

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 oraz art. 82 i art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Pana Jarosława Kaczora, Zastępcę Dyrektora Oddziału w Olsztynie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski - Ełk od km 52+095,62 do km 65+734,88” w wariantcie I

oraz

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku od km proj. 52+095,62, w miejscowości Gąski na początku terenu zabudowanego, do km proj. 65+734,88 na skrzyżowaniu DK65 z DK16 (rondo na węźle). Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65, o długości ok. 13,6 km, przebiega na początkowym odcinku ok. 0,9 km przez tereny gminy Olecko (powiat olecki) oraz na pozostałym odcinku przez tereny gminy Ełk (powiat ełcki) w województwie warmińsko-mazurskim.

Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65 jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach.

Teren w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi jest użytkowany rolniczo. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska, lasy i nieużytki. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości: Gąski, Przytuły, Straduny, Oracze i Wityny.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 65 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6.0 m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne spękania, ubytki, brak jest poboczy utwardzonych. Na istniejącym odcinku drogi chodniki występują tylko w miejscowościach (Straduny i Oracze), brak jest ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, przystanki autobusowe nie posiadają zatok. W miejscowości Straduny w km istn. 60+209 zlokalizowana jest pętla autobusowa, na którą wjazd i wyjazd odbywa się z i na drogę krajową DK65 oraz zlokalizowane są bezpośrednio przy skrzyżowaniu z DP1857N (ul. Kościuszki). Na odcinku projektowanej rozbudowy DK 65, w km 60+650, występuje most nad rzeką Ełk, który zostanie rozebrany i w tej samej lokalizacji zostanie wybudowany nowy. Ponadto, na projektowanym odcinku znajdują się przepusty o konstrukcji betonowej, z rur betonowych oraz rur HDPE, które zostaną rozebrane, ze względu na zły stan techniczny, i zastąpione nowymi. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do rowów drogowych.

Zakładanym celem planowanej inwestycji jest podniesienie parametrów technicznych istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski – Ełk oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- 2.1. plac oraz zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- 2.2. drogi do obsługi placów budowy wytyczyć, w miarę możliwości, w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych, w miejscach najmniej kolidujących z ciekami;
- 2.3. zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów należy lokalizować:
 - na terenie przekształconym antropogenicznie,
 - poza obszarami chronionymi akustycznie – km ok. 53+500 – 56+000, 57+700 – 58+300, 59+700 – 65+734,
 - poza terenami w pobliżu doliny rzeki Ełk – km ok. 60+540 – 60+610,
 - poza terenami w pobliżu jez. Jachimowo – strona prawa, km ok. 62+750 – 62+850 oraz 62+950 – 63+050,
 - poza terenami leśnymi – km ok. 52+200 – 52+900 oraz 56+700 – 56+900,
 - obszarami i siedliskami cennymi przyrodniczo: od ok. km 52+100 do ok. km 52+200 – strona lewa, od ok. km 56+700 do ok. km 56+950 – strona prawa, od ok. km 56+700 do ok. 56+850 – strona lewa, od ok. km 57+860 do ok. km 57+920 – strona lewa oraz od ok. km 62+800 do km ok. 62+900 – strona prawa,
 - w oddaleniu terenów podmokłych,
 - poza bezpośrednim zasięgiem koron drzew;

- 2.4. 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;
- 2.5. 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);
- 2.6. bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu; uszczelnić miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną;
- 2.7. wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu oraz bieżącej konserwacji sprzętu technicznego – z uszczelnionym podłożem oraz wyposażone w sorbenty substancji ropopochodnych;
- 2.8. opracować efektywną procedurę postępowania w przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego (ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu zanieczyszczeń – zestawy adsorberów oraz absorberów);
- 2.9. tankowanie sprzętu budowlanego powinno odbywać się w miejscach i w sposób wykluczający zanieczyszczenie wód i gleby;
- 2.10. stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe określone obowiązującymi przepisami oraz normami, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie oraz wykazujących jak najmniejsze obciążenie dla środowiska;
- 2.11. materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych i zadaszonych miejscach na utwardzonym terenie;
- 2.12. 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;
- 2.13. 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;
- 2.14. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty;
- 2.15. organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscach ich powstawania;
- 2.16. powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach;
- 2.17. odpady niebezpieczne magazynować w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub wyposażonej w pojemniki do magazynowania takich odpadów; pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed

- dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków;
- 2.18. odpady powstające na placu budowy oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
 - 2.19. urodzajną warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład, w celu jej późniejszego wykorzystania w miejscu inwestycji; odłożony humus należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi;
 - 2.20. prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone przy użyciu sprzętu mechanicznego w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego. W razie odkrycia systemu korzeniowego należy go zabezpieczyć przed przesychnianiem. W obrębie bryły korzeniowej drzewa prace prowadzić ręcznie;
 - 2.21. przed rozpoczęciem prac budowlanych, drzewa będące siedliskiem chronionych gatunków porostów, które nie są przewidziane do usunięcia, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez wygradzenie. Drzew nie należy zabezpieczać mechanicznie przez oszalowanie np. z desek, gdyż wiąże się to z mechanicznym uszkodzeniem plech porostów;
 - 2.22. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tzn. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia włącznie. W przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy brak lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki;
 - 2.23. nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe;
 - 2.24. nasadzenia zastępcze należy poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat;
 - 2.25. wykonując prace budowlane w otoczeniu drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki zabezpieczyć drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed zniszczeniami oraz by drzewa i krzewy przetrwały inwestycję w niepogorszonej kondycji;
 - 2.26. w celu podniesienia udatności nasadzeń zastosować pielęgnację po posadzeniu obejmującą m.in. systematyczne nawadnianie, kontrolowanie stanu zdrowia roślin, cięcia korekcyjne i formujące, odchwaszczanie, nawożenie, wymianę roślin uschniętych i uszkodzonych, suchych, obumierających, chorych, nieestetycznie wyglądających, przemarzniętych, zniszczonych w wyniku wandalizmu itp.;
 - 2.27. prace ziemne związane z realizacją wykopów należy przeprowadzać w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do wykopu drobnych zwierząt. Podczas prac ziemnych związanych z zasypaniem wykopu należy również kontrolować światło wykopu pod kątem obecności zwierząt. Do działań zabezpieczających należy również odławianie uwięzionych w świetle wykopu

- zwierząt i przenoszenie ich do miejsc bezpiecznego bytowania. Po zakończeniu prac ziemnych, powierzchnię w miejscu wykopu należy wyrównać;
- 2.28. w fazie budowy stosować oświetlenie sodowe dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne o obniżonej emisji UV lub oświetlenie LED, ograniczające przywabianie owadów nocą; stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, baz materiałowych i parków maszynowych. Docelowe oświetlenie drogowe wykonać z wykorzystaniem oświetlenia, które nie będzie przywabiać owadów, a w następstwie tego także nietoperzy w rejon inwestycji;
- 2.29. w celu ochrony cieków wodnych oraz organizmów związanych ze środowiskiem wodnym należy przestrzegać następujących warunków:
- zabezpieczyć cieki przed zanieczyszczeniem – prace prowadzić sprawnym sprzętem – konieczna jest systematyczna kontrola i konserwacja sprzętu pracującego podczas budowy,
 - prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
 - organizacja robót powinna uwzględnić możliwości schronienia się ryb w miejscach wolnych od prac,
 - w przypadku stwierdzenia śnięcia ryb prace przerwać aż do oczyszczenia się wody z zawiesiny,
 - w trakcie prac związanych np. z usuwaniem namulów dokonywać przeglądu miejsc odkładania materiału pod kątem występowania w nich zwierząt, wybierać i uwalniać do wody wszystkie zauważone zwierzęta znajdujące się w osadach dennych (zebrane osobniki należy przenieść i wypuścić do wody w miejscach, gdzie zakończano już roboty w korycie);
- 2.30. w rejonie cieków i rowów melioracyjnych prace prowadzić w sposób nienaruszający ich ciągłości, zachować przepływ cieków i rowów, zabezpieczyć koryto i brzeg przed zasypywaniem i zanieczyszczeniami substancjami chemicznymi, w razie konieczności oczyszczać odprowadzane z wykopów wody z zawiesiny piasku, gliny itp. przed wprowadzeniem do odbiornika oraz zabezpieczyć rowy i cieki siatkami;
- 2.31. wprowadzić rozwiązania zabezpieczające cieki przed zasypywaniem lub zanieczyszczeniami pochodzącymi z robót budowlanych, np. stosować pomosty robocze, podesty oraz osłony i siatki zabezpieczające;
- 2.32. roboty prowadzić w sposób niepowodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływu w ciekach;
- 2.33. w celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypania, ograniczyć zastosowanie ciężkiego sprzętu w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w pobliskim sąsiedztwie cieków, zbiorników wodnych, terenów podmokłych;
- 2.34. do niezbędnego minimum ograniczyć prace budowlane ingerujące bezpośrednio w koryta rzek;
- 2.35. do umocnień dna i skarp cieków stosować materiały bezpieczne dla środowiska; umocnienie koryta winno być dostosowane do prędkości i przepływu w cieku;
- 2.36. zapewnić pełną sprawność wykonanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe z drogi poprzez ich regularną kontrolę, czyszczenie i serwisowanie;

2.37. wykonać następujące przejścia dla zwierząt w orientacyjnej lokalizacji:

Obiekt	Kilometr wg DK65	Przeszkoda	Wymiary
Przejście po powierzchni drogi	52+100 – 54+500 56+000 – 58+000	-	-
PZM-52.1 Przejście dla małych zwierząt	52+160	ciek + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-52.7 Przejście dla małych zwierząt	52+749	ciek + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-54.7 Przejście dla małych zwierząt	54+715	ciek + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-54.7a Przejście dla małych zwierząt			
PZM-55.6 Przejście dla małych zwierząt	55+687	ciek + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-55.6a Przejście dla małych zwierząt			
PZM-57.1 Przejście dla małych zwierząt	57+123	ciek + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-57.1a Przejście dla małych zwierząt			
MD-60 Przejście dla małych zwierząt	60+575	rzeka Elk	Wysokość: 1,5 m nad półką Szerokość: półka 2 x 1 m
P-61.0 Przejście dla małych zwierząt	61+043	ciek + przejście dla zwierząt małych	Wysokość: 1 m nad półką Szerokość: półka 2 x 0,5 m
P-61.0a Przejście dla małych zwierząt			

2.38. w zakresie ochrony płazów na odcinkach charakteryzujących się zwiększoną śmiertelnością tych zwierząt tj. od ok. km 52+095 do ok. km 52+500 oraz od ok. km 56+250 do ok. km 57+200 oraz przy wszystkich przepustach dla zwierząt na długości 100 m w obu kierunkach od osi przepustu zastosować stałe ogrodzenia herpetologiczne – płotki ochronno-naprowadzające. Płotki dla płazów, wykonane powinny być z pełnych płyt lub siatek stalowych o średnicy oczek 0,5 cm, o wysokości minimum 50 cm (nad powierzchnią

gruntu), z krawędzią o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi, o zakończeniach w kształcie litery U, szczelnie przylegające do powierzchni gruntu i stabilnie zakotwione;

- 2.39. w celu ochrony herpetofauny należy przestrzegać następujących warunków:
- w pobliżu miejsc rozrodu płazów (do 50 m) nie należy lokalizować zapleczy budowy ani dróg technologicznych,
 - prace w sąsiedztwie zbiorników stanowiących miejsce rozrodu płazów powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, którego celem będzie m.in. likwidacja ewentualnych zastoisk wodnych na obszarze prowadzonych prac zanim dojdzie do rozrodu płazów,
 - podczas robót przy zbiornikach wodnych stanowiących siedliska rozrodu płazów należy zamontować tymczasowe płotki zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy:

Kilometraż od	Kilometraż do	Strona drogi
52+095	52+203	prawa
52+105	52+501	lewa
56+250	57+200	prawa, lewa
61+800	61+950	prawa

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- na odcinku drogi DK65 od ok. km 53+400 do km 56+000 oraz od ok. km 59+300 do km 65+734,88 zastosować nawierzchnię o właściwościach obniżających hałas;
- wykonać ekrany akustyczne, których miejsce wykonania, typ i parametry przedstawia poniższa tabela:

Nr. ekranu	Długość	Wysokość	Strona	Kilometraż		Minimalna klasa właściwości pochłaniających	Typ ekranu
E-1	90	5	prawa	54+920	55+010	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Jednostronnie pochłaniające
E-2	85	4	prawa	55+185	55+270	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Jednostronnie pochłaniające
E-3	134	3	prawa	63+134	63+268	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Jednostronnie pochłaniające

E-4	98	3	prawa	65+048	65+146	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające
E-5	84	3	prawa	65+162	65+246	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające
E-6	74	3	lewa	62+820	62+884	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Jednostronnie pochłaniające
E-7	102	3	lewa	63+210	63+312	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające
E-8	34	4	lewa	63+747	63+779	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające
E-9	113	3	lewa	63+785	63+898	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające
E-10	25	4	lewa	63+898	63+923	A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB	Obustronnie pochłaniające

- 3.3 wody opadowe, przed odprowadzeniem do odbiorników podczyścić z zawiesiny; wody odprowadzane do rzeki Ełk i rzeki Przytułskiej oraz rowów stanowiących dopływ do jeziora Przytułskiego (R-K, R-K2, R34a, R-U) oczyścić w separatorze substancji ropopochodnych poprzedzonym osadnikiem;
- 3.4 przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika, na wylotach zastosować zamknięcia odpływu, np. poduszką sorbentową i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych;
- 3.5 zaprojektować zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZR-1 oraz zbiornik retencyjny (szczelny) ZR-2 o następujących parametrach i lokalizacjach:

nazwa	lokalizacja	pow. dna zbiornika	rz. dna	max rz. ww. wody	pojemność
	[km]	m ²	m	m	m ³
ZR-1 zbiornik retencyjno- infiltracyjny	64+806	500	134,2	135,2	1145

nazwa	lokalizacja	pow. dna zbiornika	rz. dna	max rz. ww. wody	pojemność
	[km]	m ²	m	m	m ³
ZR-2 zbiornik retencyjny	65+665	1000	133,35	134,20	1828

- 3.6 minimalizować konieczność przebudowy wszelkiej infrastruktury podziemnej i napowietrznej;

3.7 w celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji, wykonać nowe nasadzenia zieleni składające się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Nasadzić należy drzewa liściaste, w liczbie 499 szt. następujących gatunków:

- klon pospolity *Acer platanoides*,
- klon jawor *Acer pseudoplatanus*,
- jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*,
- dąb szypułkowy *Quercus aucuparia*,
- jarząb pospolity *Sorbus aucuparia*,
- lipa drobnolistna *Tilia cordata*.

Drzewa do nasadzeń powinny posiadać obwody pni 10-15 cm mierzone na wysokości 100 cm;

3.8 w stałej organizacji ruchu zastosować oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku Gąski – Ełk.

