



Urząd Gminy Elk

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

WÓJT GMINY ELK

Elk, dnia 22 kwietnia 2022 r.

Znak: GGO.6220.1.3.2022

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Elk, ul. T. Kościuszki 28A, 19 – 300 Elk, reprezentowanej przez pełnomocnika – Pana B. W. (...), , o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

orzekam:

I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Rozbudowie drogi gminnej nr 177098N dr. pow. nr 1872N – Regiel”.

II. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazuję na konieczność podjęcia następujących działań:

1. wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego;
2. dokonać nasadzeń zastępczych w liczbie nie mniej niż 9 szt. drzew gatunku dąb szypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) minimum 10 cm;
3. do nasadzeń zastępczych nie stosować kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunku (zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony);
4. w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych, (w terminie do 3 lat od ich nasadzenia) drzewa wymienić na zdrowe, w podobnym wieku, należące do ww. gatunku.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

W dniu 24 lutego 2022 r., do tut. organu, wpłynął wniosek Gminy Ełk, ul. T. Kościuszki 28A, 19 – 300 Ełk, reprezentowanej przez pełnomocnika – Pana B. W. (...)

o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1864N na odcinku Szarejki – Ełk”. Do ww. wniosku dołączono komplet załączników wymaganych przepisami art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.), zwaną dalej ustawą ooś.

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

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

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*).

W oparciu o przedłożoną dokumentację, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 1 marca 2022 r. (znak: GGO.6220.1.3.2022), powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie oraz zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy, składania uwag, wniosków i zastrzeżeń. Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 10, powiadomienie stron o wszczęciu postępowania nastąpiło przez obwieszczenie, które podano do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na: stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ełk oraz tablicy ogłoszeń w miejscowościach: Nowa Wieś Ełcka, Mrozy Wielkie i Regiel za pośrednictwem Sołtysów Sołectw.

Tut. organ, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, a także ust. 3, 3a i 4, art. 68 oraz art. 78 ustawy ooś, pismami z dnia 1 marca 2022 r. (znak: GGO.6220.1.3.2022), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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

Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie PGW WP, opinią z dnia 9 marca 2022 r. (znak: BI.ZZŚ.1.4360.56.2022.BG), nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z dnia 17 marca 2022 r. (znak: WOOS.4220.113.2022.SCH), uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał działania, które należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), dalej Kpa, zapewniono stronom czynny udział w każdym stadium prowadzonego postępowania. Przed wydaniem decyzji, tut. organ, obwieszczeniem z dnia 25 marca 2022 r. (znak: GGO.6220.1.3.2022), zapewnił stronom możliwość zapoznania się z zebraną dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie, zgodnie z art. 36 § 1 Kpa, tut. organ przedłużył termin załatwienia sprawy do dnia 22 kwietnia 2022 r.

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

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

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

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi gminnej nr 177098N na odcinku od drogi powiatowej nr 1872N do miejscowości Regiel, gmina Ełk, powiat ełcki, województwo warmińsko-mazurskie. Droga gminna wykorzystywana jest, w sposób ciągły, jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne okolicznych miejscowości z miastem Ełk. Obecnie, droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 4,0 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy na drogi boczne. Korona drogi jest dobrze ukształtowana, istnieją rowy przydrożne. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi. Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym i poza nim. Projektowany do rozbudowy odcinek drogi przebiega wzdłuż istniejących terenów rolniczych i leśnych oraz terenów zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Długość planowanego do przebudowy odcinka drogi gminnej nr 177098N, klasy L, wynosi ok. 3.100 m. Zakres prac na projektowanym odcinku drogi obejmuje: wykonanie nawierzchni jezdni drogi głównej i dróg podrzędnych, zjazdów indywidualnych i publicznych, poboczy, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami, przebudowę przepustów pod koroną drogi, budowę kanału technologicznego, budowę ścieżki rowerowej, budowę zatoki autobusowej, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Po rozbudowie drogi, podstawowa szerokość jezdni wyniesie 5,50 m, a podstawowa szerokość poboczy – 0,75 m. Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych. Nawierzchnia ścieżki rowerowej zostanie wykonana jako bitumiczna lub z betonu cementowego. Niweleta jezdni drogi i zjazdów dostosowana będzie do istniejącego zagospodarowania terenu.

