

OŚB.6220.5.2022

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, art. 77 ust. 3, 4 i 7 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 2022 r. poz. 1029, z późn. 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. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), w związku z art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożonego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, reprezentowany przez pełnomocnika — Pana Bartłomieja Kmiecica, (Highway Sp. z o.o.) ul. Jabłoniowa20, 80 – 175 Gdańsk oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

Ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka-Olecko oraz nadaję rygor natychmiastowej wykonalności decyzji,

jednocześnie określam następujące warunki:

L Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00;
2. zaplecze budowy (w tym miejsce parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego, miejsce magazynowania odpadów i materiałów budowlanych) lokalizować w odległości:
 - a. min. 100 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem, terenów cennych przyrodniczo oraz stref ochronnych ptaków,
 - b. min. 50 m od koryt cieków, naturalnych zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych;
3. teren zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce składowania odpadów) wyłożyć szczelnymi materiałami;
4. plac budowy wyposażać w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
5. prace związane z rozbiórką i realizacją nowych obiektów mostowych wykonywać z zastosowaniem ścianek szczelnych oraz płacht ochronnych przed przedostawaniem się materiałów rozbiórkowych i budowlanych do wody;
6. do umacniania skarp i dna stosować, w pierwszej kolejności, materiały naturalne;
7. materiał sadzeniowy regularnie podlewać; młodych drzewek nie sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”; 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. okragła, 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;

8. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji), drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia; należy również prawidłowo wyprowadzać koronę drzewa oraz unikać jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania);
9. zabezpieczyć wszystkie drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się na terenie inwestycji, jak również wszystkie drzewa znajdujące się poza granicami inwestycji będące narażone na uszkodzenia w wyniku ruchu maszyn oraz transportu materiałów budowlanych;
10. w obrębie systemu korzeniowego (tj. co najmniej w obrysie korony drzew + 2 m) nie składować materiałów budowlanych ani nie wytyczać dróg dojazdowych; w przypadku prowadzenia prac w sezonie zimowym korzenie zabezpieczyć przed mrozem przykrywając je matami (np. grubą agrowłókniną, matą kokosową) lub owijając jutą, a wykopy wypełnić;
11. nie składować materiałów budowlanych oraz ziemi z wykopów pod konarami drzew;
12. przed rozbiórką mostów dokonać kontroli chiropterologicznej, w tym spękań i ubytków mostów;
13. nasypy, skarpy urobku oraz przyzmy gleby (humusu) i materiałów uformować w sposób uniemożliwiający zasiedlenie ich przez ptaki tworzące gniazda w stromych skarpach;
14. wycinkę drzew prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego; wycinkę drzew na odcinku od km ok. 39+900 do km ok. 40+350 (na wysokości miejscowości Doliwy, w sąsiedztwie strefy ochronnej bielika) prowadzić w terminie od 1 września do 31 grudnia;
15. na czas budowy wykonać płotki tymczasowe zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów na teren budowy na całej długości odcinków drogi, na których stwierdzono migrację płazów, tj.:

Nr	Typ szlaku migracji płazów	km początkowy	km końcowy
1	Istotny szlak migracji płazów	18+993	19+211
2	Istotny szlak migracji płazów	21+830	21+975
3	Istotny szlak migracji płazów	22+144	23+175
4	Istotny szlak migracji płazów	25+544	25+723
5	Istotny szlak migracji płazów	26+972	27+184
6	Istotny szlak migracji płazów	27+432	27+821
7	Bardzo ważny szlak migracji	28+855	28+963
8	Istotny szlak migracji płazów	28+999	29+196
9	Istotny szlak migracji płazów	29+549	30+130
10	Istotny szlak migracji płazów	31+000	31+414
11	Ważny szlak migracji	31+497	31+753
12	Priorytetowy szlak migracji	33+129	33+903
13	Ważny szlak migracji	34+358	35+492
14	Istotny szlak migracji płazów	35+795	36+089
15	Istotny szlak migracji płazów	37+236	37+600
16	Ważny szlak migracji	38+252	39+315
17	Priorytetowy szlak migracji	39+412	41+080
18	Istotny szlak migracji płazów	43+448	43+611
19	Ważny szlak migracji	44+343	44+715
20	Istotny szlak migracji płazów	44+951	45+236
21	Istotny szlak migracji płazów	45+936	46+038

Nr	Typ szlaku migracji płazów	km początkowy	km końcowy
22	Istotny szlak migracji płazów	46+119	46+259
23	Istotny szlak migracji płazów	46+591	46+769

16. wykonać płotki tymczasowe o następujących parametrach (wymiały minimalne):
- wysokość części nadziemnej — 60 cm (w tym, 10 cm przewieszka),
 - głębokość wkopania w grunt — min. 20 cm,
 - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości 10 cm,
 - ogrodzenie wykonane z siatki stalowej ocynkowanej o wielkości oczek 0,5 cm, zastosować pojedynczy pas siatki, sąsiednie arkusze łączyć szczelnie elementami łącznymi,
 - zakończenia ogrodzeń w formie „zawrotki” w kształcie litery „U”;
17. prace budowlane prowadzić pod stałym nadzorem herpetologicznym;
18. przed rozpoczęciem robót sprawdzić (z udziałem herpetologa) teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie rozgraniczające i tymczasowe ogrodzenia rozstawiane w czasie budowy;
19. w trakcie prac nie doprowadzać do tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów (od początku marca do końca maja); otwarte wykopy zabezpieczyć na czas budowy przed przedostaniem się drobnych zwierząt (kręgowców) przez ich możliwie szybkie zasypywanie oraz przykrywanie; wykopy regularnie kontrolować pod kątem obecności w nich zwierząt, a uwięzione zwierzęta odłowić i wypuścić poza obszar realizacji inwestycji.

I W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- zaprojektować szczelne, pochłaniające ekrany akustyczne o właściwościach dźwiękochłonnych nie mniej niż klasa A3 i DLa 8-11 dB oraz właściwościach izolacyjności ekranu od dźwięków powietrznych nie mniej niż klasa B3 i DLR > 24 dB:
 - EP2 od km 46+227 do km 46+266 po prawej stronie drogi o długości 39 m i wysokości 4,5 m,
 - EL3 od km 46+517 do km 46+558 po lewej stronie drogi o długości 41 m i wysokości 4,5 m,
 - EL4 od km 47+004 do km 47+027 po lewej stronie drogi o długości 23 m i wysokości 3,5 m;
- na całej długości inwestycji zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości, o skuteczności nie mniejszej niż 2 dB względem nawierzchni referencyjnej SMA11;
- zaprojektować system przejść dla płazów i małych zwierząt w następujących lokalizacjach drogi:

Lp.	Obiekt	Km drogi	Parametry*	Opis
1	przejście dla płazów i małych zwierząt	19+156	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
2	przepust hydrologiczny dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	21+918	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach płotki min .50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.