4 Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

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

5 Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

6 Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

II. Nie stwierdzam konieczności:

1. wykonania kompensacji przyrodniczej;
2. nakładania obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
3. nakładania obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

III. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

V. Nie mają zastosowania następujące punkty:

1. obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla inwestycji w zakresie budowy obiektu energetyki jądrowej lub inwestycji jej towarzyszącej, o których mowa w ustawie z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących;
2. obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na prace przygotowawcze, o których mowa w ustawie z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienia ochrony terenów podlegających ochronie przed hałasem. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Wójtowi Gminy Ełk, Staroście Ełkiemu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Pomiary należy przeprowadzić w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Punkty pomiarowe należy zlokalizować na terenie podlegającym ochronie przed hałasem znajdującym się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego odcinka drogi DK65 w następującym kilometrażu drogi: od km 53+800 do km 55+800, od km 58+800 do km 61+000, od km 61+400 do km 63+350, od km 63+747 do km 63+923, od km 65+000 do km 65+734,88.

VII. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 19 lutego 2020 r., do tut. organu, wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Pana Jarosława Kaczora, Zastępcę Dyrektora Oddziału w Olsztynie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z dnia 18 lutego 2020 r. (znak: O/OL.I-2.532.16.2020) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski - Ełk od km 50+350,91 do km 65+734,88”. 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. 247 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).

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących 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 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości osiągającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 21 lutego 2020 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie oraz zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy, składania uwag, wniosków i zastrzeżeń. Z uwagi na fakt, iż 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 i Urzędu Miejskiego w Olecku, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ełk i Urzędu Miejskiego w Olecku oraz tablicy ogłoszeń w miejscowościach: Przytuły, Straduny, Oracze, Wityny, Konieczki i Siedliska, gmina Ełk, oraz w miejscowości Gąski, gmina Olecko, za pośrednictwem Sołtysa Sołectwa.

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 lutego 2020 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), zwrócił się również 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 wyrażenie opinii 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, pismem z dnia 9 marca 2020 r. (znak: WOOS.4220.110.2020.AB.2), poinformował tut. organ, że ze względu na skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, analiza dokumentacji potrwa do dnia 20 marca 2020 r. Następnie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, opinią z dnia 11 marca 2020 r. (znak: WOOS.4220.110.2020.AB.3), uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie, zgodnym z art. 66 ustawy ooś.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP, pismem z dnia 6 marca 2020 r. (znak: BI.ZZŚ.1.4360.60.2020.AN), wezwał Inwestora do uzupełnienia i doprecyzowania informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wyznaczając tym samym nowy termin załatwienia sprawy do dnia 10 kwietnia 2020 r. Po uzyskaniu, w dniu 30 marca 2020 r., odpowiedzi na powyższe wezwanie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP, opinią z dnia 16 kwietnia 2020 r. (znak: BI.ZZŚ.1.4360.60.2020.AN), nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych wymagań, uwzględnionych w sentencji niniejszej decyzji. Ponadto, w dniu 19 maja 2020 r., Inwestor przedłożył tut. organowi pismo z informacją o udzielonej odpowiedzi na ww. wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP z dnia 6 marca 2020 r. (znak: BI.ZZŚ.1.4360.60.2020.AN).

Mając na uwadze ww. opinie wyrażone przez organy biorące udział w przedmiotowej sprawie, a także uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tj. rodzaj, charakter usytuowanie przedsięwzięcia i zakres jego oddziaływania, tut. organ, postanowieniem z dnia 26 maja 2020 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w pełnym zakresie, określonym art. 66 ustawy ooś. Mając powyższe na uwadze, tut. organ, postanowieniem z dnia 29 czerwca 2020 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 6 maja 2021 r. Inwestor, przy piśmie z dnia 5 maja 2021 r. (znak: O/OL.I.532.16.2020.MS), przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski – Ełk od km 52+095,62 do km 65+734,88 woj. warmińsko – mazurskie, powiat olecki, gmina Olecko, powiat ełcki, gmina Ełk”, opracowany 30 kwietnia 2021 r. przez zespół autorów pod kierownictwem

Pani mgr inż. A. D. - B. (TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o. o. z siedzibą w Gdańsku), z załącznikami i streszczeniem w języku niespecjalistycznym.

W związku z powyższym, tut. organ, postanowieniem z dnia 10 maja 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), podjął zawieszono postępowanie administracyjne w przedmiocie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

Tut. organ, obwieszczeniem z dnia 10 maja 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu podejmującym zawieszono postępowanie oraz, działając zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 ustawy ooś, podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa. W obwieszczeniu wyznaczono termin 30 dni, tj. od 14 maja 2021 r. do 14 czerwca 2021 r., na zapoznanie się z treścią raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz pozostałą niezbędną dokumentacją sprawy, a także na składanie uwag i wniosków dotyczących planowanego przedsięwzięcia. Powyższe obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na: stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk i Urzędu Miejskiego w Olecku, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ełk i Urzędu Miejskiego w Olecku oraz tablicy ogłoszeń w miejscowościach: Przytuły, Straduny, Oracze, Wityny, Konieczki i Siedliska, gmina Ełk, oraz w miejscowości Gąski, gmina Olecko, za pośrednictwem Sołtysa Sołectwa.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko, tut. organ, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, pismem z dnia 10 maja 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, przedkładając raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z niezbędną dokumentacją sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z dnia 7 czerwca 2021 r. (znak: WOOŚ.4221.33.2021.AB.2), poinformował tut. organ, że ze względu na rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia, analiza dokumentacji w przedmiotowej sprawie potrwa do dnia 6 lipca 2021 r. Po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z dnia 2 lipca 2021 r. (znak: WOOŚ.4221.33.2021.AB.3), uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia oraz określił warunki, które należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

W myśl art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w przedmiotowej sprawie nie jest wymagane uzyskanie opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku, gdyż organ ten nie stwierdził wcześniej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (nie wydał opinii, co traktowane jest jako brak zastrzeżeń). W sprawie tej, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, nie jest również wymagane uzyskanie uzgodnienia Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP, gdyż organ ten wyraził wcześniej opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Biorąc pod uwagę, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie dwóch gmin, tj.: gminy Ełk (większa część terenu inwestycji) i gminy Olecko, tut. organ, pismem z dnia 7 lipca 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), zwrócił się do Burmistrza Olecka o wyrażenie opinii co do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Burmistrz Olecka, postanowieniem z dnia 13 lipca 2021 r. (znak: GKO.6220.10.2020), zaopiniował pozytywnie wydanie przez tut. organ decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację planowanego przedsięwzięcia.

W toku prowadzonego postępowania, wraz z uzupełnianiem dokumentacji w przedmiotowej sprawie, tut. organ, kolejno obwieszczeniem z dnia: 17 marca 2020 r., 21 maja 2020 r., 1 czerwca 2021 r. i 7 lipca 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), przedłużył termin załatwienia sprawy, ostatecznie do dnia 13 sierpnia 2021 r.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), tut. organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium prowadzonego postępowania. Przed wydaniem decyzji, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 16 lipca 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), zapewnił stronom możliwość zapoznania się z zebraną dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Dodatkowo, z uwagi na konieczność informowania stron w drodze obwieszczenia oraz umożliwienia zapoznania i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 4 sierpnia 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020), przedłużył termin załatwienia sprawy ostatecznie do dnia 27 sierpnia 2021 r.

W okresie prowadzonego postępowania, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski od stron postępowania, jak i od społeczeństwa.

Jedynie, w dniu 9 sierpnia 2021 r., do tut. organu, wpłynęło pismo Inwestora (znak: O/OL.I.532.16.2020.MS), w którym uzupełniająco poinformowano o niewielkiej i ograniczającej skalę (kilometraż drogi) modyfikacji nazwy własnej planowanego przedsięwzięcia, która miała miejsce na etapie przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Biorąc pod uwagę, że wprowadzona modyfikacja nazwy przedsięwzięcia nie miała żadnego wpływu na tryb postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko w oparciu o art. 82 ust. 1 ustawy ooś, tut. organ dokonał zmiany nazwy własnej przedsięwzięcia w toku prowadzonego postępowania.

Analizując szczegółowo zakres planowanego przedsięwzięcia oraz zebrane materiały dowodowe w przedmiotowej sprawie oraz w oparciu o opinie i uzgodnienia organów współdziałających, tut. organ stwierdził jak niżej.

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

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku od km proj. 52+095,62, w miejscowości Gąski na początku terenu zabudowanego, do km proj. 65+734.88 na skrzyżowaniu DK65 z DK16 (rondo na węźle). Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65, o długości ok. 13,6 km, przebiega na początkowym odcinku ok. 0,9 km przez tereny gminy Olecko (powiat olecki) oraz na pozostałym odcinku przez tereny gminy Ełk (powiat ełcki) w województwie warmińsko-mazurskim.

Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65 jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach.

Teren w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi jest użytkowany rolniczo. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska, lasy i nieużytki. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości: Gąski, Przytuły, Straduny, Oracze i Wityny.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 65 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6.0 m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne spękania, ubytki, brak jest poboczy utwardzonych. Na istniejącym odcinku drogi chodniki występują tylko w miejscowościach (Straduny i Oracze), brak jest ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, przystanki autobusowe nie posiadają zatok. W miejscowości Straduny w km istn. 60+209 zlokalizowana jest pętla autobusowa, na którą wjazd i wyjazd odbywa się z i na drogę krajową DK65 oraz zlokalizowane są bezpośrednio przy skrzyżowaniu z DP1857N (ul. Kościuszki). Na odcinku projektowanej rozbudowy DK 65, w km 60+650, występuje most nad rzeką Ełk, który zostanie rozebrany i w tej samej lokalizacji zostanie wybudowany nowy. Ponadto, na projektowanym odcinku znajdują się przepusty o konstrukcji betonowej, z rur betonowych oraz rur HDPE, które zostaną rozebrane, ze względu na zły stan techniczny, i zastąpione nowymi. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do rowów drogowych.

Zakładanym celem planowanej inwestycji jest podniesienie parametrów technicznych istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski – Ełk oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu.

Zakres prac budowlanych na projektowanym odcinku drogi przewiduje:

- korektę geometrii drogi, w tym korektę łuków poziomych i łuków pionowych, dostosowanie do parametrów drogi klasy GP,
- poszerzenie jezdni do 8 m (pasy ruchu 2 x 3,5 m + opaski bitumiczne 2 x 0,5 m),
- przebudowę nawierzchni drogi wraz ze wzmocnieniem,
- rozbiórkę starego mostu w m. Straduny oraz budowę nowego w tej samej lokalizacji w km 60+575,
- budowę murów oporowych,
- budowę oraz przebudowę przepustów,
- rozbudowę skrzyżowań,
- przebudowę pętli autobusowej w m. Straduny,
- budowę zatok autobusowych wraz z dojazdami dla pieszych (oświetlonych),
- uporządkowanie terenu przy ogródkach działkowych na odcinku od km ok. 65+245 do km ok. 65+676, w tym wyznaczenie miejsc postojowych,
- budowę chodnika z kostki betonowej na odcinku od m. Przytuły km 54+487 do km 57+957 (zjazd do m. Janisze) po prawej stronie DK65,
- budowę chodnika bitumicznego od km 57+957 (zjazd do m. Janisze) do km 65+721 (rondo na węźle na przecięciu DK65 i DK16) po prawej stronie DK65,
- budowę chodnika bitumicznego od km 64+667 do km 65+721 po lewej stronie DK65,
- budowę i przebudowę chodników w miejscowościach: Straduny, Oracze, Wityny wraz z oświetleniem,
- budowę dodatkowych dróg obsługujących teren przyległy (jezdnie dodatkowe DK65),
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),

- przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
- przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę zbiornika retencyjnego infiltracyjnego,
- budowę zbiornika retencyjnego szczelnego,
- przebudowę urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, w tym drenaży melioracyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD,
- budowę kanału technologicznego,
- rozbiórkę budynków,
- budowę urządzeń i obiektów ochrony środowiska m. in. budowę przepustów ekologicznych, urządzeń oczyszczających,
- budowę oświetlenia skrzyżowań,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego,
- budowę ekranów akustycznych,
- nasadzenia zieleni.

Planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 skutkować będzie koniecznością wyburzenia budynków kolidujących z drogą oraz wykonania niezbędnych przebudów kolidujących urządzeń uzbrojenia: wodociągów, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, urządzeń teletechnicznych oraz energetycznych na warunkach wydanych przez ich administratorów. Planowana inwestycja powoduje konieczność rozbiórki następujących obiektów kubaturowych:

- piwnica zlokalizowana na działce nr 42 w obrębie Przytuły, w km ok. 55+250,
- budynek mieszkalny zlokalizowany na działce nr 136/4 w obrębie Oracze, w km ok. 61+800,
- piwnica zlokalizowana na działce nr 125 w obrębie Oracze w km ok. 62+850,
- altana zlokalizowana na działce 3/6 w obrębie Oracze, w km ok. 63+745.

Przewiduje się również przeniesienie kolidujących z inwestycją obiektów kultu religijnego (kapliczka w km ok. 60+320) oraz krzyży powypadkowych (w km ok. 56+450 oraz w km ok. 63+850), kolidujących z projektowaną inwestycją.

Parametry techniczne projektowanej drogi krajowej nr 65:

- klasa drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- kategoria ruchu: KR4,
- prędkość projektowa: $V_p=80$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość miarodajna: $V_m=90$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość projektowa: $V_p=60$ km/h (na terenie zabudowy),
 $V_p=50$ km/h (w m. Straduny km 60+205 – 60+548),
- prędkość miarodajna: $V_m=60$ km/h (na terenie zabudowy),
 $V_m=50$ km/h (w m. Straduny km 60+205 – 60+548),
 $V_m=70$ km/h (na odcinkach: km 55+045 – 55+392,
km 57+855 – 58+045,
km 58+845 – 59+155),
- szerokość jezdni: 8,0 m
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość opaski zewnętrznej (bitum.): 0,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: min. 1,50 m

- obciążenie na oś: 115 kN/oś
- skrajnia pionowa drogi: 4,70 m

Ze względu na zakres planowanej rozbudowy drogi krajowej 65 i przewidywany zakres prac, nie analizowano lokalizacyjnego wariantowania trasy. Zmiana przebiegu drogi wymagałaby znacznych ingerencji w istniejące zagospodarowanie przestrzenne, znacznie większą zajętość terenu, wyburzenia większej liczby budynków, wycinkę zieleni oraz znaczną ingerencję w obszary chronione. Przeprowadzono natomiast wariantowanie technologiczne przedsięwzięcia dotyczące nawierzchni drogowej.

Przyjęto następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant I – konstrukcja nawierzchni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego,
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki wykonanej w technologii recyklingu głębokiego lub z mieszanki niezwiązanej,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej lub związanej spoiwem hydraulicznym,
- warstwa mrozoochronna i odsączająca (jeśli będzie wymagana).

Wariant II – konstrukcja nawierzchni betonowej:

- warstwa nawierzchniowa z betonu cementowego,
- warstwa poślizgowa (jeśli będzie wymagana),
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z chudego betonu lub mieszanki niezwiązanej,
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki wykonanej w technologii recyklingu głębokiego lub mieszanki związanej cementem, alternatywnie z mieszanki niezwiązanej z kruszywa,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej lub związanej spoiwem hydraulicznym,
- warstwa mrozoochronna i odsączająca (jeśli będzie wymagana).

