych i transportu materiałów ograniczony zostanie wyłączenie do pory dnia, tj. od 6.00 do 22.00. Wszystkie roboty budowlane wykonywane będą przy pomocy nowoczesnych oraz sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, prawidłowo konserwowanych i posiadających aktualne atesty. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na etapie jej realizacji na zanieczyszczenie powietrza zostanie ograniczony czas pracy silników pojazdów i maszyn (wyłączanie silników podczas przerw), materiały sypkie przewożone pojazdami zostaną zabezpieczone poprzez przykrywanie ich plandekami, materiały sypkie zlokalizowane lub wbudowane na terenie inwestycji będą przykrywane plandekami lub zraszane wodą. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia prowadzonych prac. Emisja hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza będzie miała charakter okresowy, a uciążliwości z tym związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie więc źródłem znaczących oddziaływań na jakość powietrza oraz na klimat akustyczny w rejonie jego lokalizacji.

Prace budowlane prowadzone będą z wykorzystaniem maszyn i urządzeń, co wiąże się z ryzykiem powstania niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych do gruntu. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, sprzęt budowlany utrzymywany będzie w dobrym stanie technicznym. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych oraz ewentualna ich naprawa odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacji paliw. Plac budowy wyposażony zostanie w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów, podjęte zostaną działania polegające na usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnej przy użyciu sorbentów niewchodzących w reakcje z substancjami niebezpiecznymi, oddanie odpadu do unieszkodliwienia. Stała kontrola sprzętu pracującego, przy realizacji inwestycji

i niezwłoczne usuwanie zaistniałych awarii, zabezpieczy teren przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi. W ten sposób planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą poza obszarami znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Teren zaplecza budowy, w tym składów materiałów i baz transportowych zostanie uszczelniony. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. W trakcie prowadzonych robót powstawać będą odpady pochodzące z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, w tym m. in. gleba i ziemia oraz odpady komunalne generowane przez pracowników budowy. Wytworzone odpady gromadzone będą, w sposób selektywny, w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazywane firmom specjalistycznym, posiadającym stosowane zezwolenia, w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia. Powstałe, w trakcie realizacji robót budowlanych, masy ziemne, zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i, po zakończeniu prac, wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu, powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej, wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów. Po zakończeniu prac, teren zostanie uporządkowany. Przyjęte rozwiązania techniczne i organizacyjne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej zabezpieczą środowisko przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód podziemnych oraz gruntu.

Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi.

Planowana inwestycja przyczyni się poprawy komunikacji lokalnej oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów samochodowych. Nie przewiduje się, by realizacja zamierzenia drogowego mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu i, tym samym, zwiększenia ilości zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. Ulepszenie nawierzchni jezdni drogi usprawni ruch pojazdów i czas przejazdu, co przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni jezdni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911). Zasadnicza część zamierzenia inwestycyjnego znajduje się w regionie wodnym Środkowej Wisły, w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) (*Łażna Struga*) od wypływu z jeziora Łaśmiady do wypływu z jeziora Elckiego (kod RW2000252628939), charakteryzowanej jako naturalna część wód, o dobrym stanie wód, niezagrażonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych polegających na utrzymaniu dobrego stanu, w tym dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Fragment projektowanego odcinka drogi przebiega w zlewni JCWP *Elk* od wypływu z jeziora Elckiego do ujścia (kod RW2000192628999), charakteryzowanej jako naturalna część wód, o złym stanie wód, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla

JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu, w tym dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego, oraz zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieklu istotnego *Elk* w obrębie JCWP. Dla JCWP *Elk od wypływu z jeziora Elckiego do ujścia* przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. W uzasadnieniu podano, że z uwagi na brak możliwości technicznych oraz brak zidentyfikowania presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników, konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn, w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano działanie: Budowa przepławki i odbudowa jazu piętrzącego na rzece *Elk* w km 28+460 w miejscowości Nowa Wieś *Elcka*, obręb Nowa Wieś *Elcka*, gm. *Elk*, pow. *elcki*, woj. *warmińsko-mazurskie*.

Ponadto, teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) *Nr 32* (kod *GW200032*), której stan ilościowy i chemiczny oceniany jest jako dobry i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla JCWPd jest utrzymanie dobrego stanu poprzez zapobieganie dopływowi zanieczyszczeń, zapewnienie równowagi pomiędzy poborem i zasilaniem wód podziemnych, wdrożenie działań dla ochrony wód podziemnych.

Z uwagi na rodzaj, wielkość i charakter planowanego przedsięwzięcia, przewiduje się, że jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na stan jednolitych części wód powierzchniowych i jednolitej części wód podziemnych, a także na osiągnięcie wyznaczonych dla nich celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza *Wisły*.

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem, długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych i wystąpieniem poważnej awarii. Przebudowa i użytkowanie projektowanej drogi nie będzie wiązać się z ryzykiem katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierać substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – *Prawo budowlane*.

Planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat i zmiany klimatu. Podczas realizacji inwestycji wystąpi znikoma emisja zanieczyszczeń do powietrza, która związana będzie z pracą maszyn budowlanych. Po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia poprawią się warunki przejazdu, zmniejszy się ilość hałasu, spalin i pyłów wprowadzanych do środowiska, a co za tym idzie, zmniejszy się ilość substancji szkodliwych (gazów cieplarnianych) mogących wpływać negatywnie na klimat. Przebudowę drogi zaplanowano tak, aby była odporna na: wysokie i niskie temperatury (nawierzchnia z betonu asfaltowego z użyciem asfaltów gwarantujących odporność na skrajne temperatury), ulewy, burze,

powodzie i osuwiska (szczelna nawierzchnia, sprawne odwodnienie korpusu drogowego, możliwość sprawnego przepływu wody pod korpusem drogi). Zjawiska typu susze, silny wiatr, grad, trąby powietrzne, w przypadku tego przedsięwzięcia, nie wpływają na jego trwałość.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze przyrodniczo cennym, objętym ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 ze zm.), tj. na Obszarze Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego, na terenie którego obowiązują zapisy Uchwały nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 74, poz. 1295 ze zm.). Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 ww. uchwały, na obszarze chronionego krajobrazu zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, do których zalicza się planowana inwestycja. Jednakże, z uwagi na fakt, że planowana inwestycja zaliczana jest do inwestycji celu publicznego, w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r., poz. 1899 ze zm.), zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa od tego zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały. Jednocześnie, § 5 ust. 3 pkt 2 ww. uchwały mówi, iż zakaz ten nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których regionalny dyrektor ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 (w odległości ok. 6 km od przedsięwzięcia), są: Jezioro Woszczelskie (PLH 280034), w kierunku północnym od inwestycji, i Ostoja Poligon Orzysz (PLB 280014), w kierunku zachodnim od inwestycji.

Według projektów korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, opracowanych przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża, planowany do przebudowy odcinek drogi znajduje się w obszarze korytarza ekologicznego Dolina Biebrzy-Puszcza Borecka KPn-1D (2005 r.) oraz korytarza ekologicznego Pojezierze Ełckie KPn-1D (2012 r.).

Z uwagi na rodzaj i skalę planowanej inwestycji oraz lokalizację inwestycji (przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu, posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, niewielki odcinek planowanej do przebudowy drogi oraz niewielkie natężenie ruchu jaki przyjmuje droga, jak również skala prac budowlanych i prowadzenie ich w porze dziennej), nie przewiduje się znacznego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki zwierząt i roślin oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz, korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu. Planowana inwestycja nie jest nowym przedsięwzięciem, nie wprowadza nowych połączeń komunikacyjnych, nie wpłynie na zmianę dotychczasowych funkcji terenów znajdujących się w jej sąsiedztwie. Planowane przedsięwzięcie, jedynie na etapie realizacji, może mieć potencjalny wpływ na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych, z uwagi na pracujący sprzęt generujący emisje

zanieczyszczeń do środowiska oraz emisje hałasu. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, przemijające i związane wyłącznie z danym etapem prac drogowych.

Teren planowanej inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, obszarach górskich i leśnych, obszarach wodno-błotnych i innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Planowane przedsięwzięcie nie leży także na obszarach przylegających do jezior oraz w zasięgu stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Planowane przedsięwzięcie położone jest również poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Na analizowanym terenie inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Zasięg przestrzenny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia jego realizacji. Charakter i skala planowanej inwestycji wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać (w najbliższym otoczeniu projektowanej drogi nie prowadzi się podobnych prac dotyczących przebudowy dróg) i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Ze względu na wielkość, charakter oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny – bez ryzyka transgranicznych oddziaływań oraz nie spowodują istotnych zmian w środowisku.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia, w zakresie objętym przedmiotową decyzją, nie wskazuje na możliwość występowania potencjalnych konfliktów międzysąsiedzkich.

Biorąc pod uwagę planowany rodzaj i zakres inwestycji, a także ww. przesłanki, nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójta Gminy Elk w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strony mogą zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Wójta Gminy Elk, który wydał niniejszą decyzję.

Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Elk oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich i nie jest zezwoleniem na przeprowadzenie inwestycji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 2021 r., poz. 2373 ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli nie zmieniły się warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r., poz. 1923 ze zm.) zwolniono z opłaty skarbowej za wydanie decyzji.

Z up. WÓJTA
NACZELNIK WYDZIAŁU
GOSPODARKI GRUNTAMI
I OCHRONY ŚRODOWISKA

/-/ mgr inż. Anna Gajko

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Wnioskodawcy
2. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie, zgodnie z art. 49 Kpa
3. aa.