Lp.	Obiekt	Km drogi	Parametry*	Opis
3	przepust drogowy z przejściem dla płazów i małych zwierząt	22+874	HCPA 1,66x 1,38 m	Opcjonalnie, jeśli będzie tu przepust drogowy
4	most na odpływie z jez. Szóstak dostosowany do migracji zwierząt	22+981	istn-3,9 m x3,4m/ proj. d=3,3 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach należy z półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
5	przejście dla płazów i małych zwierząt	25+710	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
6	przejście dla płazów i małych zwierząt	27+140	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
7	przejście dla płazów i małych zwierząt	27+520	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
8	przejście dla płazów i małych zwierząt	27+810	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
9	przejście dla płazów i małych zwierząt	28+910	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
10	przepust na cieku z przejściem dla zwierząt	29+128	1,95x1,32 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
11	most na rzece Elk dostosowany do migracji zwierząt	29+711	istn 4,2 m+12,4 m+4, 2m/ proj 25,6 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach min. 100 cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej na każdym brzegu.
12	przejście dla płazów i małych zwierząt	31+364	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
13	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	31+595	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
14	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	33+270	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
15	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	33+490	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
15.1	przejście dla płazów i małych zwierząt	33+710	1,91x 1,46 m (*)	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające

Lp.	Obiekt	Km drogi	Parametry*	Opis
16	przepust na cieku z przejściem dla zwierząt	33+773	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
17	przepust na cieku z przejściem dla zwierząt	34+509	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
18	przepust na cieku z przejściem dla zwierząt	35+329	VA38 łuk 5,44x2,2 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
19	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	36+030	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
20	przejście dla płazów i małych zwierząt	37+470	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
21	most na cieku bez nazwy/j.Kociołek-dopływ.j.Romoły dostosowany do migracji zwierząt	38+415	4,84x 2,71 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
22	przejście dla zwierząt	38+800	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
23	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt (opcja)	39+229	min d=0,8 m	Opcjonalnie, jeśli będzie tu przepust drogowy
24	przepust na cieku z przejściem dla zwierząt	39+528	3,35x 2,30 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
25	przejście dla zwierząt	39+690	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
26	przejście dla zwierząt	39+814	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające

Lp.	Obiekt	Km drogi	Parametry*	Opis
27	przejście dla płazów i małych zwierząt	40+105	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
28	przepust na cieku mały z przejściem dla zwierząt	40+216	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
29	przejście dla zwierząt	40+420	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
30	przepust drogowy dostosowany do migracji płazów i małych zwierząt	40+510	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
31	przejście dla płazów i małych zwierząt	40+680	min d=0,8 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
32	przejście dla zwierząt	40+880	1 79x 1 20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
33	przejście dla płazów i małych zwierząt	43+480	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
34	przepust na cieku duży z przejściem dla zwierząt	44+480	3,35x 2,39 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające, po obu stronach półki min 50cm lub min. 50cm przestrzeni do migracji przy wodzie średniej.
35	przejście dla płazów i małych zwierząt	45+115	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
36	przejście dla zwierząt	46+015	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
37	przejście dla zwierząt	46+200	1,79x 1,20 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające
38	przejście dla płazów i małych zwierząt	46+750	1,66x 1,38 m	Migracja płazów i małych zwierząt, obiekt wyposażony w płotki naprowadzające

(*) wymiary przekrojów orientacyjne, dopuszcza się zastosowanie przekrojów o innych wymiarach, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej przestrzeni do migracji zwierząt oraz spełnienia wymagania współczynnika względnej ciasnoty E (dla przejść dla płazów i małych zwierząt $E \geq 0,07$) wg rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie

4. przy przejściach dla pławów zastosować betonowe lub z siatki stalowej płotki zabezpieczające przed przedostawaniem się pławów na jezdnię i kierujące je do przejść dla zwierząt; płotki ochronno-naprowadzające o wysokości minimum 0,5 m zamontować na długości ok. 150 m w jedną i drugą stronę od projektowanych przejść lub do przeszkody terenowej np. zjazdu;
5. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 1200 drzew gatunku: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon zwyczajny, dąb szypułkowy lub dąb bezszypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) — min. 14 cm;
6. nasadzenia zastępcze dokonać w wieźbie 6-7 m na terenie pasa drogowego bądź w jego bezpośrednim sąsiedztwie; młode drzewka posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki;
7. prace związane z rozbiórką i realizacją nowych obiektów mostowych prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych oraz płacht ochronnych przed przedostawaniem się materiałów rozbiórkowych i budowlanych do wody.

I

Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie przed hałasem. Pomiary należy przeprowadzić w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania: Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie, Staroście Giżyckiemu i Oleckiemu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Punkty pomiarowe należy zlokalizować:

1. na terenach, dla ochrony których zaprojektowano ekrany akustyczne - pomiary sprawdzające skuteczność zastosowanych zabezpieczeń akustycznych;
2. na pozostałych terenach podlegających ochronie przed hałasem zlokalizowanych w km drogi:
 - a) po lewej stronie drogi w km ok.: **18+617** (rec. 2),
 - b) po prawej stronie drogi w km ok.: **21+801** (rec. 12), **26+699** (rec. 17), **44+601** (rec. 37) i **44+846** (rec. 39);
 - c) na terenach, które status chronionych przed hałasem uzyskują po dacie wydania niniejszej decyzji, znajdujących się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 655.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

M.

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

W dniu 8 czerwca 2022r do tut. Urzędu wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka-Olecko" złożony przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, reprezentowany przez pełnomocnika — Pana Bartłomieja Kmiecica, (Highway Sp. z o.o.) ul. Jabłoniowa20, 80 – 175 Gdańsk.