Przy wyborze wariantu najkorzystniejszego dla środowiska uwzględniono zarówno aspekty dotyczące wpływu inwestycji na elementy środowiska, dziedzictwo kulturowe oraz człowieka jako źródło konfliktów związanych z negatywnym oddziaływaniem na klimat akustyczny, powietrze oraz zagrożenie dla uczestników ruchu. Po przeprowadzeniu analizy rozwiązań projektowych poszczególnych wariantów przedsięwzięcia dopuszczono do realizacji Wariant 1 z nawierzchnią bitumiczną. Wariant ten przyjęto jako korzystniejszy głównie ze względu na mniejsze oddziaływanie na stan akustyczny. Analiza akustyczna przedstawiona dla nawierzchni bitumicznej i betonowej wykazała, że w przypadku tej drugiej wystąpią wyższe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu niż z nawierzchnią bitumiczną.

Faza realizacji inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do budowy drogi i obiektów inżynierskich. W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda, do celów bytowych, zużywana będzie w obrębie placu budowy. W przypadku braku możliwości zaopatrzenia placu budowy z publicznej lub przemysłowej sieci wodociągowej, woda dla potrzeb socjalno-bytowych (zdatna do picia) dowożona będzie cysterną. Na cele technologiczne (zraszanie obiektów w trakcie wyburzeń oraz prace porządkowe) potrzebne będą niewielkie ilości wody. Przewiduje się wykorzystanie wody dostarczanej przewoźnymi beczkownikami. Pracujące, przy

realizacji inwestycji, maszyny budowlane i pojazdy napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Przewiduje się, że ilość energii elektrycznej, pobieranej podczas prac budowlanych, będzie bardzo nieznaczna. Nie przewiduje się natomiast zapotrzebowania na energię ciepłą oraz gazową. Mieszanka mineralno-asfaltowa dowożona będzie na budowę w zależności od postępu robót.

W fazie eksploatacji planowanego do rozbudowy odcinka drogi wykorzystanie surowców i materiałów związane będzie przede wszystkim z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Woda wykorzystywana będzie jedynie do mycia urządzeń bezpieczeństwa drogowego oraz nawadniania terenów zielonych. Wykorzystanie energii elektrycznej związane będzie z projektowanym oświetleniem drogowym oraz pracami utrzymaniowymi. Wykorzystane surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Do zimowego utrzymania używane będą środki chemiczne (chlórek sodu, chlórek wapnia, chlórek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstotliwości opadów).

Występujące, na analizowanym obszarze, gleby są obecnie przekształcone antropogenicznie. Bezpośrednie oddziaływanie, w czasie budowy, na powierzchnię ziemi i gleby będzie miało charakter lokalny, a wpływ prac budowlanych będzie krótkotrwały i przemijający. W związku z realizacją inwestycji nastąpi przekształcenie gleb w pasie robót technicznych, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie budowy. Prace związane z realizacją planowanej inwestycji spowodują: usunięcie wierzchniej warstwy gleby, naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi oraz zniszczenie struktury i porowatości gleby poprzez pracę ciężkiego sprzętu. Dodatkowo, potencjalnie może wystąpić niebezpieczeństwo zanieczyszczenia powierzchni ziemi substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z pojazdów mechanicznych użytych do budowy oraz magazynowania materiałów niezbędnych do ich eksploatacji i konserwacji. Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów zostaną, w maksymalnym stopniu, wykorzystane do budowy nasypów. Ewentualny nadmiar gruntu zostanie wywieziony poza plac budowy. Odkłady będą tak ukształtowane, aby harmonizowały z otaczającym terenem. W trakcie wykonywania wykopów i korytowania zostaną uwzględnione warunki pogodowe, w celu uniknięcia rozmycia skarp. Po wykonaniu prac ziemnych przeprowadzona zostanie rekultywacja terenu przyległego do drogi.

Plac budowy wraz z zapleciami (bazy techniczne i składy materiałów) zorganizowany zostanie z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu i przekształcenia jego powierzchni, a czas trwania robót ograniczony będzie do minimum. Zaplecza budowy organizowane będą przy uwzględnieniu charakteru podłoża oraz możliwych do zastosowania zabezpieczeń, poza obszarami chronionymi akustycznie, terenami w pobliżu doliny rzeki Ełk, terenami w pobliżu jez. Jachimowo, obszarami i siedliskami cennymi przyrodniczo, terenami leśnymi czy bezpośrednim zasięgiem koron drzew. Bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizowane będą na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu, a miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną zostaną uszczelnione. Stosowany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt budowlany. Dobry stan techniczny sprzętu używanego do robót budowlanych znacznie zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu, a tym samym zapobiegnie zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego. Na obszarze

przedsięwzięcia nie będą prowadzone naprawy sprzętu mechanicznego, a w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, zachowane będą szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw. Ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zostaną zlikwidowane poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do utylizacji. Koniecznym jest posiadanie przez wykonawcę prac budowlanych środków chemicznych (sorbentów) neutralizujących ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujących możliwość skażenia gruntu oraz wód gruntowych. Powstające, na etapie realizacji inwestycji, ścieki bytowe, wytwarzane przez pracowników biorących udział w rozbudowie drogi, gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość opróżniania będzie przez uprawnione podmioty. Realizacja prac nie spowoduje powstania ścieków technologicznych.

Powyższe rozwiązania powinny skutecznie zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem w trakcie prowadzonych prac budowlanych. Po zakończeniu prac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

Ze względu na kolizję istniejącej drogi z ciekami (rzeka Ełk) i rowami melioracyjnymi, wymagana jest nieznaczna ingerencja w ciek oraz budowa obiektów inżynierskich w miejsce istniejących. Prace budowlane prowadzone będą w taki sposób, aby nie dopuścić do zakłócenia naturalnych lokalnych stosunków wodnych. Nie przewiduje się zmiany biegu cieków czy przegrodzenia cieków budowlami hydrotechnicznymi. Ewentualne umocnienia skarp brzegowych, umocnienia dna cieku, dotyczyć będą krótkich odcinków, nieistotnych z punktu widzenia całkowitej długości cieku. Umocnienia skarp wykonane będą z materiałów naturalnych, z zachowaniem pierwotnego spadku cieku. Wody cieków zabezpieczone zostaną przed możliwością przedostania się materiałów używanych podczas budowy, np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających. Tym samym, ewentualne ryzyko oddziaływania na hydromorfologię cieku jest minimalne.

Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Zanieczyszczenie wód opadowych spływających z pasa drogowego (zawiesinami ogólnymi, węglowodorami ropopochodnymi oraz środkami chemicznymi używanymi do zimowego utrzymania dróg) stwarza potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Z przeprowadzonej prognozy zarówno dla roku 2022 jak i dla roku 2032 wynika, że zostanie przekroczony dopuszczalny poziom stężeń zawiesiny ogólnej w spływach nieoczyszczonych z pasa drogowego. Nie przewiduje się natomiast przekroczenia dopuszczalnego stężenia węglowodorów ropopochodnych w normalnych warunkach eksploatacji dla obydwu horyzontów czasowych. Środki stosowane do zimowego utrzymania drogi nie będą powodowały zmiany zasolenia wód powierzchniowych i gleb sąsiadujących z planowaną inwestycją, z uwagi na ich rozcieńczenie przez wody opadowe i roztopowe.

Zaprojektowany, w ramach planowanego przedsięwzięcia, system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, spełnieniem wymagań ochrony środowiska oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Wody opadowe z terenu inwestycji poprzez odwodnienie powierzchniowe (rowy i przepusty) oraz kanalizację deszczową, a następnie przelewami odprowadzane są do odbiorników, które stanowią wody płynące – rzeka Ełk, rzeka Przytułska oraz rowy melioracyjne. Wody opadowe spływać będą do rowów bezpośrednio z jezdni, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe z przykanalikiem i wylotem na skarpe lub poprzez kanały deszczowe, zlokalizowane głównie na łukach i przy obiektach mostowych. Przed odpływem do odbiorników wody

opadowe oczyszczane będą w trawiastych rowach drogowych, studzienkach z osadnikami oraz studniach osadnikowych lub osadnikach. Dla zabezpieczenia wrażliwych odbiorników (rzeka Ełk) przed skażeniami substancjami ropopochodnymi wody opadowe będą oczyszczane dodatkowo w separatorach poprzedzonych osadnikami. Dla ochrony wrażliwych odbiorników takich jak rzeki i rowy stanowiące dopływ do jeziora Przytułskiego (R-K, R-K2, R-34a, R-U) przed wylotami dodatkowo przewiduje się stosowanie separatorów substancji ropopochodnych poprzedzonych osadnikami. W ramach systemu odwodnienia rozbudowywanej drogi wykonane zostaną specjalne urządzenia (zamknięcia awaryjne w postaci przegród, których dopływ można zamknąć poduszką sorbentową) ograniczające maksymalnie ewentualne negatywne oddziaływanie na jednolite części wód powierzchniowych pochodzące z poważnej awarii oraz umożliwiające jego neutralizację u źródła. Dotyczy to zarówno bezpośredniego przedostania się substancji niebezpiecznych do wód powierzchniowych, jak i pośredniego poprzez infiltracje do wód gruntowych. Wyloty do odbiornika będą wykonane przy użyciu elementów wykończeniowych rur wraz z obudową betonową i z umocnieniem skarpy w rejonie wylotu. Na wylotach należy zamontować kraty zabezpieczające z prętów stalowych. Dodatkowo, w ramach rozbudowy systemu odwodnienia wykonane zostaną 2 zbiorniki retencyjne: zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZR-1, w km ok. 64+806, o powierzchni dna zbiornika 500 m² oraz zbiornik retencyjny (szczelny) ZR-2, w km ok. 65+665, o powierzchni dna zbiornika 1000 m². Zbiorniki zostaną ogrodzone siatką dla zabezpieczenia przed dostępem osób niepowołanych. Odprowadzane do odbiorników wody opadowe spełniać będą wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311).

Prace związane z realizacją inwestycji wiązać się będą z powstawaniem odpadów innych niż niebezpieczne oraz niebezpiecznych, zaliczanych głównie do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10). W mniejszych ilościach powstaną odpady z: grupy 13 – oleje opadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19), grupy 15 – odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, grupy 16 – odpady nieujęte w innych grupach, grupy 2 – odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności oraz grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne organizowane będą w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych. Wszystkie powstające odpady, w pierwszej kolejności, poddawane będą odzyskowi lub unieszkodliwieniu w miejscu ich powstawania. Powstające odpady gromadzone będą w sposób selektywny, w wyznaczonych i oznakowanych miejscach, zadaszonych, o utwardzonym podłożu, o możliwie małej przepuszczalności. Odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierałyby się takie wycieki. Pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji

ewentualnych wycieków. Wytworzone odpady będą regularnie odbierane przez uprawnione podmioty, posiadające stosowne zezwolenia, w celu odzysku lub unieszkodliwienia, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Odpady z rozbiórek nawierzchni drogowych będą tymczasowo magazynowane na terenie placu budowy, a następnie, po selekcji i przerobieniu, wykorzystane do budowy trasy lub przekazane do unieszkodliwienia. Zdjęte, podczas robót przygotowawczych, gleba i ziemia wykorzystane będą przy robotach wykończeniowych (np. jako podłoże pod trawniki i do umocnienia skarp). Grunt z wykopów wbudowany zostanie w korpus ziemny drogi. Część ziemi i gruntów, nie nadająca się do wykorzystania przy budowie trasy, przekazana zostanie do unieszkodliwienia. Zdjęty humus, przeznaczony do późniejszego wykorzystania, należy składować w regularnych przyzmach. Powierzchnie przyzma przez okres składowania należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem, np. przez przykrycie matami słomianymi. Miejsca składowania humusu powinny być przez wykonawcę tak dobrane, aby humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem, a także najeżdżaniem przez pojazdy.

Eksploatacja planowanej inwestycji wiąże się z powstawaniem charakterystycznych odpadów związanych z funkcjonowaniem urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające), odpadów związanych z funkcjonowaniem układu komunikacyjnego (oznakowanie), odpadów związanych z pracami utrzymaniowymi (pielęgnacja zieleni). Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami (tymczasowe magazynowanie selektywne odpadów, w wyznaczonym miejscu, odbiór odpadów przez wyspecjalizowane firmy itp.), w fazie eksploatacji planowanej inwestycji, nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego jej wpływu na stan środowiska.

W fazie likwidacji inwestycji powstaną przede wszystkim odpady z rozbiórek infrastruktury drogowej. W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych powstanie również pewna ilość odpadów komunalnych oraz odpadów związanych z użytkowaniem i eksploatacją ciężkiego sprzętu. Wytworzone odpady magazynowane będą w sposób selektywny, w przeznaczonym do tego miejscu (zadaszone, wyposażone w utwardzoną, nieprzepuszczalną posadzkę i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych). Wszystkie odpady będą okresowo odbierane przez zewnętrzne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia na odbiór i zagospodarowanie odpadów. Tereny, po likwidowanych obiektach, poddane zostaną rekultywacji w zakresie niezbędnym do przywrócenia środowiska do właściwego stanu. Prace rekultywacyjne obejmować będą m. in. wykonanie niwelacji terenu, uzupełnienia ubytków gruntu przez nawiezenie humusu, z ewentualną wymianą wierzchniej warstwy gruntu w przypadku stwierdzenia ponadnormatywnych zanieczyszczeń, oraz zabezpieczenia przed erozją przez obsianie i wysadzenie odpowiednią roślinnością.

Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej (linii energetycznych, oświetlenia, sieci teletechnicznych, sieci wodociągowych oraz kanalizacji sanitarnej i deszczowej). Niezależnie od rodzaju sieci technicznej korekta przebiegu związana będzie z wykonaniem robót ziemnych. Przewiduje się, że przebudowa urządzeń infrastruktury technicznej będzie miała niewielki wpływ na środowisko, a oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny, ograniczony do miejsca wykonywanych robót. Przebudowane fragmenty sieci elektroenergetycznych, w żaden sposób nie zagrażą środowisku, zdrowiu ani życiu ludzi, nie spowodują pogorszenia jakości klimatu elektromagnetycznego środowiska. Wpływ linii elektroenergetycznych kablowych niskich i średnich napięć na natężenie pól elektromagnetycznych występujących w środowisku jest niewielki.

W trakcie rozbudowy drogi krajowej nr 65 wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz

przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Prace te charakteryzują się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na obszar, gdzie będą one realizowane. Teren intensywnych prac przesuwanych się będzie wraz z kilometrażem budowanej trasy lub jej obiektów. W celu zapewnienia jak najmniejszej uciążliwości akustycznej dla mieszkańców przyległych terenów, prace w pobliżu terenów chronionych akustycznie wykonywane będą możliwie krótko i wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. 6:00 – 22:00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego. Prace, których nie można wykonać w porze dnia, ograniczone zostaną do niezbędnego minimum. Ponadto, zaplecze budowy zlokalizowane będzie w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych. Zastosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, a także ograniczenie jednoczesnej pracy maszyn i wyłączanie silników na czas postoju i rozładunku, dodatkowo ograniczy hałas emitowany podczas budowy.