Do wiadomości:

1. RDOŚ w Olsztynie
2. PPIS w Elku
3. ZZ w Augustowie PGW WP

*Sporządziła: Maria Ruszczyk
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 18
08.03.2022 r.
m.ruszczyk@elk.gmina.pl*

Elk, dnia 8 marca 2022 r.

Znak: GGO.6220.1.1.2022

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Elk z dnia 8 marca 2022 r. (znak: GGO.6220.1.1.2022) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1864N na odc. Mąki – Szarejki”.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 1864N od miejscowości Mąki do miejscowości Szarejki. Planowana inwestycja realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 10 i 46/1 – obręb 25 Mąki, oraz działce o numerze ewidencyjnym 19/2 – obręb 51 Szarejki, gmina Elk, powiat elcki, województwo warmińsko-mazurskie. Droga powiatowa wykorzystywana jest, w sposób ciągły, jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne z miastem Elk. Obecnie, droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,6 m do 5,0 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy na drogi boczne. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, na teren przyległy do korpusu drogi. Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz pojedyncze drzewa zlokalizowane w pasie drogowym i poza nim. Projektowany do przebudowy odcinek drogi przebiega wzdłuż istniejących terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów rolniczych i leśnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Długość planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1864N, klasy Z, wynosi ok. 1.300 m. Zakres prac na projektowanym odcinku drogi obejmuje: wykonanie przebudowy nawierzchni jezdni drogi głównej i skrzyżowań z drogami bocznymi, zjazdów indywidualnych i publicznych, poboczy, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami, przebudowę przepustów pod koroną drogi, budowę kanału technologicznego, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Po przebudowie drogi, podstawowa szerokość jezdni wyniesie 5,5 m, a podstawowa szerokość poboczy – 1,0 m. Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych i z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako podbudowy. Niweleta jezdni i zjazdów dostosowana będzie do istniejącego zagospodarowania terenu.

W ramach przebudowy drogi planuje się przebudowę istniejących przepustów znajdujących się w pasie drogowym. Przebudowa polegać będzie na wymianie istniejących rur na nowe rury karbowane PEHD. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione

brukiem kamiennym. Ze względu na to, że są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie przebudowy przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie, gdzie tej wody będzie znikoma ilość. W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namułu oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew. Drzewa, w sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami. W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia wykorzystywane będą materiały budowlane, takie jak: beton asfaltowy, emulsja asfaltowa, kruszywa mineralne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym – paliwa (olej napędowy, benzyna) i niewielkie ilości wody.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu oraz emisją gazów i pyłów do powietrza, których źródłem będzie transport, praca urządzeń i maszyn budowlanych. W celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko prace budowlane wykonywane będą wyłącznie w godzinach dziennych, a podczas prowadzenia prac budowlanych będzie stosowany sprzęt nowoczesny oraz sprawny technicznie, prawidłowo konserwowany i posiadający aktualne atesty. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. W celu zminimalizowania możliwości pylenia, planuje się wyłączanie silników pojazdów i maszyn podczas przerw, a także przykrywanie materiałów sypkich plandekami. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacji paliw. Plac budowy wyposażony zostanie w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów, podjęte zostaną działania polegające na usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnej przy użyciu sorbentów niewchodzących w reakcje z substancjami niebezpiecznymi, oddanie odpadu do unieszkodliwienia.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe zlokalizowane zostaną poza obszarami znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne sanitariaty, których zawartość opróżniania będzie przez firmy specjalistyczne. Powstające, w trakcie prowadzonych prac, odpady gromadzone będą w sposób selektywny, w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia. Powstałe, w trakcie realizacji robót budowlanych, masy ziemne, zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i, po zakończeniu prac, wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu, powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej, wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów. Po zakończeniu inwestycji, teren zostanie uporządkowany.

Planowana inwestycja przyczyni się poprawy komunikacji lokalnej oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów samochodowych. Nie przewiduje się, by realizacja

zamierzenia drogowego mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu i, tym samym, zwiększenia ilości zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. Przebudowa drogi usprawni ruch pojazdów i czas przejazdu, co przyczyni się do spadku emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na klimat i zmiany klimatu. Eksploatacja przebudowywanego odcina drogi nie przyczyni się do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

Z uwagi na niewielki zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, nie przewiduje się możliwości kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, będzie zerowe.

Planowane przedsięwzięcie nie spełnia warunków pozwalających na zaliczenie przedsięwzięcia do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Ze względu na wielkość, charakter oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny – bez ryzyka transgranicznych oddziaływań oraz nie spowodują istotnych zmian w środowisku.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia, w zakresie objętym przedmiotową decyzją, nie wskazuje na możliwość występowania potencjalnych konfliktów międzysąsiedzkich.

Planowane przedsięwzięcie, przy zachowaniu wymogów określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie wpłynie negatywnie na stan środowiska.

Z up. WÓJTA
NACZELNIK WYDZIAŁU
GOSPODARKI GRUNTAMI
I OCHRONY ŚRODOWISKA

/-/ mgr inż. Anna Gajko