Wójt Gminy Świętajno, pismem z 17 stycznia 2023 r., znak: OŚB.6220.5.2022, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka-Olecko, przedkładając raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (dalej „raport ooś”) z załącznikami, opracowany 20 grudnia 2022 r. przez zespół autorów pod kierownictwem mgr Tomasza Pakuły oraz informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka-Olecko na odcinku o łącznej długości ok. 29,1 km i zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), 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 lub 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*). 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 rozbudowa dotyczy odcinka drogi o długości przekraczającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismami z 2 lutego i 7 marca 2023 r. wezwał pełnomocnika inwestora do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie ooś, m.in. w części dotyczącej analizy akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia, parametrów płotków herpetologicznych, wycinki drzew i jej wpływu na chronione gatunki porostów. Stosowne uzupełnienie treści dokumentu zostało przedłożone w dniu 24 lutego 2023 r. (przy piśmie z 23 lutego 2023 r.) oraz 16 marca 2023 r. (przy piśmie z 14 marca 2023 r.). Dodatkowo, w piśmie z 5 kwietnia 2023 r. przedłożono szczegółowe informacje uzupełniające odpowiedź wnioskodawcy na wezwanie RDOŚ w Olsztynie z 7 marca 2023 r. w kwestii oddziaływania akustycznego i proponowanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 655 łączącej drogę krajową nr 63 w miejscowości Kap koło Giżycka z drogą wojewódzką nr 651 w Rutce -Tartak na odcinku Mazuchówka - Olecko. Inwestycja będzie realizowana na terenie gminy Wydminy (powiat giżycki), Świętajno oraz Olecko (powiat olecki) w województwie warmińsko-mazurskim. Początek planowanej inwestycji rozpoczyna się w km ok. 18+535, koniec trasy w km ok. 47+605. Długość projektowanej drogi wynosi ok. 29,1 km. Istniejące zagospodarowanie terenu w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi to w większości tereny rolne przynależne do osad, okolicznych wsi lub tereny leśne. Droga sporadycznie przebiega przez miejscowości o charakterze nisko zurbanizowanym. Trasa wkomponowana jest w układ licznie występujących jezior. W wyniku realizacji inwestycji zwiększy się przepustowość DW 655 w obrębie inwestycji i prędkości ruchu tranzytowego oraz poprawi się bezpieczeństwo ruchu na DW 655 i innych drogach w obrębie oddziaływania inwestycji. Powyższe przełoży się na zmniejszenie zużycia technicznego samochodów, czasu, kosztu i komfortu przejazdu, a także zmniejszenie emisji spalin oraz ryzyko wypadków. Dodatkowo upłynni jazdę, co w połączeniu z nową nawierzchnią drogową przyczyni się również do poprawy warunków akustycznych.

Szczegółowy zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej DW655 (do szerokości pasa 3,50 m), w tym korektę geometrii łuków poziomych i pionowych trasy,
- rozbudowę/przebudowę fragmentów innych dróg publicznych w obszarze wlotów na skrzyżowania,
- budowę nowej konstrukcji nawierzchni na całym projektowanym odcinku,
- wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego z jezdni poprzez budowę ścieżki pieszo-rowerowej na całej długości (o szerokości 2,5 m poza obszarem zabudowanym oraz 3,0 m na terenie zabudowanym),
- budowę i przebudowę poboczy gruntowych (szerokości 1,25 m), chodników, zatok i przystanków autobusowych, zatok postojowych i zjazdów
- budowę systemu odwodnienia, w tym zbiorników i wylotów
- w km ok. 19+900 budowę wyspy spowalniającej ruch przed stacją benzynową wraz z tzw. „kiesznią”,

- rozbiórkę i budowę nowych obiektów mostowych (4) i przepustów (ok. 52) oraz dostosowanie obiektów zespolonych z ciekami/rowami do migracji zwierząt.

W km ok. 29+400-30+000 wraz z lokalizacją obiektu mostowego na rzece Ełk projektowany jest przebieg omijający istniejące tereny bagienne.

W raporcie ooś rozpatrywano dwa warianty realizacji inwestycji. Główną różnicą wariantu alternatywnego względem wariantu realizacyjnego było poprowadzenie trasy w celu jak największego wykorzystania istniejącego śladu DW 655. To rozwiązanie wiązałoby się z brakiem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (prognozowany wzrost natężenia ruchu i brak dostosowania parametrów drogi do klasy drogi G).

W ramach przedsięwzięcia wykonane będą następujące prace:

- wycinka zieleni kolidującej z planowanym przebiegiem,
- zdjęcie wierzchniej warstwy humusu,
- rozebranie istniejących nawierzchni drogowych oraz innych elementów infrastruktury drogowej,
- wykonanie robót ziemnych – nasypów, wykopów, korytowań pod projektowane nawierzchnie,
- zabezpieczanie oraz przebudowa sieci kolidujących z nowym układem drogowym pod projektowanymi jezdniami, chodnikami, ścieżkami rowerowymi oraz pieszo-rowerowymi,
- budowa i przebudowa sieci kanalizacji deszczowej z wylotami, oświetlenia, kanału technologicznego i innych sieci związanych z drogą,
- wykonanie przepustów drogowych, przepustów na ciekach, zbiorników oraz obiektów mostowych,
- profilowanie i zagęszczenie podłoża pod projektowane nawierzchnie,
- wykonanie konstrukcji projektowanych dróg,
- wykonanie rowów odwodnieniowych w tym rowów krytych i kolektorów deszczowych,
- roboty wykończeniowe i porządkowe, w tym zagospodarowanie zieleni,
- wykonanie elementów BRD (oznakowanie),
- wywóz i utylizacja materiałów niepotrzebnych z terenu budowy.

Utrzymane zostaną wszystkie relacje istniejących dróg publicznych oraz odtworzone będą wszystkie istniejące zjazdy. Zatoki autobusowe zostaną zaprojektowane w nawiązaniu do istniejących lokalizacji zatok oraz przystanków autobusowych.

Wpływ realizowanej inwestycji na gleby będzie się przejawiać w formie czasowej, lokalnej, bezpośredniej ingerencji w wierzchnią warstwę gleby, związanej m.in. z korytowaniem terenu pod nowe fragmenty drogi. Ponadto na etapie budowy dojdzie do czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy. Czasowe zajęcie powierzchni będzie procesem odwracalnym. Po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i zrehabilitowany. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji niezbędnego dla realizacji przedsięwzięcia. Gleba oraz ziemia stanowiąca urobek podczas prac budowlanych będzie w pierwszej kolejności wykorzystywana na miejscu prowadzonej inwestycji, a nadmiar zagospodarowany zgodnie z obowiązującymi przepisami o odpadach. W przypadku niewystarczającej ilości mas ziemnych, zakłada się dowiezienie gruntu. Humus z obszaru inwestycji zostanie usunięty przed przystąpieniem do robót ziemnych i składowany w przyzmacach.

Ścieki bytowe gromadzone w zbiornikach przenośnych toalet typu toi-toi na terenie budowy będą odbierane przez uprawnione podmioty.