W fazie eksploatacji głównym źródłem hałasu, na analizowanym obszarze, będą pojazdy samochodowe poruszające się po projektowanej trasie. Poziom hałasu zależy będzie m. in. od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów geometrycznych projektowanej drogi. Zawarta w raporcie prognoza oddziaływania akustycznego drogi krajowej nr 65 wykonana została przy użyciu metody obliczeniowej. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano na podstawie francuskiej krajowej metody obliczeniowej „NMPB-Routes-2008”. W tym celu wykorzystano program SoundPLAN, który wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną w normie PN ISO 9613-2 *Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej*, dotyczącą propagacji hałasu w środowisku oraz ww. metodą „NMPB-Routes-2008”. Do celów obliczeniowych przyjęto źródło rzeczywiste, jakim jest potok poruszających się po drodze pojazdów, zamodelowane zastępczym źródłem liniowym scharakteryzowanym poziomem emisji zależnym od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów oraz pochylenia niwelety drogi. Obliczenia wykonano na numerycznym modelu terenu NMT, który uwzględnia ukształtowanie analizowanego terenu.

Dla analizy akustycznej drogi wykorzystano dane dotyczące prognozowanego natężenia ruchu drogowego z opracowania „Analiza i prognoza ruchu” wykonanego w ramach zadania: Opracowanie projektów budowlanych i/lub wykonawczych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla 7 zadań na drodze DK65 na odcinkach od granicy państwa do granicy województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego oraz Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami koncepcji programowej dla zadania „Budowa obwodnicy miejscowości Gąski w ciągu drogi krajowej nr 65”. Ruch został przedstawiony w dwóch horyzontach czasowych, dla lat 2022 i 2032. W celu odpowiedniego wprowadzenia natężeń ruchu do modelu obliczeniowego wprowadzono pojazdy lekkie (samochody osobowe i dostawcze) i pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe, autobusy). Na podstawie danych Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 o ruchu w ciągu dnia (godz. 6.00 – 22.00) i w nocy (godz. 22.00 – 6.00), określono współczynniki udziału ruchu poszczególnych kategorii w tych dwóch okresach. Na podstawie tych danych oszacowano udział ruchu w godzinach dziennych i nocnych, dla pojazdów lekkich i ciężkich oraz udział ruchu w średniej godzinie dziennej i nocnej.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji znajdują się zarówno tereny, które nie podlegają ochronie akustycznej, jak i tereny, dla których określono poziomy dopuszczalny hałas. Dominującymi terenami chronionymi, występującymi w sąsiedztwie planowanej do rozbudowy drogi nr 65, są tereny zabudowy zarodowej oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Ponadto, droga przebiega przez tereny zagospodarowane rolniczo i tereny

leśne. Klasyfikacji akustycznej terenu w otoczeniu projektowanej drogi dokonano w oparciu o analizę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją. Dopuszczalne poziomy hałasu przyjęte zostały zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Na potrzeby raportu wykonano analizę rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch wariantów wykonania nawierzchni drogi – bitumicznej i betonowej. Na podstawie obliczeń hałasu w siatce obliczeniowej określono przewidywany zasięg oddziaływania hałasu wokół analizowanego odcinka drogi. Zasięg ten wyznaczono nanosząc na mapę, zawierającą zabudowę mieszkalną, izolinie hałasu w roku 2022 oraz 2032. W celu szczegółowej analizy przy budynkach, objętych bądź znajdujących się w pobliżu izolunii o najdalszym zasięgu, wykonane zostały obliczenia w receptorach (reprezentatywnych punktach obserwacji). Przeprowadzone obliczenia wykazały, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wystąpią w przypadku jednej jak i drugiej nawierzchni. Jednakże, w wariantcie z nawierzchnią betonową wartości przekroczeń będą wyższe od wartości otrzymanych dla nawierzchni bitumicznej. Wariant z nawierzchnią bitumiczną jest zatem korzystniejszy dla środowiska z punktu widzenia wpływu inwestycji na klimat akustyczny.

Obecnie, przy zabudowaniach znajdujących się w pobliżu drogi krajowej nr 65 występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, a przeprowadzone w raporcie obliczenia wskazują, że część zabudowy mieszkaniowej jest narażona na hałas ponadnormatywny. Realizacja planowanej inwestycji spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że obecny stan klimatu akustycznego wokół istniejącej drogi jest gorszy od prognozowanego stanu klimatu akustycznego w roku 2022 przy zrealizowanej inwestycji. W analizie akustycznej uwzględniono zastosowanie nawierzchni SMA 8, która charakteryzuje się obniżoną hałaśliwością (o 1 dB w stosunku do wartości obliczonej dla nawierzchni referencyjnej SMA 11). Nawierzchnię takiego rodzaju zaprojektowano w miejscach, w których droga przebiega w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i ze względów technologicznych odcinki takie zostały dodatkowo wydłużone. Odcinki drogi z podziałem na rodzaj zastosowanej nawierzchni są następujące:

- od km 52+095,62 do km 53+400 – SMA 11,
- od km 53+400 do km 56+000 – SMA 8,
- od km 56+000 do km 59+300 – SMA 11,
- od km 59+300 do km 65+734,88 – SMA 8.

Ponadto, dla zabudowy, dla której stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu dobrano zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych. Dla ochrony przed hałasem prognozowanym w roku 2032 zaprojektowano następujące ekrany akustyczne:

- strona prawa:
 - E-1: od km 54+920 do km 55+010,
 - E-2: od km 55+185 do km 55+270,
 - E-3: od km 63+134 do km 63+268,
 - E-4: od km 65+048 do km 65+146,
 - E-5: od km 65+162 do km 65+246;
- strona lewa:

- E-6: od km 62+820 do km 62+884,
- E-7: od km 63+210 do km 63+312,
- E-8: od km 63+747 do km 63+779,
- E-9: od km 63+785 do km 63+898,
- E-10: od km 63+898 do km 63+923.

Typ, wysokość i długość każdego ekranu akustycznego przedstawiono w tabeli zawartej w sentencji niniejszej decyzji. Ekranu powinny charakteryzować się klasą izolacyjności od dźwięków powietrznych B3 i $DLR > 24$ dB oraz klasą właściwości pochłaniających A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB, A4 i $DL\alpha > 11$ dB.

W przypadku pozostałej zabudowy chronionej akustycznie, jak wskazano w raporcie, brak jest technicznych możliwości zastosowania ekranów akustycznych, które ograniczyłyby oddziaływanie hałasu do poziomu normatywnego. Projektowana droga nie jest drogą o ograniczonej dostępności, a co za tym idzie, posiada bezpośrednie zjazdy do prywatnych posesji. Wykonanie skutecznych ekranów akustycznych wiązałoby się z likwidacją istniejących zjazdów. Pociągałoby to konieczność zaprojektowania dróg serwisowych, które mogłyby wymagać wykupu dodatkowego terenu oraz przebiegałyby pod oknami zabudowy. Ponadto, lokalizacja ekranów akustycznych w bezpośrednim sąsiedztwie budynków powodowałaby zacienienie budynku. Z powodu bliskości wskazanej zabudowy do projektowanego układu drogowego, dokonano analizy ochrony tego budynku przed hałasem, polegającej na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Wykonane obliczenia wykazały, że nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz budynków.

W celu sprawdzenia dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia wartości równoważonego poziomu dźwięku oraz sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej, konieczne będzie przeprowadzenie pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych na terenach wymagających ochrony przed hałasem. W sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, wskazując lokalizację punktów pomiarowych i organy właściwe do przedłożenia jej wyników. Propozycja zawarta w raporcie dotyczyła wykonanie takiej analizy jedynie dla miejsc, dla których zastosowano rozwiązania minimalizujące hałas w środowisku. Na podstawie przedłożonych wyników obliczeń prognozowanego poziomu hałasu w receptorach, postanowiono jednak wskazać do analizy porealizacyjnej również pozostałe tereny chronione akustycznie, dla których obliczenia wykazały przekroczenia norm hałasu i dla których wskazano brak technicznych możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Biorąc pod uwagę, że zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowa związana ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży nie są zlokalizowane na granicy pasa drogowego, brak jest podstaw do zastosowania art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.). Wyniki analizy porealizacyjnej wskażą rzeczywiste oddziaływanie akustycznej projektowanej drogi i pozwolą na zdecydowanie o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych lub konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ust. 1a ustawy – Prawo ochrony środowiska w sytuacji, gdy pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mogą zostać podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z wystąpieniem zanieczyszczenia powietrza, którego źródłem będą głównie silniki poruszających się pojazdów

oraz maszyn budowlanych uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz niezbędne prace rozbiórkowe. Emisja, w trakcie prac budowlanych, może mieć też postać pyłów porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich. Źródłem emisji pyłów będą również prace ziemne i przygotowawcze związane z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię i infrastrukturę towarzyszącą. Emisje, podczas prac budowlanych, będą miały charakter niezorganizowany (prace prowadzone będą na otwartym terenie), lokalny (ograniczony do placu budowy i terenów bezpośrednio sąsiadujących z realizowaną inwestycją), średnioterminowy, chwilowy (ograniczony do czasu prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlano-montażowych, będą się przemieszczać wraz z postępem robót w czasie kolejnych godzin ich trwania, a następnie znikną po zakończeniu prac budowlanych) i odwracalny (oddziaływanie przestanie być odczuwalne po zakończeniu robót). W trakcie prowadzenia robót mogą wystąpić przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla stężeń maksymalnych substancji zanieczyszczających w bliskim sąsiedztwie placu budowy. Jednakże, ze względu na tymczasowość emisji, prace budowlane nie spowodują trwałych negatywnych zmian jakości powietrza atmosferycznego, nawet przy niesprzyjających warunkach pogodowych.

W celu minimalizacji uciążliwości związanych ze wzrostem emisji do powietrza substancji zanieczyszczających z prowadzonych prac budowlanych, czas pracy pojazdów i maszyn budowlanych zostanie ograniczony do minimum, w tym eliminowana będzie praca maszyn i urządzeń na biegu jałowym, wyłączanie silników w czasie przerw w pracy, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów. Wszystkie roboty budowlane prowadzone będą z wykorzystaniem nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu budowlanego, wyposażonego w elementy zmniejszające emisję spalin, w prawidłowy sposób eksploatowanego i konserwowanego. W celu ochrony powietrza przed zapyleniem, przewiduje się uważny załadunek materiałów sypkich na samochody, zabezpieczanie przewożonych materiałów sypkich przed pyleniem (np. plandekami lub poprzez zapewnienie ich optymalnej wilgotności), a także transportowanie mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w specjalne plandeki ograniczające emisję. Materiały budowlane, mogące być źródłem emisji pyłów, magazynowane będą w opakowaniach fabrycznych, a pyliste materiały sypkie w miejscach osłoniętych przed wiatrem, i zabezpieczone przed rozwiewaniem. Okres składowania materiałów sypkich skrócony zostanie do minimum. Ponadto, skrócenie do maksimum czasu trwania robót ziemnych, ograniczenie odkrytych wykopów i miejsc składowania zebranego gruntu ograniczy niezorganizowaną emisję pyłów. Plac budowy będzie systematycznie porządkowany oraz zraszany wodą, a dla potrzeb transportowych wykorzystana zostanie utrzymywana w czystości istniejąca sieć dróg publicznych. Dodatkowo, w celu ograniczenia emisji substancji odorotwórczych, roboty nawierzchniowe prowadzone będą w okresie letnim, kiedy temperatura wbudowywania mas bitumicznych może być niższa.

Oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne na etapie eksploatacji będą bezpośrednie, pośrednie, wtórne, długoterminowe i stałe (będą utrzymywać się w okresie funkcjonowania drogi). Źródłami emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych będzie proces spalania benzyny w silnikach o zapłonie iskrowych i oleju napędowego w silnikach diesla oraz proces ścierania opon, hamulców i nawierzchni drogi.

Analizę oddziaływania na stan aerosanitarny przedsięwzięcia przeprowadzono według metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu opartej na rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87). Oszacowano emisję komunikacyjną z projektowanego

odcinka DK65. Symulacja komputerowa przeprowadzona została w oparciu o program komputerowy OPERAT FB. Wielkość emisji zanieczyszczeń została obliczona w module „Samochody” OPERATu FB.

Prognozowaną wielkość emisji określono dla ośmiu znaczących zanieczyszczeń: pyłu PM10 i PM2,5, tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych oraz benzenu. Zbadano zasięg oddziaływania drogi na stan powietrza atmosferycznego w promieniu 300 m od drogi. W obliczeniach wielkości emisji zanieczyszczeń oraz obliczeniach rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń uwzględniono zmieniającą się strukturę ruchu w zależności od pory dnia (dzień, noc). Analizę oddziaływania drogi na otoczenie oparto na obliczeniach średniorocznych stężeń zanieczyszczeń oraz stężeń 1-godzinnych w dwóch perspektywach czasowych, tj. dla roku 2022 i 2032. Wyniki obliczeń wskazują, że stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń, poza pasem drogowym, nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich wartości dopuszczalnych. Emisja komunikacyjna z projektowanego odcinka DK65, po rozbudowie, nie spowoduje przekroczeń obowiązujących norm.

Dodatkowo, przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykazała, że emisja zanieczyszczeń z drogi krajowej nr 65 kumuluje się z emisją, której źródłem są pojazdy poruszające się po drodze krajowej nr 16 jedynie na skrzyżowaniu tych dróg. Jednakże, oddziaływania skumulowane nie powodują przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń żadnej z badanych substancji.

Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, dlatego nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków i urządzeń chroniących środowisko. Korzystny wpływ na lokalne warunki aerosanitarne będą miały drzewa i krzewy, które rosną obecnie wzdłuż drogi, a nie zostaną wycięte w ramach przygotowania terenu budowy, oraz te, które zostaną posadzone wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65. Badania pokazują, że jest to bardzo efektywny sposób ograniczania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń komunikacyjnych. Do nasadzeń zastosowane zostaną wyłącznie gatunki rodzime, o dużych zdolnościach fitoremediacyjnych, tj. zdolnościach do tolerancji na wysokie stężenia zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, ich pobierania, akumulacji i metabolizmu w dużych ilościach w liściach, pniach, konarach i grubych korzeniach bądź do ich przekształcenia w związki nietoksyczne. Korony drzew i krzewy stanowią barierę na drodze mikropyłów, akumulując je na powierzchni blaszek liściowych, a dodatkowo przyczyniają się do zawirowań powietrza, dzięki którym zwiększa się depozycja pyłów zawieszonych na powierzchni liści i pędów. Ponadto, ekrany akustyczne wzdłuż drogi krajowej nr 65, oprócz ochrony przeciwhałasowej, będą dodatkowo korzystnie oddziaływać na lokalne warunki aerosanitarne.

Należy podkreślić, że w porównaniu ze stanem aktualnym, sytuacja po zrealizowaniu przedsięwzięcia ulegnie poprawie w aspekcie warunków ruchu. Poszerzenie jezdni drogi krajowej nr 65 wraz z ułożeniem nowej nawierzchni, korekta łuków poziomych, a także budowa na skrzyżowaniach dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo i budowa zatok autobusowych umożliwią bardziej płynną jazdę w porównaniu do sytuacji obecnej, co powinno przełożyć się na zmniejszenie zużycia paliwa i w konsekwencji mniejszą emisję zanieczyszczeń do powietrza. Ponadto, zastosowanie wysokiej jakości materiałów i optymalnych technologii wykonania nawierzchni drogowej (nadanie odpowiednich właściwości fizycznych) zagwarantuje ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji.

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 zanieczyszczeń powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów. W fazie realizacji planowanej inwestycji oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, niezorganizowane, przemijające i lokalne. Podobne oddziaływania występować będą na etapie likwidacji inwestycji. Oddziaływania etapu realizacji i likwidacji inwestycji na gospodarkę wodno-ściekową również będą podobne i związane z działalnością zaplecza budowy/rozbiórki drogi.