W ramach rozbudowy drogi planuje się budowę przepustów. W miejscach niezbędnych zostaną wykonane przepusty z rury karbowanej z PEHD. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, że są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie budowy przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie, gdzie tej wody będzie znikoma ilość. W ramach odwodnienia drogi planuje się budowę rowów odwadniających oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie przeprowadzenia wycinki 9 drzew z gatunku: topola, brzoza, sosna, klon, brzoza o obwodach pni od 48 cm do 176 cm na odcinku 3.100 m. Wycinka drzew prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego. Wycinka drzew jest niezbędna w celu prawidłowego ukształtowania i zagospodarowania pasa drogowego, mającego na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i obejmie wyłącznie drzewa kolidujące z przebudową infrastruktury drogowej.

W ramach działań stanowiących kompensację przyrodniczą, należy wykonać nasadzenia zastępcze w minimalnej liczbie 9 drzew gatunku dąb szypułkowy o obwodach pni min. 10 cm, mierzonych na wysokości 1 m. W celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu.

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 (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 zostaną opalikowane oraz będą poddawane regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat. W przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Inwestora (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji) – drzewka zostaną wymienione na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia. Należy również pamiętać o prawidłowo wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania).

Roboty ziemne, w otoczeniu drzew i krzewów przewidzianych do pozostawienia, należy prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności, w sposób zapobiegający uszkodzeniu ich korzeni. Drzewa, w sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Nie należy dopuścić do skracania systemu korzeniowego drzew, a gdy zachodzi potrzeba obcięcia korzeni, należy zrobić to ostrym narzędziem (pod kątem prostym), nie pozostawiając poszarpanych korzeni oraz zabezpieczać odpowiednim środkiem impregnującym, nieszkodliwym dla drzewa, posiadającym właściwości grzybobójcze.

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

Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia,

przewiduje się, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko będzie niewielkie i związane przede wszystkim z etapem jego budowy.

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

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

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą poza obszarami znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Teren zaplecza budowy, w tym składów materiałów i baz transportowych zostanie uszczelniony. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. W trakcie prowadzonych robót powstawać będą odpady pochodzące z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, w tym m. in. gleba i ziemia oraz odpady komunalne generowane przez pracowników budowy. Wytworzone odpady gromadzone będą, w sposób selektywny, w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazywane firmom specjalistycznym, posiadającym stosowane zezwolenia, w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia. Powstałe, w trakcie realizacji robót budowlanych, masy ziemne, zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana

i, po zakończeniu prac, wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu, powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej, wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów. Po zakończeniu prac, teren zostanie uporządkowany. Przyjęte rozwiązania techniczne i organizacyjne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej zabezpieczą środowisko przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód podziemnych oraz gruntu.

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

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

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) *Jerzgnia (Lega) od wpływu do jeziora Selmęt Wielki do wypływu z jeziora Dręstwo* (kod RW2000252626939), charakteryzowanej jako naturalna część wód, o złym 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, teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest 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.

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

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem, długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych i wystąpieniem poważnej awarii. Przebudowa i użytkowanie projektowanej drogi nie będzie wiązać się z ryzykiem katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierać substancji

niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – Prawy budowlane.

Planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat i zmiany klimatu. Podczas realizacji inwestycji wystąpi znikoma emisja zanieczyszczeń do powietrza, która związana będzie z pracą maszyn budowlanych. Po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia poprawią się warunki przejazdu, zmniejszy się ilość hałasu, spalin i pyłów wprowadzanych do środowiska, a co za tym idzie, zmniejszy się ilość substancji szkodliwych (gazów cieplarnianych) mogących wpływać negatywnie na klimat. Przebudowę drogi zaplanowano tak, aby była odporna na: wysokie i niskie temperatury (nawierzchnia z betonu asfaltowego z użyciem asfaltów gwarantujących odporność na skrajne temperatury), ulewy, burze, powodzie i osuwiska (szczelna nawierzchnia, sprawne odwodnienie korpusu drogowego, możliwość sprawnego przepływu wody pod korpusem drogi). Zjawiska typu susze, silny wiatr, grad, trąby powietrzne, w przypadku tego przedsięwzięcia, nie wpływają na jego trwałość.

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

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: Jezioro Woszczelskie (PLH 280034) i Murawy na Pojezierzu Ełckim (PLH 280041), zlokalizowane w odległości odpowiednio ok. 13,9 km i 14,3 km od terenu inwestycji.