Zaplecze budowy przedsięwzięcia zostanie zlokalizowane w odległości min. 50 m od brzegów cieków i zbiorników wodnych i zostanie zorganizowane z zapewnieniem oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Ponadto teren zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce składowania odpadów) zostanie wyłożony szczelnymi materiałami. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji. Użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy zostaną również zabezpieczone przed wyciekami paliw i olejów.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanej inwestycji występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza - z maszyn wykonujących prace budowlane oraz sprzętu transportującego. Uciążliwości te będą występować okresowo i w skali lokalnej, ograniczone do terenu prowadzonych robót ziemnych oraz w niewielkim stopniu wystąpią w sąsiedztwie tras przejazdowych transportu samochodowego. Emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych na etapie budowy ma charakter niezorganizowany. Rozbudowa drogi będzie się wiązała również z emisją pyłową podczas korytowania drogi. W trakcie rozkładania warstw bitumicznych wystąpi minimalna emisja par cięższych węglowodorów. Będą to emisje nieznaczące, chwilowe i całkowicie lokalne. Emisja etapu budowy będzie miała charakter niezorganizowany i uzależniona będzie w szczególności od natężenia robót budowlanych i warunków klimatycznych. Prace budowlane przedmiotowej inwestycji będą miały krótkotrwały i lokalny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego, a ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza będzie pomijalnie mała i nieistotna, do czego przyczyni się także odpowiednia organizacja prac i brak koncentrowania robót budowlanych w tym samym czasie. Plac budowy będzie systematycznie sprzątnięty i (w zależności od potrzeb) zraszany wodą oraz utrzymywany w stanie ograniczającym wtórne pylenie. Na terenie budowy zastosowane będzie ograniczanie prędkości jazdy pojazdów samochodowych, a prace budowlane będą prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie emisji spalin (urządzenia i maszyny wykorzystywane przy realizacji inwestycji powinny posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin). Niedopuszczalne będzie przeciążanie lub przeładowywanie sprzętu

i środków transportowych. Wszelkie sypane materiały i surowce budowlane będą transportowane i składowane pod przykryciem (np. plandeki), a także będą uważnie ładowane na samochody (dotyczy też ziemi z wykopów). Drogi dojazdowe, którymi poruszać się będzie sprzęt budowlany będą wyznaczone w taki sposób, aby przebiegały one głównie z wykorzystaniem dróg z nawierzchnią utwardzoną sprzyjającą ograniczeniu pylenia. Będą one utrzymywane w stanie ograniczającym pylenie (np. regularne zraszanie w okresach suchych).

Na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia nastąpi emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez środki transportu, maszyny i urządzenia do atmosfery. Mając na uwadze, że na etapie budowy i likwidacji będą to oddziaływania tymczasowe, a na etapie eksploatacji będą to oddziaływania głównie związane z emisjami zanieczyszczeń związanymi z natężeniem ruchu pojazdów, które jednak nawet przy dużym potoku pojazdów nie wychodzą poza pas drogowy, stwierdzono, że wpływ na klimat jest minimalny.

Na skutek realizacji przedsięwzięcia nastąpi zmiana sposobu użytkowania gruntów i konieczne będzie usunięcie roślinności, co wpłynie na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Jednak, w ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną nasadzenia zieleni, co zminimalizuje ww. oddziaływanie. Na skutek realizacji nastąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w okresie realizacji i likwidacji inwestycji w niewielkich ilościach (głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy oraz zasilania drobnego sprzętu). W miarę możliwości oświetlenie na wszystkich etapach inwestycji będzie realizowane za pomocą energii z odnawialnych źródeł energii.

Inwestycja jest przystosowana do raptownych zjawisk naturalnych, więc prawdopodobieństwo wpływu zmian klimatu na przedmiotową inwestycję jest znikome. Zasięg zmian warunków mikroklimatycznych nie będzie wykraczał istotnie poza pas drogowy, a w rzeczywistości część zmian mikroklimatycznych nie wykroczy poza obszar pobocza.

Hałas emitowany podczas etapu budowy inwestycji będzie odznaczać się dużym wahaniem czasowym i zmiennym natężeniem. Rozkład czasowy emitowanego hałasu będzie dotyczył przede wszystkim pory dnia, w której to prace budowlane będą wykonywane. Uciążliwość akustyczna na etapie budowy będzie okresowa, a także krótkotrwała i po zakończeniu prac budowlanych ustanie. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na 100-150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. W celu minimalizacji oddziaływań etapu realizacji inwestycji, wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej. Roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W pobliżu zabudowań mieszkalnych nie będą jednocześnie pracowały urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu oraz zostanie zoptymalizowane wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).

Podczas robót wytwarzane będą odpady z budowy drogi, odpady powstające na obszarze zaplecza socjalnego (odpady komunalne, zużyte ubrania robocze, a także odzież ochronna) i zaplecza technicznego placu budowy, a także te powstające w związku z pracą maszyn budowlanych i wycinką drzew i krzewów. Wykonawca w czasie realizacji inwestycji zapewni właściwe gospodarowanie odpadami zgodnie z ustawą o odpadach i Prawo ochrony środowiska, w tym minimalizowanie ilości wytworzonych odpadów, magazynowanie ich selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnienie ich sprawnego odbioru przez uprawnione podmioty lub ponowne wykorzystanie. Będą to oddziaływania krótkotrwałe, po zakończeniu robót ustąpią, a teren zostanie uprzątnięty i doprowadzony do stanu sprzed budowy.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z użytkowaniem drogi, odpadów wytwarzanych w trakcie remontów i konserwacji drogi oraz odpadów powstałych w wyniku wypadków i kolizji drogowych. Obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie bezawaryjnej eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z ustawą o odpadach spoczywał będzie na wytwórcy odpadów, czyli podmiot, który będzie świadczył usługi w zakresie usuwania odpadów z terenów sąsiadujących z przeprawami mostowymi i infrastrukturą drogową.