Biorąc pod uwagę zakres prac związanych z rozbudową istniejącej drogi krajowej nr 65, w tym brak istotnych zmian ukształtowania terenu, brak ingerencji w stosunki wodne, przewidywaną wycinkę drzew i krzewów, ocenia się, że wpływ fazy realizacji przedsięwzięcia na klimat będzie pomijalnie mały. Wykorzystywanie do robót budowlano-montażowych i transportu materiałów maszyn budowlanych i pojazdów oddziałuje na klimat poprzez emisję z ich silników gazów cieplarnianych. Będą to oddziaływania pośrednie (wzrost temperatury powietrza w konsekwencji powodowania efektu cieplarnianego), średnioterminowe (ograniczone do czasu trwania etapu realizacji przedsięwzięcia) i chwilowe (występujące w trakcie pracy silników wykorzystywanych maszyn i pojazdów). Z uwagi na relatywnie małą skalę i tymczasowość emisji, przyjmuje się, że jej udział w łącznej emisji gazów cieplarnianych będzie niewielki.

W celu ograniczenia niekorzystnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat w aspekcie zmian atmosferycznych (emisji gazów cieplarnianych), w trakcie realizacji inwestycji wykorzystywany będzie nowoczesny, sprawny technicznie i wydajny sprzęt budowlany, wyposażony w elementy zmniejszające emisję spalin. Ponadto, zapewniona zostanie właściwa organizacja prac budowlanych i transportowych skutkująca ograniczeniem do minimum czasu pracy i ruchu pojazdów i maszyn budowlanych (eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, wyłączanie silników w czasie przerw w pracy, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów).

Eksploatacja rozbudowywanej drogi krajowej nr 65 wiąże się z podwyższeniem temperatury przy powierzchni gruntu (ciemny asfalt ma mniejsze albedo niż naturalna roślinność, dlatego bardziej się nagrzewa) oraz zmniejszeniem wilgotności przy gruncie (woda łatwiej odparowuje z gładkiej i cieplejszej powierzchni, w dodatku nie jest zatrzymywana przez roślinność). Ponadto, oddziaływania projektowanej drogi na klimat wiąże się z emisją do atmosfery gazów cieplarnianych (głównie dwutlenku węgla, podtlenku azotu i metanu) z pojazdów o napędzie spalinowym. Szacowana wielkość emisji gazów cieplarnianych wyrażona w ekwiwalencie CO₂ wynosi: 4 620 Mg w 2022 r. i 6 060 Mg w 2032 r. Ocenia się, że udział emisji z projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65, w łącznej emisji gazów cieplarnianych, jest niewielki zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej w aspekcie wkładu w realizację ustalonych celów redukcyjnych. Oddziaływanie to nie spowoduje istotnych zmian warunków klimatycznych.

Korzystny wpływ na minimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat będą miały drzewa i krzewy, które rosną obecnie wzdłuż drogi, nieprzeznaczone do usunięcia w ramach przygotowania terenu budowy oraz te, które zostaną posadzone wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65. Zarówno pojedyncze duże drzewa, jak i kompleksy zadrzewień wykazują intensywną sekwestrację CO₂. Nieoceniony jest także wpływ zieleni na niwelowanie ekstremów klimatycznych. Piętrowa roślinność drzewiasta i krzewiasta tworzy naturalne bariery osłonowe zmniejszając siłę wiatru w okresie jesiennym, natomiast w upalne dni obniża temperaturę powietrza dzięki transpiracji oraz ocienianiu nawierzchni drogowych. Zieleń wysoka wzmacnia poziome i pionowe ruchy konwekcyjne, co skutkuje wznoszeniem się ku

górze rozgrzanego powietrza i zasysaniem w to miejsce chłodniejszego powietrza nad obszarów bogatych w roślinność.

Na etapie projektowania inwestycji zostały uwzględnione istniejące warunki atmosferyczne i klimatyczne oraz ich przewidywane zmiany, poprzez odpowiedni dobór rozwiązań projektowych. Przy projektowaniu niwelety drogi i systemu odwodnienia wzięto pod uwagę zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu. Wielkość projektowanych zbiorników została tak dobrana, aby zapewnić czasową retencję wód opadowych spływających z odwodnienia drogi. Przy wymiarowaniu kanałów do odprowadzania wód opadowych uwzględniono maksymalne wielkości odpływu. Ekran akustyczny został wyliczony zgodnie z obowiązującą normą, która określa zasady ustalania obciążenia wiatrem. Przy planowaniu rozwiązań dla urządzeń infrastruktury technicznej uwzględniono posadowienie ich poniżej głębokości przemarzania gruntu. Ponadto, do budowy projektowanej infrastruktury zostaną wykorzystane materiały budowlane odporne na niskie i wysokie temperatury. Przy określaniu nawierzchni drogowych wzięto pod uwagę aspekt odporności mieszanek mineralno-asfaltowych na pękanie w niskich temperaturach i trwałe deformacje w wysokich temperaturach i dobrano lepiszcze do nawierzchni asfaltowych o odpowiednich parametrach.

Planowane przedsięwzięcie jest potencjalnie wrażliwe na ekstremalne sytuacje pogodowe i zjawiska atmosferyczne. Jednakże, biorąc pod uwagę częstotliwość, prawdopodobieństwo i konsekwencje zaistnienia ekstremalnych sytuacji i zjawisk klimatycznych, stanowiących potencjalne zagrożenia dla prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania projektowanej infrastruktury, a także przewidziane w projekcie rozwiązania techniczne i technologiczne, oraz zakładając zastosowanie „odpornych” materiałów budowlanych, a także prowadzenie bieżącego utrzymania infrastruktury, oddziaływania klimatu określa się generalnie jako łagodne, nie powodujące konieczności wyłączenia projektowanych odcinków dróg z eksploatacji, z zastrzeżeniem sporadycznych sytuacji wyjątkowych, które mogą spowodować uszkodzenie bądź zniszczenie elementów infrastruktury drogowej.

Teren rozbudowywanej drogi znajduje się poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zm.).

W sąsiedztwie inwestycji (w buforze do 250 m od osi drogi) znajduje się kilkanaście zbiorników wodnych (w tym jeziora). Część obiektów to zbiorniki naturalne (jeziora, oczka śródpolne), natomiast część jest pochodzenia antropogenicznego (stawy hodowlane i oczka ogrodowe).

Planowany do rozbudowy odcinek drogi krajowej nr 65, pod względem hydrograficznym, 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). 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). Zamierzenie inwestycyjne znajduje się w regionie wodnym Środkowej Wisły, w granicach jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) *Elk (Łażna Struga) od wypływu z jeziora Łaśmiady do wypływu z jeziora Elckiego* (kod RW2000252628939), charakteryzowanej jako naturalna część wód, o dobrym stanie wód, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zgodnie z art. 56 ustawy – Prawo wodne, celem

środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego tak, aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Ponadto, planowana inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) Nr 32 (kod GW200032). Stan ilościowy i chemiczny dla JCWPd Nr 32 został oceniony jako dobry i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zgodnie z art. 59 ustawy – Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem tych wód tak, aby osiągnąć ich dobry stan.

Przy uwzględnieniu rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne, w tym sposobu odprowadzania wód opadowo-roztopowych z terenu inwestycji, a także zabezpieczenia przewidywane przez Inwestora, ujęte w sentencji niniejszej decyzji, przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidować z realizacją celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd).

Planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 na odcinku od Gąsek do Ełku, od początku odcinka, stanowi granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego. Od km ok. 51+800 przecina go do km ok. 60+700. Następnie biegnie po granicy tego obszaru do km 60+900. Na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego 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, w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), 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 2020 r., poz. 1990 ze zm.), zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa od tego zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały i art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody. Mimo możliwego wpływu na ww. obszar chroniony lub możliwość łamania zakazów określonych w uchwale, realizacja planowanej do rozbudowy drogi jest dopuszczalna. Ponadto, potencjalne negatywne oddziaływanie zminimalizowane zostanie poprzez zastosowanie wskazanych środków łagodzących, przez co jest akceptowalne w stosunku do zachowania walorów krajobrazowych obszarów chronionych w ramach ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Planowana inwestycja przebiega w obrębie wyznaczonego w 2012 r. korytarza KPn-1D Pojezierze Ełckie. Korytarz ten należy do strefy korytarza Północnego. Inwestycja koliduje z ww. korytarzem w km 52+095 – 58+000. W wyniku rozbudowy drogi nie zostaną wprowadzone nowe elementy, które miałyby negatywny wpływ na funkcjonowanie korytarzy migracyjnych na etapie eksploatacji. Niemniej jednak, w projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku drogi.

Projektowany do rozbudowy odcinek drogi nie koliduje ani nie graniczy z obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. W pasie 5 km od planowanej inwestycji znajduje się jeden obszar Natura 2000. Jest to obszar o znaczeniu dla Wspólnoty: Murawy na Pojezierzu Ełckim (PLH 280041), znajdujący się ponad 600 m od miejsca realizacji inwestycji, w sąsiedztwie miejscowości Straduny. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000. Istotny wpływ nie wystąpi ze względu na: rodzaj i charakterystykę inwestycji, lokalizację (przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000), rodzaj i skalę oddziaływania na gatunki zwierząt, gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Analiza oddziaływań środowiskowych w raporcie wykonana została na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej dla projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65. Prace terenowe prowadzone były w okresie od drugiej połowy marca do 10 września 2018 r. Teren prac inwentaryzacyjnych obejmował przebieg odcinka drogi na fragmencie od ok. km 52+095 do ok. km 65+735 z buforem 250 m od osi (pas terenu szerokości 500 m). Inwentaryzacja przyrodnicza obejmowała rozpoznanie i oszacowanie wartości środowiska naturalnego, stan zagospodarowania terenu, rozpoznanie źródeł i rodzajów zagrożeń oraz określenie wpływu inwestycji na komponenty środowiska przyrodniczego.

W otoczeniu analizowanego odcinka drogi występują głównie tereny pól uprawnych, pastwisk oraz tereny zabudowane. Obszary leśne, zajmujące większą powierzchnię, występują tylko w rejonie od km 56+700 do km 57+700. Są to głównie lasy mieszane świeże i wilgotne. W otoczeniu inwestycji stwierdzono także występowanie terenów podmokłych.

Na opisywanym terenie odnotowano 3 typy chronionych siedlisk przyrodniczych:

- 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny – 1 płat,
- 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe – 5 płatów,
- 3150 - Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – 2 płaty.

Płat lasu grądowego 9170 odnotowano w sąsiedztwie drogi po prawej jej stronie, gdzie zajmuje fragment większego kompleksu leśnego rozciągającego się dalej w kierunku zachodnim. Grąd graniczy w liniami zakresu inwestycji w km ok. 56+700-56+900. Sam płat siedliska znajduje się poza liniami zakresu inwestycji i nie przewiduje się strat w siedlisku na skutek wycinki drzew.

Płaty łągów jesionowo-olszowych 91E0 odnotowano w sąsiedztwie Jeziora Przytułskiego oraz wzdłuż niewielkich cieków płynących w głębokich obniżeniach terenu w okolicach m. Przytuły i m. Janisze. Są to stosunkowo niewielkie powierzchniowo płaty tego typu siedlisk najczęściej o przekształconej, w wyniku presji antropogenicznej, strukturze. W wyniku wycinki zniszczeniu ulegną niewielkie fragmenty płatów tego siedliska.

W wyniku inwentaryzacji na analizowanym terenie odnotowano występowanie 2 gatunków chronionych roślin naczyniowych, tj.: centurii pospolitej *Centaurium erythraea* i dzwonka bolońskiego *Capanula bononiensis*. Jednakże, stanowiska tych roślin położone są poza strefą bezpośredniego oddziaływania drogi.

W granicach opracowania odnotowano także występowanie chronionych mchów. Są to gatunki pospolite w regionie, w związku z tym naruszenie ich siedlisk i okazów nie wpłynie negatywnie na stan ich populacji regionalnych i krajowych. Przekształcenie obszarów porośniętych chronionymi mchami wiąże się z koniecznością uzyskania zezwolenia na zniszczenie ich siedlisk i okazów.

Ponadto, podczas inwentaryzacji odnotowano stanowiska chronionych gatunków porostów epifitycznych takich jak: odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea* i wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum*. Z wymienionych gatunków chronionych najpospolitszym jest odnożyca jesionowa występująca na korze drzew tworzących aleje i szpalery wzdłuż drogi. Plechy odnożycy jesionowej odnotowano zarówno na pniach drzew rodzimych jak również na pniach topoli. Rozbudowa drogi wiązać się będzie z koniecznością usunięcia drzew. Odnożycę jesionową stwierdzono na 158 szt. drzew, z 2 297 szt. drzew zinwentaryzowanych w terenie, z czego 54 szt. drzew, na których stwierdzono ten gatunek, przeznaczonych jest do wycinki, co stanowi ok. 34 % zinwentaryzowanych drzew z porostem. W przypadku wabnicy kielichowatej, stwierdzono ją na 5 szt. drzew, z czego żadne nie jest przeznaczone do wycinki.

Zniszczenie części gatunków na skutek realizacji planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na populacje występujących porostów. Zinwentaryzowane gatunki występują pospolicie wzdłuż inwestycji i są często spotykane na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Wzdłuż całej DK65 nie występują najcenniejsze i najbardziej zagrożone gatunki regionu. Wycięcie drzew nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na stwierdzone gatunki, a realizacja inwestycji nie będzie szkodliwa dla zachowania we właściwym stanie ochrony występujących populacji ww. gatunków porostów, zarówno w skali lokalnej, jak i regionu. Skumulowana wycinka drzew oczywiście będzie miała wpływ na populacje porostów, w tym gatunków chronionych, ponieważ gatunki – tj. odnożyca i wabnica nie występują w lasach, a właściwie jedynie na przydrożnych drzewach. Przy czym niewiele jest ich na topolach balsamicznych i kanadyjskich, które stanowią największą liczbę drzew przeznaczonych do wycinki. Z drugiej strony odnożyca jesionowa jest najpospolitszym z nadrzewnych gatunków chronionych występujących na drzewach w badanym regionie, co potwierdzają dane literaturowe. Należy mieć na uwadze, że wycinka drzew z chronionymi gatunkami porostów wymaga wcześniejszego uzyskania zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na wykonywanie czynności zabronionych w stosunku do gatunków roślin i grzybów objętych ochroną.

Na zinwentaryzowanym terenie rosną pojedyncze drzewa w ilości 2 297 szt., a także 25 045 m² grupy drzew, 1 560 m² grup drzew i krzewów, 14 311 m² grup krzewów oraz 9 030 m² Lasów Państwowych i 15 170 m² lasów prywatnych. Do wycinki zostały przeznaczone 1 362 szt. drzew pojedynczych, a także 19 905 m² grupy drzew; 1 340 m² grup drzew i krzewów, 12 190 m² grup krzewów oraz 8 160 m² Lasów Państwowych i 6 120 m² lasów prywatnych.

Wycinka drzew jest czynnością niezbędną do realizacji rozbudowy drogi publicznej, będącej nadrzędnym interesem publicznym oraz ważnym interesem społecznym, gdyż rozbudowa drogi przyczyni się do rozwoju gospodarczego i społecznego sąsiadujących miast w regionie. Wycinka przeprowadzona zostanie z zachowaniem zasady minimalizacji, to znaczy usunięte zostaną tylko te drzewa, które kolidują z realizacją inwestycji lub ze względu na ochronę życia i zdrowia ludzkiego, ze względu na zły stan.

Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia włącznie. W przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy brak lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki. Przed wycinką drzew i krzewów Inwestor zobowiązany jest do weryfikacji zasiedlenia ich przez chronione gatunki zwierząt (w szczególności owadów, ptaków, ssaków, epifitycznych roślin i grzybów), a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia

– przerwania wycinki i uzyskania zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków.

Znajdujące się w obrębie placu budowy drzewa i krzewy, nieprzewidziane do wycinki, mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi. W celu ochrony drzew i krzewów, konieczne jest ich zabezpieczenie na czas trwania prac budowlanych przed zniszczeniem i uszkodzeniami mechanicznymi. Jednym ze skuteczniejszych sposobów zabezpieczenia drzew w procesie inwestycyjnym jest wyłączenie strefy rzutu korony z komunikacji, nawet pieszej, w odległości minimum +1,5 m.

W celu odtworzenia ww. walorów zadrzewienia przydrożnego koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie 499 szt. drzew rodzimych gatunków liściastych o obwodzie pnia na wysokości 1 m – min.: 10-15 cm. Do ww. nasadzeń należy użyć takich gatunków jak: klon pospolity, klon jawor, jesion wyniosły, dąb szypułkowy, jarząb pospolity oraz lipa drobnolistna. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Nasadzenia zastępcze należy poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat. W celu podniesienia udatności nasadzeń należy zastosować pielęgnację po posadzeniu obejmującą m. in. systematyczne nawadnianie, kontrolowanie stanu zdrowia roślin, cięcia korekcyjne i formujące, odchwaszczanie, nawożenie, wymianę roślin uschniętych i uszkodzonych, suchych, obumierających, chorych, nieestetycznie wyglądających, przemarzniętych, zniszczonych w wyniku wandalizmu itp.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie drogi nie będzie odbiegało od istniejącego obecnie i nie będzie miało istotnego wpływu na szatę roślinną. Jedynym zagrożeniem jest oddziaływanie bezpośrednie poprzez zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku ruchu pojazdów mechanicznych oraz zanieczyszczenie gleby, w tym zasolenie powstające w wyniku zimowego utrzymania dróg, które potencjalnie mogłoby spowodować pogorszenie warunków aerosanitarnych i glebowych dla roślin rosnących wzdłuż drogi, z czego nie wynikają wymierne straty przyrodnicze czy ekonomiczne. Niemniej, przeprowadzone w raporcie obliczenia wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczenia powietrza.

Podczas prac terenowych, na badanym terenie, nie odnotowano chronionych gatunków owadów. Na projektowanym odcinku DK65 nie stwierdzono drzew mogących stanowić potencjalne siedlisko dla pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. Przeprowadzone badania obserwacyjne nie wykazały obecności, na tym obszarze, osobników oraz siedlisk tego gatunku. W ocenie autorów inwentaryzacji przyrodniczej drzewa na analizowanym odcinku DK65 cechują się młodym wiekiem, co nie sprzyja występowaniu naturalnych otworów (wnęki, dziuple) mogących stanowić miejsce próchnowisk.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji (w buforze do 250 m od osi drogi) znajduje się wiele zbiorników wodnych (w tym dwa jeziora) oraz terenów podmokłych stanowiących siedliska płazów. Płazy wykorzystują jako szlaki migracji podczas wędrówek sezonowych (wiosennych i jesiennych) wszelkie rowy, ciek i obniżenia terenu, w obrębie których występują zadrzewienia liściaste. Podczas prac terenowych, przeprowadzonych od połowy marca do lipca, w obrębie terenów podmokłych, cieków i zbiorników położonych w buforze inwestycji stwierdzono występowanie 5 gatunków płazów: żaba moczarowa *Rana arvalis*, żaba trawna

Rana temporaria, ropucha szara *Bufo bufo*, żaba wodna *Rana esculenta*, żaba jeziorkowa *Rana lessonae*. Na trasie planowanej inwestycji, w oparciu o istniejące zagospodarowanie terenu oraz występowanie płazów, stwierdzono kilka szlaków migracji płazów. Są to głównie obniżenia terenu związane z terenami podmokłymi lub ciekami i rowami oraz kępy zakrzewień o układzie liniowym łączącym tereny podmokłe lub zbiorniki, w obrębie których stwierdzono występowanie płazów. Na trasie analizowanego odcinka drogi szlaki migracji płazów krzyżują się z planowaną inwestycją od ok. km 52+095 do ok. km 52+500 oraz od ok. km 56+250 do ok. km 57+200. Obserwacje przeprowadzone w trakcie prac terenowych wykazały, że przy wjeździe do miejscowości Gąski, od strony południowej, średnia śmiertelność płazów wynosi ok. 80 osobników/100 m jezdni. Zwiększona śmiertelność zwierząt na tym odcinku drogi związana jest z bezpośrednim sąsiedztwem Jeziora Przytułskiego (strona lewa) oraz lokalizacją terenów podmokłych oraz zbiorników wodnych po przeciwnej stronie jezdni. Zinwentaryzowane siedlisko płazów w km ok. 61+850 znajduje się częściowo w liniach rozgraniczających inwestycję, dojdzie więc do bezpośredniego niszczenia siedliska stanowiącego miejsce rozrodu płazów. Powierzchnia całkowita zinwentaryzowanego siedliska, tj. zbiornika wraz z terenem podmokłym, wynosi ok. 2 000 m², zniszczeniu ulegnie ok. 300 m² powierzchni, zatem ok. 15 % siedliska rozrodu żaby moczarowej oraz żaby trawnej. Pozostała część zbiornika nadal będzie służyć płazom jako miejsce rozrodu. W pierwszej kolejności należy wyznaczyć granice zniszczenia siedliska i część niszczoną odgradzić ścianką szczelną od części pozostawianej. Częściowe zniszczenie siedliska będzie odbywać się pod nadzorem doświadczonego herpetologa. Prace w sąsiedztwie zbiorników, stanowiących miejsce rozrodu płazów, powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

Na etapie budowy zidentyfikowano następujące oddziaływania negatywne na herpetofaunę: krótkotrwałe ograniczenie swobodnej migracji, przerwanie lokalnych tras migracji spowodowane zwiększeniem ruchu kołowego maszyn budowlanych, przypadkowe zranienie i zabicie osobników i ich stadiów rozwojowych spowodowane pracami ziemnymi i ruchem kołowym, tworzenie pułapek ekologicznych i przypadków uwięzienia zwierząt w obrębie wykopów, bezpośrednią śmiertelność płazów wynikającą z obumierania skrzeku i larw na terenie zastoisk wodnych powstałych na obszarze robót w związku z ich wysychaniem bądź silnym zmacaniem. Z tego względu zaplanowano działania minimalizujące w postaci zastosowania tymczasowych płotków zapobiegających przedostawaniu się zwierząt na teren budowy. Trasa w obecnym stanie na pewnych fragmentach wpływa negatywnie na lokalne populacje płazów, o czym świadczy obecność martwych zwierząt na tych fragmentach. Podobnie oddziaływać może nowo wybudowana droga. Z tego powodu zaplanowano wygrodenia zabezpieczające przed wtargnięciem na jezdnię oraz przejścia w formie przepustów minimalizujące efekt barierowy.

Na analizowanym obszarze siedliskiem ryb jest Jezioro Przytułskie, położone w początkowym fragmencie analizowanego buforu, rzeka Ełk oraz Jezioro Jachimowo, znajdujące się w rejonie miejscowości Oracze. Analizowany odcinek drogi krajowej nr 65 przecinają także mniejsze cieki, jednakże nie zaobserwowano w nich występowania ryb. Podczas przeprowadzonych prac na badanym terenie nie stwierdzono występowania chronionych gatunków ryb. Warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia (m. in. zabezpieczenie cieków przed zanieczyszczeniem, prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, odpowiednia organizacja robót powinna uwzględnić możliwości schronienia się ryb w miejscach wolnych od prac) przyczynią się do minimalizacji wpływu i pozwolą na wyeliminowanie potencjalnie niekorzystnych oddziaływań na ichtiofaunę.

Ptaki stanowiły najliczniejszą grupę kręgowców badanego obszaru, szczególnie pod względem jakościowym. Podczas badań terenowych stwierdzono 35 gatunków ptaków, co biorąc pod uwagę analizowaną powierzchnię, można uznać za wartość średnią. Większość z gatunków – 31, podlega ochronie ścisłej, 2 gatunki są chronione częściowo, natomiast 2 są na liście ptaków łownych. Cztery, spośród stwierdzonych gatunków, zostało uwzględnionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Przeważającą część tych gatunków zaliczyć można do pospolitych w regionie i całym kraju, a ich obecność nie wnosi niczego istotnego w kategoriach waloryzacji miejscowego środowiska. Do rzadszych gatunków można zaliczyć bielika *Haliaeetus albicilla*.

Stwierdzone, w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, ptaki przystosowane są do obecności istniejącej drogi, w związku z tym nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania planowanych prac budowlanych. Mimo ingerencji w siedliska ptaków, związane z koniecznością wycinki drzew, należy uznać, że spodziewane przekształcenie terenu inwestycji nie będzie wpływać negatywnie na te gatunki. Wszystkie wymienione gatunki ptaków, są gatunkami zasiedlającymi tereny otwarte. Są to tereny ruderalne, nieużytki lub różnego rodzaju siedliska naturalne lub półnaturalne z dominującym udziałem roślinności zielnej.

Stanowiska bociana białego, położone w bezpośrednim sąsiedztwie drogi do ok. 30 m od osi, nie są zagrożone ze strony inwestycji. Zaplanowane roboty budowlane w ciągu projektowanego odcinka DK65 nie będą skutkować istotną zmianą sposobu zagospodarowania terenu inwestycji, dlatego też warunki siedliskowe dla gatunków ptaków tu występujących nie ulegną istotnym zmianom. Ponadto, oddziaływania bezpośrednie, wynikające z prac budowlanych, będą obszarowo ograniczone i odwracalne. Biorąc pod uwagę liczebności ptaków w rejonie inwestycji oraz usytuowanie ich stanowisk, a także charakter oddziaływań, należy uznać, że przekształcenia te nie będą miały istotnie negatywnego wpływu na lokalne populacje ptaków. Niezbędne jest jednak zachowanie, wskazanego w sentencji niniejszej decyzji, terminu na przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów. Jedynie w przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszczono możliwość wycinki drzew w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy brak lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki. Na zniszczenie siedlisk ptaków (całorocznie) oraz na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października konieczne jest uzyskanie zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Taki obowiązek dotyczy również sytuacji zniszczenia gniazd ptaków w terminie od 16 października do końca lutego, jeżeli czynność ta podyktowana jest względami sanitarnymi lub bezpieczeństwa.

W wyniku przeprowadzonych badań, na analizowanym odcinku drogi, stwierdzono obecność 7 gatunków nietoperzy: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, mroczak posrebrzany *Vespertilio murinus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus* oraz występowanie nie zidentyfikowanych do gatunku nietoperzy z rodzaju *Myotis* sp. oraz z grupy borowiec/mroczek. Wszystkie stwierdzone gatunki podlegają w Polsce ochronie ścisłej. Nie stwierdzono gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Większość stwierdzonych gatunków to nietoperze częste na terenie całego kraju. Na trasie przebiegu planowanej inwestycji oraz w analizowanym buforze nie potwierdzono miejsc przebywania letnich kolonii rozrodczych ani schronień, które mogłyby stanowić istotne zimowiska nietoperzy. Na analizowanym odcinku drogi nie stwierdzono także obecności szlaków migracji sezonowej nietoperzy. Zaobserwowano jednak migrację dobową i żerowanie

tych ssaków wzdłuż szpalerów i alei przydrożnych drzew na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane oraz na długości 1-1,5 km od granic terenów zabudowanych.

Wpływ planowanej inwestycji na nietoperze na etapie budowy będzie nieznaczny. Nie przewiduje się likwidacji miejsc stanowiących schronienia i żerowiska nietoperzy, a prace budowlane będą prowadzone poza obszarami wykorzystywanymi przez te zwierzęta jako schronienia dzienne. Większość prac prowadzona będzie w trakcie dnia, poza okresem aktywności tych ssaków, dlatego nie będzie powodować płoszenia nietoperzy na wykorzystywanych dotychczas żerowiskach. Oświetlenie placu budowy może wpływać na bazę pokarmową nietoperzy oraz fragmentację siedlisk poprzez odstraszenie od terenów oświetlonych. Należy przypuszczać, że wpływ drogi po modernizacji będzie niewielki i pozostanie na podobnym poziomie jak dotychczas. Nietoperze przystosowały się do pokonywania przeszkody jaką jest DK65. Podkreślić należy, że podczas inwentaryzacji nie stwierdzono kolizji nietoperzy z pojazdami oraz nie odnaleziono martwych nietoperzy w miejscach o dużej ich aktywności. Największe ryzyko kolizji zachodzi w miejscach przecięcia drogi z liniowymi strukturami krajobrazu wykorzystywanymi przez nietoperze jako szlaki migracyjne (aleje drzew, obrzeża lasów). Istotnym elementem ochrony nietoperzy jest również właściwe utrzymanie zieleni przydrożnej. Szczególnie ważne jest pozostawienie zieleni wysokiej w miejscach, gdzie do DK 65 dochodzą prostopadłe liniowe struktury krajobrazu takie jak szpalery drzew przy lokalnych drogach i wzdłuż cieków wodnych. Białe światło oświetlające funkcjonująca drogę, przyciąga owady i powoduje powstanie atrakcyjnych żerowisk, przyciągających niektóre gatunki nietoperzy w pobliżu drogi. Wzrost zagęszczenia nietoperzy w pobliżu drogi może powodować wzrost ryzyka kolizji tych zwierząt z samochodami, dlatego wskazane jest stosowanie oświetlenia LED ciepłego, które w mniejszym stopniu przyciąga owady.

W trakcie prac terenowych na analizowanym terenie stwierdzono występowanie bobra europejskiego *Castor fiber*. Ślady występowania tego gatunku, tj. zgrzyzy bobrowe oraz żeremia, stwierdzono na wysokości km 52+075, km 52+600, km 53+100, km 55+750 oraz km 55+950. W dalszym otoczeniu planowanej inwestycji stwierdzono także występowanie wydry europejskiej *Lutra lutra* – gatunek wymieniony w załączniku II do Dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (kod 1355) oraz objęty ochroną częściową. Stanowiska tego gatunku znajdują się w rejonie Jeziora Przytułskiego na wysokości km 52+600 w odległości ok. 250 m od osi drogi. Ponadto, w obrębie analizowanego buforu zaobserwowano sarnę *Capreolus capreolus*, zająca szaraka *Lepus europaeus*, kreta *Talpa europaea* oraz wiewiórkę pospolitą *Sciurus vulgaris*. W otoczeniu inwestycji występuje także tchórz europejski *Mustela putorius*.