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

Z uwagi na rodzaj i skalę planowanej inwestycji oraz lokalizację inwestycji (rozbudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu, posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, niewielki odcinek planowanej do rozbudowy drogi oraz niewielkie natężenie ruchu jaki przyjmuje droga, jak również skala prac budowlanych i prowadzenie ich w porze dziennej), nie przewiduje się znacznego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione,

a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki zwierząt i roślin oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz, korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu. Planowana inwestycja nie jest nowym przedsięwzięciem, nie wprowadza nowych połączeń komunikacyjnych, nie wpłynie na zmianę dotychczasowych funkcji terenów znajdujących się w jej sąsiedztwie. Planowane przedsięwzięcie, jedynie na etapie realizacji, może mieć potencjalny wpływ na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych, z uwagi na pracujący sprzęt generujący emisje zanieczyszczeń do środowiska oraz emisje hałasu. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, przemijające i związane wyłącznie z danym etapem prac drogowych.

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

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

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

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

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

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

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójty 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 Wójty Gminy Elk, który wydał niniejszą decyzję.

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

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

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli nie zmieniły się warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

Z up. WÓJTA
ZASTĘPCA WÓJTA
GMINY ELK

/-/ Bożena Wołyniec

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

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

*Sporządziła: Marta Ruszczyk
Wydział Gospodarki Gruntami
i Ochrony Środowiska
tel. +48 87 619 45 18
22.04.2022 r.
m.ruszczyk@elk.gmina.pl*

Elk, dnia 22 kwietnia 2022 r.

Znak: GGO.6220.1.3.2022

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Elk z dnia 22 kwietnia 2022 r. (znak: GGO.6220.1.3.2022) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi gminnej nr 177098N dr. pow. nr 1872N – Regiel”.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi gminnej nr 177098N na odcinku od drogi powiatowej nr 1872N do miejscowości Regiel, gmina Elk, powiat elcki, województwo warmińsko-mazurskie. Droga gminna wykorzystywana jest, w sposób ciągły, jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne okolicznych miejscowości z miastem Elk. Obecnie, droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 4,0 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy na drogi boczne. Korona drogi jest dobrze ukształtowana, istnieją rowy przydrożne. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi. Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa. Na istniejącej szacie roślinnej składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym i poza nim. Projektowany do rozbudowy odcinek drogi przebiega wzdłuż istniejących terenów rolniczych i leśnych oraz terenów zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Długość planowanego do przebudowy odcinka drogi gminnej nr 177098N, klasy L, wynosi ok. 3.100 m. Zakres prac na projektowanym odcinku drogi obejmuje: wykonanie nawierzchni jezdni drogi głównej i dróg podrzędnych, zjazdów indywidualnych i publicznych, poboczy, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami, przebudowę przepustów pod koroną drogi, budowę kanału technologicznego, budowę ścieżki rowerowej, budowę zatoki autobusowej, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Po rozbudowie drogi, podstawowa szerokość jezdni wyniesie 5,50 m, a podstawowa szerokość poboczy – 0,75 m. Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych. Nawierzchnia ścieżki rowerowej zostanie wykonana jako bitumiczna lub z betonu cementowego. Niweleta jezdni drogi i zjazdów dostosowana będzie do istniejącego zagospodarowania terenu.

W ramach rozbudowy drogi planuje się budowę przepustów. W miejscach niezbędnych zostaną wykonane przepusty z rury karbowanej z PEHD. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, że są to przepusty

przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie budowy przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie, gdzie tej wody będzie znikoma ilość. W ramach odwodnienia drogi planuje się budowę rowów odwadniających oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie przeprowadzenia wycinki 9 drzew z gatunku: topola, brzoza, sosna, klon, brzoza o obwodach pni od 48 cm do 176 cm na odcinku 3.100 m. Wycinka drzew prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego. W ramach rekompensaty za usuwane drzewa wykonane zostaną nasadzenia zastępcze w minimalnej liczbie 9 drzew gatunku dąb szypułkowy o obwodach pni min. 10 cm, mierzonych na wysokości 1 m. Roboty ziemne, w otoczeniu drzew i krzewów przewidzianych do pozostawienia, prowadzone będą z zachowaniem szczególnej ostrożności, w sposób zapobiegający uszkodzeniu ich korzeni.

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

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

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

Planowana inwestycja przyczyni się poprawy komunikacji lokalnej oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów samochodowych. Nie przewiduje się, by realizacja zamierzenia drogowego mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu i, tym samym, zwiększenia ilości zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. Przebudowa

drogi usprawni ruch pojazdów i czas przejazdu, co przyczyni się do spadku emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

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

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

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

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

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

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

Z up. WÓJTA
ZASTĘPCA WÓJTA
GMINY ELK

/-/ Bożena Wołyniec