Rozbudowywany odcinek drogi wojewódzkiej przecina rzekę Gawlik (w km ok. 21+100), rzekę Elk (w km ok. 29+760), dopływ jez. Mulistego (w km ok. 35+350), dopływ jez. Romoły (w km ok. 39+410) oraz Połomkę od źródeł do Romoły bez Romoły (w km ok. 44+340). W sąsiedztwie planowanej rozbudowy znajdują się zbiorniki wodne: jezioro Gawlik w odległości ok. 40 m (od km ok. 21+800 do ok. km 23+000), jezioro Kociołek (od km ok. 38+360 do 38+800), jezioro Romoły (od km ok. 38+300 do 39+900) oraz zbiornik wodny bez nazwy (od km ok. 39+900 do 40+090). Inwestycja na krótkim odcinku przejścia przez rzekę Elk znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. W ramach rozwiązań chroniących planowaną inwestycję przed wpływem wód zalewowych przewidziano m.in., 2e rzędna nawierzchni jezdni na całym odcinku będzie wyższa niż rzędna wód powodziowych, obiekt inżynierski wybudowany zostanie w sposób umożliwiający przepływ wód powodziowych, nasypy zabezpieczone będą przed rozmywaniem do rzędnej wód powodziowych. Odwodnienie drogi realizowane będzie głównie rowami, a ewentualne specjalne urządzenia odwadniające i podczyszczające wody opadowe i roztopowe (np. pompownie, osadniki, separatory itp.) nie będą lokalizowane poniżej rzędnej wód powodziowych (Q1%, Q10%). Dodatkowo w toku analizy hydrologiczno-hydraulicznej wykazano, że projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na

dotatkowe spiętrzenie wód powodziowych i nie zwiększy zasięgu oddziaływania wód powodziowych na terenach zlokalizowanych powyżej projektowanej inwestycji.

Planowana inwestycja jest zlokalizowana poza obszarem GZWP. W rejonie przedsięwzięcia nie znajdują się ujęcia wód podziemnych. Oddziaływanie na elementy biologiczne będzie chwilowe, krótkoterminowe, ograniczone w czasie do trwania prac oraz ograniczone do miejsca prowadzonych. Po zakończeniu prac dojdzie do odtworzenia występujących w tym rejonie siedlisk.

Analizowana inwestycja wymaga zaopatrywania w energię w trakcie eksploatacji w zakresie zasilania oświetlenia ulicznego, a także zaopatrywania w środki zimowego utrzymania drogi. Zużycie materiałów w czasie eksploatacji będzie miało miejsce podczas ewentualnych prac remontowych.

Biorąc pod uwagę fakt, że planowana inwestycja polega na rozbudowie i dostosowaniu parametrów istniejącej drogi do drogi kategorii G, wskutek czego nastąpi optymalizacja łuków poziomych mająca wpływ na płynność i jakoś jazdy, stwierdzono, że eksploatacja rozbudowanej drogi nie spowoduje pogorszenia stanu istniejącego oraz przekroczenia obowiązujących poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz obowiązujących wartości odniesienia substancji w powietrzu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

Oddziaływanie na klimat akustyczny na tym etapie będzie związane z eksploatacją drogi. Źródłem hałasu będą pojazdy samochodowe poruszające się po ww. drodze, a poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów. Będzie to oddziaływanie stałe i długoterminowe. Niemniej biorąc pod uwagę, że planowana inwestycja polega na rozbudowie już istniejącej drogi, nie przewiduje się znaczącego pogorszenia warunków akustycznych na analizowanym terenie w stosunku do stanu istniejącego. W ramach planowanych prac zostanie wykonana nowa nawierzchnia, a także optymalizacja łuków poziomych

i dostosowanie promieni łuków do klasy drogi G. Powyższe działania wpłyną na upłynnienie ruchu pojazdów oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, co w połączeniu z nową nawierzchnią drogową przyczyni się również do poprawy warunków akustycznych.

Prognozę równoważnego poziomu hałasu dla rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka - Olecko wykonano przy wykorzystaniu programu SoundPLAN (wersja 8.1), wprowadzając, m.in. dane ruchowe, takie jak: natężenie ruchu, udział pojazdów lekkich i ciężkich oraz prędkości tych pojazdów.

Rok	pora dnia [pojazdy/godz.]		pora nocy [pojazdy/godz.]	
	lekkie	ciężkie	lekkie	ciężkie
2025	111	18	12	4
2030	121	19	13	4

W związku z prognozowanymi przekroczeniami poziomów dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 r. poz. 112), konieczne będzie zastosowanie rozwiązań poprawiających klimat akustyczny w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie. Dla akustycznej ochrony terenów, oznaczonych punktami receptorowymi nr: 45, 47 i 48 zaprojektowane zostaną ekrany akustyczne, których lokalizacja i parametry wskazane zostały w sentencji postanowienia. Wnioskodawca, po ponownej analizie zrezygnował z przyczyn technicznych z budowy ekranu akustycznego przewidzianego w pierwotnej wersji raportu oś dla terenu oznaczonego punktem receptorowym nr: 2 (ekran - EL1 od km 18+601 do km 18+624 po lewej stronie drogi). Jak wyjaśnił w piśmie z 5 kwietnia 2023 r., budynek (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna) zlokalizowany na działce o nr 171/2 znajduje się w odległości min. 2,94 m od istniejącej krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej. Minimalna rezerwa terenu na posadowienie ekranu akustycznego z barierą ochronną wynosi co najmniej 3,0 m, co wyklucza możliwość prawidłowego posadowienia ekranu, zgodnego z przepisami techniczno-budowlanymi. Ponadto lokalizacja ekranu akustycznego w ww. odległości od budynku ograniczałaby dostęp światła dziennego do jego pomieszczeń. Dodatkowo zjazd na posesję zlokalizowany tuż obok istniejącego budynku obniżyłby efektywność projektowanego ekranu i przyczyniłby się do obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze. W związku z powyższym oraz z uwagi na liczne inne zjazdy do posesji oraz skrzyżowania na analizowanym odcinku drogi wojewódzkiej nie ma możliwości technicznych zastosowania ekranów akustycznych we wszystkich miejscach (lub byłby one nieskuteczne). Dlatego, wnioskodawca postanowił zastosować tzw. „cichą nawierzchnię” na całym odcinku analizowanej drogi, która przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego i obniżenia poziomu hałasu o ok. 2-3 dB. Będzie to nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości o skuteczności nie mniejszej niż 2 dB względem nawierzchni referencyjnej SMA11.

Po zastosowaniu „cichej nawierzchni” i ekranów akustycznych nie przewiduje się występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu, z wyjątkiem działki nr 171/2, na której mogą wystąpić niewielkie przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu. Na terenie tam wskazano w sentencji postanowienia obowiązek wykonania pomiarów kontrolnych hałasu w ramach analizy porealizacyjnej. Pomiary hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych przedsięwzięcia mają na celu sprawdzenie dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia

rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej. W niniejszym postanowieniu wskazano miejsca pomiarów hałasu oraz terminy wykonania pomiarów i przedłożenia analizy, a także organy administracji publicznej, którym należy przedłożyć wyniki analizy.

W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, zgodnie z art. 135 ust. 1a ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony zapewniające właściwe warunki akustyczne (np. uzupełnienie/rozbudowa ekranów, budowa nowych). W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Ponadto, na etapie funkcjonowania inwestycji przeciwdziałanie negatywnym oddziaływaniom w zakresie propagacji hałasu polegać będzie na właściwym utrzymywaniu powstałej w wyniku realizacji projektu infrastruktury (systematyczne przeglądy i naprawy, prowadzenie w odpowiednim czasie i zakresie remontów częściowych i okresowych).