Na etapie budowy nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na gatunki ssaków. W trakcie budowy może nastąpić wypłaszanie zwierząt, jednak będzie to oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe. W trakcie budowy może jedynie dojść do uwięzienia małych ssaków, ale podobnie jak w przypadku płazów, odpowiednie zabezpieczenie wykopów, studzienek i innych miejsc stanowiących pułapki dla zwierząt oraz prowadzenie nadzoru przyrodniczego zminimalizuje to potencjalne oddziaływanie. Zgodnie z prognozą ruchu na rok 2022 średniodobowe natężenia ruchu na tym odcinku wynosi 4480 SDR, natomiast dla roku 2032 – 5980 SDR, w związku z powyższym realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu oraz negatywnego oddziaływania drogi na migrację dużych i średnich zwierząt, która ma miejsce na fragmentach od ok. km 54+000 do ok. km 58+500 (korytarz ekologiczny Dolina Biebrzy – Puszcza Borecka) oraz od ok. km 53+000 do ok. km 65+700 (korytarz ekologiczny Pojezierze Elckie). Po zrealizowaniu inwestycji zwierzęta, podobnie jak

do tej pory, będą miały możliwość przemieszczania się w poprzek jezdni. Natomiast, w odniesieniu do zwierząt małych proponowane jest dostosowanie przepustów, zlokalizowanych w km 52+160, km 52+749, km 54+715, km 55+687 oraz w km 61+043 do potrzeb migracji małych ssaków i płazów poprzez obustronne półki.

Planowana inwestycja przebiega w obrębie wyznaczonego w 2012 r. korytarza KPn-1D Pojezierze Ełckie. Korytarz ten należy do strefy Korytarza Północnego. Inwestycja koliduje z ww. korytarzem w km 52+095 – 58+000. Niemniej, w projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku Zadania 4 Gąski-Ełk.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że przy zachowaniu warunków realizacji przedsięwzięcia, określonych w sentencji niniejszej decyzji, które będą minimalizowały potencjalny negatywny wpływ rozbudowywanej drogi krajowej nr 65, oddziaływanie na przyrodnicze elementy środowiska można będzie uznać za nieznaczące.

Pomimo stwierdzenia braku negatywnego oddziaływania inwestycji na obszary chronione oraz na siedliska i gatunki chronione, przystępując do realizacji przedsięwzięcia, należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ustawie o ochronie przyrody oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408), rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409) oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183).

Planowany do rozbudowy odcinek drogi krajowej nr 65 przebiega przez urozmaicony, polodowcowy krajobraz Mazur Garbatych. Jest to krajobraz typowo rolniczy, gdzie elementem dominującym są pola uprawne łąki i pastwiska. Odnotować tu można także powierzchnie leśne oraz zadrzewienia. Istotnym elementem krajobrazu są także aleje i zadrzewienia przydrożne.

Krajobraz, który przecina droga, podlega przekształceniu antropogenicznemu, związanemu z istnieniem, od wielu lat, obiektu liniowego na analizowanym obszarze. Rozbudowa drogi może jednak spowodować dalsze przekształcenie krajobrazu. Przewiduje się, że na etapie budowy największy, choć krótkotrwały, wpływ na krajobraz związany będzie z organizacją placu oraz zapleczy budowy, baz materiałowych oraz parkingów dla maszyn i sprzętu specjalistycznego. W celu zabezpieczenia krajobrazu, w fazie realizacji inwestycji, przyjęta zostanie minimalna szerokość pasa robót (wyłącznie w liniach zakresu inwestycji) tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności. Ponadto, na terenie budowy utrzymywany będzie porządek (m. in. poprzez zapewnienie właściwej lokalizacji i odpowiedniej ilości pojemników na odpady i sanitariatów, a także właściwej gospodarki materiałowej w celu uniknięcia zanieczyszczenia terenu).

Ze względu na wcześniejsze przekształcenie antropogeniczne obszaru, w wyniku powstania i eksploatacji istniejącej drogi krajowej nr 65, rozbudowa drogi nie wpłynie na zmianę walorów krajobrazowych terenu. Planowana inwestycja wiązać się będzie z wycinką drzew, krzewów i niewielkiej powierzchni leśnej wzdłuż projektowanego odcinka DK65. Na omawianym terenie nie rosną jednak drzewa alejowe, o cennych wartościach przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. W związku z tym realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie znacząco niekorzystnie na walory krajobrazowe obszaru. Na ochronę krajobrazu wpływać będą wskazane, w sentencji niniejszej decyzji, postanowienia nasadzenia zieleni, które rekompensować będą straty spowodowane wycinką drzew i krzewów, tworząc możliwość odbudowy ożywionej części ekosystemu.

Planowana inwestycja jest częścią przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 (z wyłączeniem obw. Gąsek)”, podzielonego na siedem zadań, w związku z czym przeanalizowano możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych na krajobraz. Stwierdzono, że oddziaływanie wizualne na krajobraz o charakterze skumulowanym wraz z pozostałymi planowanymi do rozbudowy odcinkami DK65 będzie nieistotne, a zasięg oddziaływania – lokalny.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują ruchy masowe ziemi (osuwiska). Po wykonaniu prac ziemnych niezbędne jest wykonanie rekultywacji terenu przyległego do drogi, m. in. poprzez właściwe wyprofilowanie skarp ukopu i dokopu, a także plantowanie powierzchni nasypu, rowów i skarp. Eksploatacja planowanej inwestycji nie spowoduje wystąpienia osuwisk ani nie przyczyni się do powstania, na tym obszarze, naturalnych procesów geodynamicznych (ruchy masowe ziemi). W fazie eksploatacji drogi konieczne jest konserwowanie i utrwalanie powierzchni stokowych – skarp i rowów drogowych, wymodelowanych podczas fazy realizacji, w celu zabezpieczenia ich przed erozją lub osuwaniem.

Planowana inwestycja koliduje z jednym obiektem wpisanym do wojewódzkiego rejestru zabytków (park dworski). Ponadto, inwestycja graniczy z siedmioma obiektami wpisanym do wojewódzkiego rejestru zabytków i/lub gminnej ewidencji zabytków. Na analizowanym obszarze zinwentaryzowano 15 zabytków archeologicznych ujętych w gminnej ewidencji zabytków. Planowana inwestycja przebiega w odległości do 10 m od dwóch z nich (w km ok. 54+000 i ok. 62+050). W rejonie planowanej inwestycji zinwentaryzowano również obiekty małej architektury o wartościach kulturowych. Obiekt kolidujący z inwestycją będzie przeniesiony (kapliczka). Oddziaływania na zabytki, w związku z realizacją planowanej inwestycji, będą miały charakter bezpośredni, pośredni i krótkoterminowy. Będą to oddziaływania chwilowe i ustaną po zakończeniu prac. Wykonawcy robót ziemnych powinni być uczuleni na możliwość natrafienia na stanowiska archeologiczne. Biorąc powyższe pod uwagę oraz w związku z bliskim położeniem dwóch stanowisk archeologicznych (AZP 21-79/34 i AZP 22-79/8), prace ziemne należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym na całym odcinku rozbudowywanej drogi. Wszelkie znaleziska muszą być zgłaszane, a teren odkrycia dodatkowo zabezpieczony. Na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru, wymagane jest pozwolenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W związku z użytkowaniem drogi wystąpić mogą oddziaływania pośrednie, długoterminowe i stałe w zakresie drgań i wibracji spowodowanych ruchem pojazdów. Dodatkowo, planowana inwestycja wykonana zostanie z najlepszych dostępnych materiałów, co znacznie wpłynie na ograniczenie rozprzestrzeniania się drgań i wibracji. W związku z tym, nie przewiduje się wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań związanych z drganiami i wibracjami na zabytkowe obiekty zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanego odcinka DK65. Faza eksploatacji planowanej inwestycji nie będzie powodowała negatywnych oddziaływań na zabytki archeologiczne.

Wystąpienie poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej wiązać się może z zagrożeniem życia i zdrowia organizmów żywych oraz z zanieczyszczeniem różnych komponentów środowiska, głównie powietrza, gleby i wody. Głównym zagrożeniem, jakie może wystąpić, w fazie realizacji przedsięwzięcia, jest możliwość zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z awarii pojazdów mechanicznych i maszyn budowlanych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia, przy zachowaniu reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót oraz kontroli w zakresie BHP,

skutecznie zminimalizuje ryzyko zaistnienia katastrofy naturalnej i budowlanej w trakcie realizacji. W celu zapobieżenia wystąpienia sytuacji potencjalnie awaryjnych, stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt budowlany, a wykonawca prac budowlanych będzie posiadał środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujące możliwość skażenia gruntu.

Statystycznie, na trasach komunikacyjnych prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii, katastrofy naturalnej i katastrofy budowlanej nie jest wysokie. Do awarii, które mogą mieć miejsce na drodze można zaliczyć: wypadki cystern, rozszczelnienie opakowań podczas transportu, eksplozje, pożary, wypadki samochodowe. W przypadku wystąpienia awarii lub katastrofy drogowej zabudowa sąsiadująca z drogą i jej okolica może znaleźć w zasięgu strefy zagrożenia. Natomiast, najgroźniejsze skutki dla środowiska przyrodniczego wystąpią w stosunku do terenów silnie uwodnionych, gdzie należy spodziewać się zanieczyszczenia wód gruntowych lub powierzchniowych. W przypadku awarii przewiduje się działanie specjalnych służb eksploatacyjnych. Dla ochrony odbiorników wód opadowych i roztopowych, dzięki zastosowaniu studzienek na wylotach rowów, ułatwiona została możliwość szybkiego zamknięcia odpływu, np. poduszką sorbentową i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych. W sytuacji wystąpienia zagrożenia związanego z drogowym transportem materiałów niebezpiecznych najważniejsze są: odpowiednia organizacja ratownictwa, możliwość szybkiego reagowania służb ratowniczych i przygotowanie należytych planów i procedur postępowania.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Zakłada się jednak, że ewentualne oddziaływania, w trakcie likwidacji, byłyby porównywalne do etapu budowy i ograniczone do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. W trakcie prac likwidacyjnych można spodziewać się zwiększonego zapylenia powietrza podczas prowadzenia prac i ruchu maszyn, samochodów i zwiększonego oddziaływania hałasu. Oddziaływanie to będzie krótkoterminowe i ustąpi po zakończeniu prac likwidacyjnych. Likwidacja przedsięwzięcia skutkowałaby także powstaniem odpadów oraz koniecznością przeprowadzenia rekultywacji terenów w obrębie zlikwidowanej drogi.

Na analizowanym terenie potencjalna możliwość oddziaływań skumulowanych wiąże się z przecinaniem projektowanego odcinka drogi z istniejącymi drogami niższej klasy, szczególnie w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz akustyki. Ruch pojazdów z tych dróg nie wpłynie jednak na tyle istotnie na ruch po DK65, aby oddziaływanie uległo istotnemu zwiększeniu i skumulowaniu. W związku z tym, nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm na skrzyżowaniach z drogami niższych klas. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi nie ma również znaczących innych źródeł hałasu i zanieczyszczeń powietrza.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest w odległości ok. 37 km od najbliższej granicy państwowej (z Obwodem Kaliningradzkim). Rodzaje i wielkości emisji do środowiska z planowanego przedsięwzięcia wpływać mogą jedynie na środowisko w najbliższym otoczeniu inwestycji. Tym samym planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na środowisko w ujęciu transgranicznym.

Z uwagi na fakt, że posiadane informacje na temat planowanego przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz nie istnieje ryzyko kumulowania się oddziaływań, stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania

przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, w tym w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej, jak również jej wpływu na przyrodę, wynika, że przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należytym wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, realizacja planowanego przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko.

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. 247 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.

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 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. Wnioskodawca
2. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie, zgodnie z art. 49 Kpa
3. aa.

Do wiadomości:

1. Burmistrz Olecka
2. RDOŚ w Olsztynie
3. PPIS w Ełku
4. ZZ w Augustowie PGW WP

*Sporządziła: Marta Ruszczyk
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 18
19.08.2021 r.
m.ruszczyk@elk.gmina.pl*

*Sprawdziła: Anna Gajko
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 19
19.08.2021 r.
a.gajko@elk.gmina.pl*

Znak: GGO.6220.1.3.2020

Ełk, dnia 19 sierpnia 2021 r.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Ełk z dnia 19 sierpnia 2021 r. (znak: GGO.6220.1.3.2020) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski - Ełk od km 52+095,62 do km 65+734,88”.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku od km proj. 52+095,62, w miejscowości Gąski na początku terenu zabudowanego, do km proj. 65+734,88 na skrzyżowaniu DK65 z DK16 (rondo na węźle). Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65, o długości ok. 13,6 km, przebiega na początkowym odcinku ok. 0,9 km przez tereny gminy Olecko (powiat olecki) oraz na pozostałym odcinku przez tereny gminy Ełk (powiat ełcki) w województwie warmińsko-mazurskim.

Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65 jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach.

Teren w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi jest użytkowany rolniczo. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska, lasy i nieużytki. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości: Gąski, Przytuły, Straduny, Oracze i Wityny.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 65 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6,0 m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne spękania, ubytki, brak jest poboczy utwardzonych. Na istniejącym odcinku drogi chodniki występują tylko w miejscowościach (Straduny i Oracze), brak jest ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, przystanki autobusowe nie posiadają zatok. W miejscowości Straduny w km istn. 60+209 zlokalizowana jest pętla autobusowa, na którą wjazd i wyjazd odbywa się z i na drogę krajową DK65 oraz zlokalizowane są bezpośrednio przy skrzyżowaniu z DP1857N (ul. Kościuszki). Na odcinku projektowanej rozbudowy DK 65, w km 60+650, występuje most nad rzeką Ełk, który zostanie rozebrany i w tej samej lokalizacji zostanie wybudowany nowy. Ponadto, na projektowanym odcinku znajdują się przepusty o konstrukcji betonowej, z rur betonowych oraz rur HDPE, które zostaną rozebrane, ze względu na zły stan techniczny, i zastąpione nowymi. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do rowów drogowych.

Zakładanym celem planowanej inwestycji jest podniesienie parametrów technicznych istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski – Ełk oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu.

Zakres prac budowlanych na projektowanym odcinku drogi przewiduje:

- korektę geometrii drogi, w tym korektę łuków poziomych i łuków pionowych, dostosowanie do parametrów drogi klasy GP,

- poszerzenie jezdni do 8 m (pasy ruchu 2 x 3,5 m + opaski bitumiczne 2 x 0,5 m),
- przebudowę nawierzchni drogi wraz ze wzmocnieniem,
- rozbiórkę starego mostu w m. Straduny oraz budowę nowego w tej samej lokalizacji w km 60+575,
- budowę murów oporowych,
- budowę oraz przebudowę przepustów,
- rozbudowę skrzyżowań,
- przebudowę pętli autobusowej w m. Straduny,
- budowę zatok autobusowych wraz z dojazdami dla pieszych (oświetlonych),
- uporządkowanie terenu przy ogródkach działkowych na odcinku od km ok. 65+245 do km ok. 65+676, w tym wyznaczenie miejsc postojowych,
- budowę chodnika z kostki betonowej na odcinku od m. Przytuły km 54+487 do km 57+957 (zjazd do m. Janisze) po prawej stronie DK65,
- budowę chodnika bitumicznego od km 57+957 (zjazd do m. Janisze) do km 65+721 (rondo na węźle na przecięciu DK65 i DK16) po prawej stronie DK65,
- budowę chodnika bitumicznego od km 64+667 do km 65+721 po lewej stronie DK65,
- budowę i przebudowę chodników w miejscowościach: Straduny, Oracze, Wityny wraz z oświetleniem,
- budowę dodatkowych dróg obsługujących teren przyległy (jezdnie dodatkowe DK65),
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),
- przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
- przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę zbiornika retencyjnego infiltracyjnego,
- budowę zbiornika retencyjnego szczelnego,
- przebudowę urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, w tym drenaży melioracyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD,
- budowę kanału technologicznego,
- rozbiórkę budynków,
- budowę urządzeń i obiektów ochrony środowiska m. in. budowę przepustów ekologicznych, urządzeń oczyszczających,
- budowę oświetlenia skrzyżowań,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego,
- budowę ekranów akustycznych,
- nasadzenia zieleni.