Obecnie większość powierzchni terenu pod planowaną inwestycję jest już przekształcona przez istniejący przebieg drogi, a zajętość w wyniku realizacji inwestycji zwiększy się tylko odcinkowo, w miejscach korekt i dostosowania łuków do planowanej kategorii drogi. Parametry nowych obiektów mostowych będą uwzględniać przepływ miarodajny. Prawdłowo zaprojektowane światło nowo wybudowanych mostów zapewni odpowiednie warunki przepływu wód w ciekach i niezakłóconą migrację organizmów wodnych, a także transport osadów rzecznych. Przedsięwzięcie na etapie użytkowania nie będzie powodowało zaburzenia ciągłości morfologicznej rzek. Dopływy rzek i jezior zostaną zachowane przez realizację przepustów w miejscach kolizji z rowami oraz mniejszymi ciekami wodnymi. Parametry przepustów będą zapewniać niezakłócony przepływ wody.

Odcinek drogi wojewódzkiej objęty przedsięwzięciem będzie odwadniany poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poszczególnych elementów drogi. Zastosowany system odwodnienia drogi będzie opierać się na kierowaniu wód opadowych z rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej do naturalnych odbiorników lub do zbiorników retencyjnych. W miejscach przepuszczalnych gruntów projektuje się rowy filtrujące bez odprowadzenia. Przed odprowadzeniem wód do cieków z dużych zlewni przewiduje się retencję wody w zbiornikach. Zbiorniki przewidziano również przed ciekami wodnymi, czy jeziorami. W miejscach braku możliwości ujścia nadmiaru wód opadowych ze zbiorników (brak naturalnego odbiornika mogącego pełnić funkcję przelewu awaryjnego) przewidziano również przepompownie wody. W przypadku otrzymania zgody zarządcy cieku na zrzut wód opadowych bezpośrednio do powierzchniowych wód płynących przewiduje się możliwość rezygnacji z projektowania zbiorników. Wody opadowe i roztopowe wprowadzane do środowiska będą spełniać wymagania wskazane w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie *substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* tj. stężenia zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych do odbiorników będą wynosiły: zawiesiny ogólne poniżej 100 mg/l, substancje ropopochodne poniżej 15 mg/l. Biorąc pod uwagę zaprojektowany system odwodnienia nie przewiduje się możliwości przedostania się substancji szkodliwych do gleb, w związku z powyższym nie przewiduje się znacząca negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowe.

W wyniku realizacji planowanej rozbudowy nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań bezpośrednich na obiekty zabytkowe. Jedynie w km ok. 44+610 drogi, w związku z przebudowywanym skrzyżowaniem z drogą nr 1746N Cichy-Duły oraz w km ok. 39+900 na skrzyżowaniu z drogą nr 1889N Barany-Jurki-Doliwy, może dojść do zniszczenia łącznie 4 drzew, po 2 z każdej alei, wchodzących w skład zabytkowych alei przydrożnych. W przypadku potwierdzenia ww. wycinki konieczne będzie uzyskanie stosownego zezwolenia od wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Odcinek przedmiotowej drogi od miejscowości Mazuchówka do miejscowości Gawliki Wielkie zlokalizowany jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu — Gawlik (Uchwała Nr XXXVII/695/09

Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie *wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu „Gawlik”*). Odcinek drogi od początku inwestycji, od miejscowości Gawliki Wielkie do granicy powiatu giżyckiego (gmina Wydmyny) z powiatem oleckim (gmina Świętajno) oraz na odcinek za miejscowością Pietrasze do miejscowości Dunajek leży w Obszarze Chronionego Krajobrazu Pojezierza Etckiego (Uchwała Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie *wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Etckiego*, natomiast odcinek od miejscowości Dunajek do miejscowości Jaśki — w Obszarze Chronionego Krajobrazu — Jezior Oleckich (Rozporządzenie Nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie *Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich*). Biorąc pod uwagę, że przedmiotowa inwestycja polega na rozbudowie drogi już istniejącej i przebiegającej przez tereny ww. obszarów chronionego krajobrazu, nie przewiduje się możliwości zmiany i pogorszenia istniejących oddziaływań oraz wystąpienia nowych, które mogłyby mieć negatywny wpływ na obszary chronionego krajobrazu. Ponadto zakazy obowiązujące na ww. formie ochrony nie mają zastosowania w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest

przedmiotowa inwestycja drogowa.

Najbliżej położone obszary Natura 2000 względem analizowanej inwestycji znajdują się w odległości ok. 2,46 km, w kierunku północnym są to PLH280016 Ostoja Borecka oraz PLB280006 Puszcza Borecka. Dla ww. obszarów nie zostały ustanowione Plany zadań ochronnych. Obecnie są w trakcie opracowywania. Na podstawie publicznie dostępnych materiałów analizie poddano Projekty Planów Zadań Ochronnych dla przedmiotowych obszarów Natura 2000. Mając na uwadze powyższe oraz: odległość między obszarem chronionym a inwestycją, charakterystykę gatunków będących przedmiotem ochrony oraz wyniki inwentaryzacji przyrodniczej stwierdza się, że nie wystąpią oddziaływania bezpośrednie na przedmioty ochrony, a oddziaływania pośrednie mogłyby dotyczyć gatunków przemieszczających się na duże odległości. Biorąc pod uwagę zakres planowanej inwestycji polegający na rozbudowie drogi już istniejącej, a także odległość i związany z tym brak ingerencji w obszar Natura 2000 oraz dodatkowo zaplanowane działania minimalizujące, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań związanych z realizacją planowanej rozbudowy na działania i cele ochronne zawarte w Projekcie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 PLH280016 Ostoja Borecka.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana została na obszarze dwóch korytarzy ekologicznych: Puszcza Borecka—Puszcza Piska (KPn-7A) i Dolina Rospudy (Puszcza Augustowska-Puszcza Borecka KPn-4B). Wchodzą one w skład Północnego Korytarza Ekologicznego (PKE), którego drożność jest kluczowa dla ochrony populacji dużych ssaków (w szczególności rysia) w północno-wschodniej Polsce. W ramach rozbudowy DW 655 planowana jest rozbiorka istniejących mostów i budowa nowych, których parametry zostaną dostosowane do migracji zwierząt. Ponadto przepusty hydrologiczne oraz w rejonie jezior również będą zaprojektowane w sposób umożliwiający migrację. Parametry obecnie istniejących obiektów mostowych nie są dostosowane do migracji zwierząt, dlatego przewiduje się, że warunki migracji ulegną poprawie w związku z realizacją planowanej inwestycji. Biorąc powyższe pod uwagę, nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań na korytarze ekologiczne ani szlaki migracji zwierząt.

Bezpośrednim, długoterminowym, stałym negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia wpływającym na florę otoczenia drogi będzie wycinka roślinności, w tym drzew i krzewów w jej sąsiedztwie. Na skutek usunięcia roślinności zmieniają się warunki siedliskowe otoczenia. Inwestycja przecina zarówno tereny bezleśne, jak i fragmenty kompleksów leśnych. Korekta łuków drogowych i poszerzenie pasa drogowego w kompleksie leśnym skutkować będzie ubytkiem powierzchni leśnej oraz zmianą warunków siedliskowych. Ubytek części powierzchni leśnej pośrednio oddziaływać będzie na miejsca, które do tej pory ulokowane były we wnętrzu lasu, a po wycince drzew znajdą się na jego skraju. Spowoduje to zmianę warunków siedliskowych, spotęgowanie już obecnego efektu krawędzi i przebudowę runa. Przewidziany zakres wycinki w wariantcie inwestorskim to ok. 773 szt. drzew przydrożnych, ok. 3,5 ha obszarów zadrzewionych oraz ok. 12,3 ha terenów leśnych, a w wariantcie alternatywnym — ok. 1237 szt. drzew przydrożnych, ok. 4,1 ha obszarów zadrzewionych oraz ok. 15,8 ha terenów leśnych. W wariantcie wskazanym do realizacji zakres wycinki został ograniczony (uzupełnienie znak: 116-PVVY-P-14.2021/BK z 23 lutego 2023 r.) z 773 do 529 drzew przydrożnych, tj. o 244 sztuki. Ponadto do wycinki przewidzianych jest ok. 4,1 ha obszarów zalesionych/zakrzewionych oraz ok. 11,5 ha obszarów zalesionych.

W pasie objętym inwestycją leżą płyty 4 typów chronionych siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, które kolidują z planowaną rozbudową drogi, a ubytek powierzchni niszczonego siedliska osiąga wartość od 0,04% do 57,89% (Siedlisko 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). W wariantcie 1 dojdzie do zniszczenia 0,22 ha płyta siedliska 9170, co stanowić będzie ok. 58% powierzchni płyta znajdującą się w buforze. Biorąc pod uwagę, iż omawiane siedlisko jest bardzo powszechne w regionie, relatywnie mały ubytek (0,22 ha i 0,23 ha) powierzchni jednego płyta siedliska, którego stan został określony jako zły, będzie pomijalnie mały.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew stwierdzono występowanie 7 gatunków porostów chronionych umieszczonych są na Czerwonej Liście Porostów Polski, w tym cztery objęte ochroną ścisłą i trzy objęte ochroną częściową (obrostrnica rzęsowata *Anaptychia ciliaris*, odnożyca bałtycka *Ramalina baltica*, odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea*, odnożyca kępkowa *Ramalina fastigiata*, odnożyca mączysta *Ramalina farinacea*, odnożyca opylona *Ramalina pollinaria*, wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum*). Według zapisów zawartych w uzupełnieniu znak: 116-PVVY-P-14.2021/BK z 23 lutego 2023 r. zniszczeniu ulegnie od 0 do 41% lokalnej populacji porostów. Zredukowanie liczby wycinanych drzew o 244 sztuki pozwoliło w sposób znaczący zmniejszyć negatywny wpływ na tę grupę systematyczną.

W buforze stwierdzono występowanie 4 gatunków mchów objętych ochroną częściową (drabik drzewkowaty, rakiennik pospolity, widłoząb miotłowy, widłoząb kędzierzawy). Biorąc pod uwagę odległości w jakich znajdują się stanowiska chronionych gatunków mszaków, nie istnieje ryzyko ich zniszczenia. Nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań.

W liniach rozgraniczających planowanego przedsięwzięcia znajdują się stanowiska jednego gatunku chronionego roślin - wawrzynka wilczelyko *Daphne mezereum*. Nie stwierdzono gatunków objętych ochroną ścisłą, wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, ani figurujących na czerwonej liście. W buforze nie stwierdzono grzybów objętych ochroną, ani figurujących na czerwonych listach.

Potencjalne siedliska pachnicy *Osmoderma spp.* znajdują się pomiędzy miejscowościami Wronki Dunajek, gdzie rośnie starodrzew w skrajni drogi stanowiący pozostałość po alei. W drzewostanie dominują lipy i klony. W obrębie drzew stwierdzono liczne wypróchnienia i uszkodzenia pnia. Należy jednakże nadmienić, że drzewa te znajdują się w terminalnej fazie swojego życia i co roku kilka z nich umiera w sposób naturalny bądź w trakcie nawałnic. Prowadzone w ostatnich latach badania nad występowaniem pachnicy we wschodniej części województwa wamińskiego-mazurskiego doprowadziły do następujących wniosków:

- wschodnia część województwa nie jest zasiedlona przez pachnicę bądź występuje ona tylko na niewielkich izolowanych stanowiskach. Stwierdzenie to oparto na badaniach podczas nadzorów entomologicznych nad wycinką drzew przydrożnych prowadzonych przy drodze krajowej nr 65 na odcinku Elk-Goldap oraz drodze krajowej nr 16 na odcinku Orzysz Elk,
- drzewostan przydrożny stanowiący potencjalne siedlisko pachnicy jest rozproszony i nie stanowi siedliska dobrze rokującego na przyszłość.

Ponadto, siedlisko to nie ma połączenia z innymi pewnymi stanowiskami pachnicy, a w przeszukanych próchnowiskach nie natknięto się na ślady bytowania owadów objętych ochroną prawną, co wskazuje, że szcążkowo zachowana aleja nie jest siedliskiem pachnicy.