Parametry techniczne projektowanej drogi krajowej nr 65:

- klasa drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- kategoria ruchu: KR4,
- prędkość projektowa: $V_p=80$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość miarodajna: $V_m=90$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość projektowa: $V_p=60$ km/h (na terenie zabudowy),
 $V_p=50$ km/h (w m. Straduny km 60+205 – 60+548),

- prędkość miarodajna: Vm=60 km/h (na terenie zabudowy),
Vm=50 km/h (w m. Straduny km 60+205 – 60+548),
Vm=70 km/h (na odcinkach: km 55+045 – 55+392,
km 57+855 – 58+045,
km 58+845 – 59+155),
- szerokość jezdni: 8,0 m
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość opaski zewnętrznej (bitum.): 0,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: min. 1,50 m
- obciążenie na oś: 115 kN/oś
- skrajnia pionowa drogi: 4,70 m

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących robót drogowych:

- roboty przygotowawcze: odtworzenie trasy i punktów wysokościowych, usunięcie drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu, odwiezienie nadmiaru humusu, rozbiórki obiektów budowlanych, rozbiórki elementów drogowych,
- wzmocnienie podłoża: wzmocnienia powierzchniowe (np. zagęszczenie gruntów niespoistych, osuszenie gruntów spoistych spoiwami chemicznymi, kruszywo zbrojone geosyntetykami, płytka wymiana gruntu, materac geosyntetyczny, materac odciążający itp.), wzmocnienia wgłębne (np. głęboka wymiana gruntów, posadowienie nasypów na palach żelbetowych, konsolidacja podłoża itp.), zabezpieczenie skarp nasypów i wykopów (np. zbrojenie geosyntetyczne, gwoździowanie, odwodnienie skarp wykopów itp.),
- roboty ziemne: wykonanie wykopów i nasypów,
- odwodnienie korpusu drogowego: wykonanie przepustów pod koroną drogi,
- roboty związane z budową konstrukcji jezdni i chodników (podbudowy i nawierzchnie): nawierzchnia bitumiczna, nawierzchnia z kruszywa, nawierzchnia z kostki kamiennej, nawierzchnia z brukowej kostki betonowej,
- roboty wykończeniowe: umocnienie powierzchniowe skarp i rowów oraz poboczy, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, elementów ulic, urządzeń ochrony środowiska, nasadzenia zieleni,
- rekultywacja otaczającego terenu i przywrócenie jego pierwotnej funkcji.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wykonania następujących obiektów inżynierskich w orientacyjnej lokalizacji:

Obiekt	Kilometr wg DK65	Przeszkoda	Konstrukcja	Przekrój	Długość [m]	Sposób posad. obiektu
PZM-52.1	52+160	ciek przejście dla zwierząt małych + dla	podatna konstrukcja stalowa zamknięta, eliptyczna	horyzontalny eliptyczny 2485x2845 mm	21,520	bezpośrednie
PZM-52.7	52+749	ciek przejście dla zwierząt małych + dla	podatna konstrukcja stalowa zamknięta, eliptyczna	horyzontalny eliptyczny 2016x2835 mm	17,575	bezpośrednie
P-53.0	53+070	rów melioracyjny	przepust rurowy okrągły	Ø 800	24,51	bezpośrednie

P-53.5	53+576	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1500	20,95	bezpośrednie
P-53.6	zjazd	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 600	4,46	bezpośrednie
PZM-54.7	54+715	ciek przejście dla zwierząt małych +	podatna konstrukcja stalowa zamknięta, eliptyczna		horyzontalny eliptyczny 2485x2845 mm	20,890	bezpośrednie
PZM-54.7a						13,275	
PZM-55.6	55+687	ciek przejście dla zwierząt małych +	podatna konstrukcja stalowa zamknięta, eliptyczna		horyzontalny eliptyczny 2485x2845 mm	28,620	bezpośrednie
PZM-55.6a						15,515	
P-55.9	55+909	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 800	29,07	bezpośrednie
P-55.9a						11,01	
P-0.9	0+090,5 (wg drogi poprz.)	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 500	12,12	bezpośrednie
P-0.4	0+048,99 (wg drogi poprz.)	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 500	12,12	bezpośrednie
P-57.1	57+123	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 900	18,65	bezpośrednie
P-57.1a						9,23	
P-57.5	57+526	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 800	25,78	bezpośrednie
P-58.2	58+240	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1400	18,63	bezpośrednie
P-58.2a						10,89	
P-58.8	58+885	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1400	20,88	bezpośrednie
P-58.8a						8,86	
MD-60	60+575	rzeka Elk + przejście dla zwierząt małych	most łukowy z jazda dołem			52	pośrednie
P-61.0	61+043	przejście dla zwierząt małych	podatna konstrukcja stalowa zamknięta, eliptyczna		horyzontalny eliptyczny 2016x2835 mm	23,950	bezpośrednie
P-61.0a						10,42	
P-62.3	62+375	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1200	22,49	bezpośrednie
P-62.3a					Ø 600	13,22	
P-62.5	62+585	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1600	32,12	bezpośrednie
P-0.14	0+014,46 zjazd	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1000	8,76	bezpośrednie
P-0.15	0+015,29 zjazd	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1000	8,84	bezpośrednie
P-0.13	0+013,75 wg drogi poprzecz.	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1000	24,49	bezpośrednie
P-62.7	62+798	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 800	18,94	bezpośrednie
P-63.0	63+075	rów melioracyjny	przepust okrągły	rurowy	Ø 1000	25,44	bezpośrednie

W miejscowości Straduny usytuowany jest most nad rzeką Elk w ciągu drogi krajowej nr 65. W związku z realizacją inwestycji planowana jest rozbiórka tego mostu i budowa nowego w tej samej lokalizacji w km 60+575.

Planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 skutkować będzie koniecznością wyburzenia budynków kolidujących z drogą oraz wykonania niezbędnych przebudów kolidujących urządzeń uzbrojenia: wodociągów, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, urządzeń teletechnicznych oraz energetycznych na warunkach wydanych przez ich administratorów. Planowana inwestycja powoduje konieczność rozbiórki następujących obiektów kubaturowych:

- piwnica zlokalizowana na działce nr 42 w obrębie Przytuły, w km ok. 55+250,
- budynek mieszkalny zlokalizowany na działce nr 136/4 w obrębie Oracze, w km ok. 61+800,
- piwnica zlokalizowana na działce nr 125 w obrębie Oracze w km ok. 62+850,
- altana zlokalizowana na działce 3/6 w obrębie Oracze, w km ok. 63+745.

Przewiduje się również przeniesienie kolidujących z inwestycją obiektów kultu religijnego (kapliczka w km ok. 60+320) oraz krzyży powypadkowych (w km ok. 56+450 oraz w km ok. 63+850), kolidujących z projektowaną inwestycją.

W zakresie rozwiązania kolizji z infrastrukturą techniczną konieczne będzie przeprowadzenie poniższych prac:

- odwodnienie drogi – budowa kanalizacji deszczowej: dopasowanie do konfiguracji terenu i niwelety drogi,
- przewody sieci wodociągowej: przebudowa przyłączy oraz przewodów kolidujących z drogą,
- oświetlenie drogi: rozbiórka w miejscach kolizji, budowa wg potrzeb,
- sieć energetyczna: rozbiórka w miejscach wyburzania obiektów, przełożenie według potrzeb,
- sieć telekomunikacyjna: zabezpieczenie i przełożenie według potrzeb.

Kanalizacja deszczowa zaprojektowana została:

- w korpusie drogi – w poboczu, z uwagi na projektowane wpusty deszczowe w miejscowościach, w których zaprojektowano ciągi pieszo-jezdne, z odpływami do rowów,
- w liniach rozgraniczających (w pasie technologicznym) dla prawidłowej organizacji odpływu wód opadowych w kierunku odbiornika, niezbędnej ze względów sytuacyjno-wysokościowych,
- w korpusie drogi – w celu zapewnienia prawidłowej organizacji spływu wód opadowych do odbiornika.

Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, spełnieniem wymagań ochrony środowiska oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Wody opadowe z terenu inwestycji poprzez odwodnienie powierzchniowe (rowy i przepusty) oraz kanalizację deszczową, a następnie przelewami odprowadzane są do odbiorników, które stanowią wody płynące – rzeka Ełk, rzeka Przytułska oraz rowy melioracyjne. Wody opadowe spływać będą do rowów bezpośrednio z jezdni, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe z przykanalikiem i wylotem na skarpe lub poprzez kanały deszczowe, zlokalizowane głównie na łukach i przy obiektach mostowych. Przed odpływem do odbiorników wody opadowe oczyszczane będą w trawiastych rowach drogowych, studzienkach z osadnikami oraz studniach osadnikowych lub osadnikach. Dla zabezpieczenia wrażliwych odbiorników (rzeka Ełk) przed skażeniami substancjami ropopochodnymi wody opadowe będą oczyszczane dodatkowo w separatorach poprzedzonych osadnikami. Dla ochrony wrażliwych odbiorników takich jak rzeki i rowy stanowiące dopływ

do jeziora Przytułskiego (R-K, R-K2, R-34a, R-U) przed wylotami dodatkowo przewiduje się stosowanie separatorów substancji ropopochodnych poprzedzonych osadnikami. W ramach systemu odwodnienia rozbudowywanej drogi wykonane zostaną specjalne urządzenia (zamknięcia awaryjne w postaci przegród, których dopływ można zamknąć poduszką sorbentową) ograniczające maksymalnie ewentualne negatywne oddziaływanie na jednolite części wód powierzchniowych pochodzące z poważnej awarii oraz umożliwiające jego neutralizację u źródła. Dotyczy to zarówno bezpośredniego przedostania się substancji niebezpiecznych do wód powierzchniowych, jak i pośredniego poprzez infiltracje do wód gruntowych. Wyloty do odbiornika będą wykonane przy użyciu elementów wykończeniowych rur wraz z obudową betonową i z umocnieniem skarpy w rejonie wylotu. Na wylotach należy zamontować kraty zabezpieczające z prętów stalowych. Dodatkowo, w ramach rozbudowy systemu odwodnienia wykonane zostaną 2 zbiorniki retencyjne: zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZR-1, w km ok. 64+806, o powierzchni dna zbiornika 500 m² oraz zbiornik retencyjny (szczelny) ZR-2, w km ok. 65+665, o powierzchni dna zbiornika 1000 m².

W miejscowościach Straduny i Oracze przewidziano chodniki zlokalizowane przy jezdni DK65. Po lewej stronie zaprojektowano chodnik z kostki, po prawej – chodnik bitumiczny. Poza terenem zabudowy zaprojektowano chodniki odsunięte od jezdni, w lokalizacjach: km 54+487 - 55+171 strona prawa, km 55+180 – 55+274 strona prawa, km 55+344 – 57+957 strona prawa, km 58+028 – 59+854.05, strona prawa, km 60+641 – 61+282 strona prawa, km 61+634 – 61+910 strona prawa, km 63+283 – 65+080 strona prawa, km 64+667 – 64+989 strona lewa.

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano 9 par (18 szt.) zatok autobusowych o szerokości 3,0 m i długości (bez skosów) 20,0 m, o nawierzchni z betonu cementowego. W miejscowości Straduny, w km 60+130, zaprojektowana została przebudowa istniejącej pętli autobusowej.

Realizacji inwestycji wymagać będzie wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do budowy drogi i obiektów inżynierskich. W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda, do celów bytowych, zużywana będzie w obrębie placu budowy. W przypadku braku możliwości zaopatrzenia placu budowy z publicznej lub przemysłowej sieci wodociągowej, woda dla potrzeb socjalno-bytowych (zdatna do picia) dowożona będzie cysterną. Na cele technologiczne potrzebne będą niewielkie ilości wody. Pracujące, przy realizacji inwestycji, maszyny budowlane i pojazdy napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Przewiduje się, że ilość energii elektrycznej, pobieranej podczas prac budowlanych, będzie bardzo nieznaczną. Nie przewiduje się natomiast zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Mieszanka mineralno-asfaltowa dowożona będzie na budowę w zależności od postępu robót.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystanie surowców i materiałów związane będzie głównie z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Woda wykorzystywana będzie jedynie do mycia urządzeń bezpieczeństwa drogowego oraz nawadniania terenów zielonych. Wykorzystanie energii elektrycznej związane będzie z projektowanym oświetleniem drogowym oraz pracami utrzymaniowymi. Wykorzystane surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Do zimowego utrzymania używane będą środki chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstotliwości opadów).

Planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 na odcinku od Gąsek do Ełku, od początku odcinka, stanowi granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego. Od km ok. 51+800 przecina go do km ok. 60+700. Następnie biegnie po granicy tego obszaru do km 60+900. Na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego 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, w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), 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 2020 r., poz. 1990 ze zm.), zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa od tego zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały i art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody. Mimo możliwego wpływu na ww. obszar chroniony lub możliwość łamania zakazów określonych w uchwale, realizacja planowanej do rozbudowy drogi jest dopuszczalna. Ponadto, potencjalne negatywne oddziaływanie zminimalizowane zostanie poprzez zastosowanie wskazanych środków łagodzących, przez co jest akceptowalne w stosunku do zachowania walorów krajobrazowych obszarów chronionych w ramach ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Planowana inwestycja przebiega w obrębie wyznaczonego w 2012 r. korytarza KPn-1D Pojezierze Ełckie. Korytarz ten należy do strefy korytarza Północnego. Inwestycja koliduje z ww. korytarzem w km 52+095 – 58+000. W wyniku rozbudowy drogi nie zostaną wprowadzone nowe elementy, które miałyby negatywny wpływ na funkcjonowanie korytarzy migracyjnych na etapie eksploatacji. Niemniej jednak, w projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku drogi.

Projektowany do rozbudowy odcinek drogi nie koliduje ani nie graniczy z obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. W pasie 5 km od planowanej inwestycji znajduje się jeden obszar Natura 2000. Jest to obszar o znaczeniu dla Wspólnoty: Murawy na Pojezierzu Ełckim (PLH 280041), znajdujący się ponad 600 m od miejsca realizacji inwestycji, w sąsiedztwie miejscowości Straduny. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000. Istotny wpływ nie wystąpi ze względu na: rodzaj i charakterystykę inwestycji, lokalizację (przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000), rodzaj i skalę oddziaływania na gatunki zwierząt, gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Z up. WÓJTA
NACZELNIK WYDZIAŁU
GOSPODARKI GRUNTAMI
I OCHRONY ŚRODOWISKA

/-/ mgr inż. Anna Gajko

Sporządziła: Marta Ruszczyk
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 18
19.08.2021 r.
m.ruszczyk@elk.gmina.pl

Sprawdziła: Anna Gajko
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 19
19.08.2021 r.
a.gajko@elk.gmina.pl