Prowadzone w obrębie cieków i zbiorników wodnych odłowy nie doprowadziły do wykazania bezkręgowców objętych ochroną prawną, badane obiekty były bardzo mocno zagospodarowane turystycznie. Poszukiwania okazów bądź stadiów rozwojowych czerwończyka nieparka (*Lycaena dispar*) nie doprowadziły do potwierdzenia jego obecności na przydrożnych łąkach, jednakże jego obecność została wielokrotnie potwierdzona, a jeśli siedlisko wraz z roślinami żywicielskimi w dalszym ciągu istnieje należy przyjąć, że gatunek w dalszym ciągu je zasiedla i jedynie na skutek niesprzyjających warunków atmosferycznych nie został zaobserwowany. Na terenie zarastających stawów leżących na terenie Ośrodka Zarybieniowego

Doliwy, PZW Suwałki zaobserwowano zalotkę większą *Leucorrhinia pectoralis*. Na pewno obecne w ekosystemach leśnych przecinanych przez drogę są mrówka rudnice *Formica rufa*. W poprzednich latach obserwowano osobniki gatunku biegacz obrzeżony *Carabus marginalis* w lasach położonych na północ od drogi, pomiędzy miejscowościami Doliwy i Duły. Nie stwierdzono by rozbudowa drogi miała wpłynąć negatywnie na populację tego owada, gdyż droga w tym miejscu przebiega niemalże po starym śladzie i nie przyczyni się do redukcji jego siedlisk. Ponadto w trakcie inwentaryzacji odnotowano obecność przedstawicieli rodzaju trzmiel *Bombus*: parkowy *B. hypnorum*, kamiennik *B. lapidarius*, gajowy, *B. lucorum*, rudy *B. pascuorum*, leśny *B. pratorum*, ziemny *B. terrestris* oraz stanowiska ślimaka winniczka *Helix pomatia*.

W trakcie badań nie stwierdzono chronionych gatunków wodnych małży i ślimaków. W pobranych próbach występowały jedynie pospolicie występujące gatunki. Nie stwierdzono również gatunków poczwarówek objętych ochroną prawną.

Oddziaływania etapu budowy mogą wiązać się z przypadkowym uśmierceniem osobników podczas prowadzenia prac i wpadaniem zwierząt do wykopów. Będą to oddziaływania bezpośrednie, okresowe, krótkotrwałe. Biorąc pod uwagę odległość stwierdzonych stanowisk bezkręgowców - czerwończyka nieparka, zalotki większej, mrówki rudnicy i biegacza obrzeżonego, nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań. Ponadto gatunek czerwończyk nieparek nie jest zagrożony wyginięciem, jednakże jest wrażliwy na meliorowanie zajętych przez niego siedlisk. Na wykazanych stanowiskach budowa drogi nie wpłynie negatywnie na ten gatunek.

Również w odniesieniu do gatunku zalotki większej wskazuje się, że gatunek nie jest zagrożony wyginięciem, a w ostatnich latach zauważa się wzrost liczebności i zajmowanie nowych siedlisk. Na wykazanych stanowiskach budowa drogi nie wpłynie negatywnie na ten gatunek. W przypadku pachnicy *Osmoderma spp.* może wystąpić negatywne oddziaływanie związane ze zniszczeniem stanowisk tego gatunku. W odniesieniu do ślimaka winniczka należy zaznaczyć, że nie stwierdzono kolizji inwestycji z gatunkiem, jednakże z uwagi na przemieszczanie się gatunku nadzór przyrodniczy nad pracami budowlanymi powinien przed rozpoczęciem prac ziemnych wykonać kontrolę terenu i w przypadku stwierdzenia ślimaka przenieść go poza pas budowy.

Potencjalne oddziaływania na ichtiofaunę mogą nastąpić w przypadku zanieczyszczenia wód w wyniku przedostania się do wody substancji ropopochodnych, materiałów budowlanych lub środków stosowanych do zabezpieczenia elementów konstrukcyjnych. Ryzyko oddziaływania zostanie zminimalizowane poprzez zastosowanie płacht lub siatek ochronnych pod ustrojem robionych obiektów. Oddziaływanie etapu budowy wiązać się będzie także ze zmianą struktury dna na skutek prac budowlanych - zamulanie lub zapiaszczenie stanowisk położonych poniżej miejsca realizacji inwestycji. Zamulenie jest niebezpieczne, jeżeli stężenie zawiesiny spowodowane pracami utrzymuje się przez dłuższy okres. Szczególnie niebezpieczne jest duże stężenie zawiesiny w okresie rozwoju ikry ryb, do momentu wylęgu. Biorąc pod uwagę powyższe przewiduje się zastosowanie ścianek szczelnych w przypadku prac prowadzonych w obrębie cieków np. związanych z budową nowych mostów. W przypadku konieczności umocnienia dna i koryta cieków stosowane będą w pierwszej kolejności materiały naturalne, które jak np. faszyna, narzut kamienny mogą być wykorzystywane przez ryby. W fazie realizacji wszystkie prace w korycie rzek, przez które przebiega inwestycja będą prowadzone z zachowaniem ciągłości hydrologicznej cieku,

zastosowane zostaną działania minimalizujące ryzyko powstania negatywnych oddziaływań. W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia znacząco negatywnych oddziaływań na bytujące w ciekach ryby. Oddziaływanie czasowe może być związane również z płoszeniem ryb oraz z usunięciem roślinności przywodnej. Roślinność ta stanowi obecnie schronienie dla ichtiofauny. Po zakończeniu budowy roślinność zacznie się odtwarzać, więc będzie to oddziaływanie tymczasowe.

Na badanym obszarze stwierdzono bardzo liczne miejsca rozrodu płazów. Większość siedlisk jest wykorzystywana przez więcej niż jeden gatunek. Najcenniejsze miejsca rozrodu znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej drogi. Taka lokalizacja miejsc rozrodu wiąże się z masową śmiertelnością na niektórych odcinkach drogi. Największą śmiertelność stwierdzono w odniesieniu do ropuch szarych i żab z grupy żab zielonych. Płazy te licznie zasiedlają znajdujące się w okolicy inwestycji dawne stawy rybne, jeziora i inne zbiorniki wodne.

W obszarze badań stwierdzono występowanie 3 gatunków gadów objętych ochroną częściową — zaskrońca *Natrix natrix*, padalca *Anguis fragilis* i jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*. Zwinka wymieniana jest w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej. Najliczniej spotykanym gadem w buforze inwestycji był zaskrońiec — gatunek pospolity na terenie kraju.

Na podstawie przeprowadzonego rozpoznawania w liniach rozgraniczających nie stwierdzono zbiorników wodnych stanowiących miejsca rozrodu płazów. Jednak badania terenowe wykazały występowanie licznych miejsc rozrodu płazów (głównie na terenach podmokłych) w rejonie analizowanej drogi, najcenniejsze w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Powyższe, z uwagi na charakter terenu, skutkuje dużą aktywnością płazów, podczas ich wędrówek na żerowiska i do miejsc rozrodu, znajdujących się poza liniami rozgraniczającymi, dyspersji osobników młodocianych, jak również śmiertelnością na istniejącej drodze. Należy zaznaczyć, że przebudowa drogi nie jest czynnikiem w stopniu znaczącym wpływającym na śmiertelność płazów na drodze. Niemniej, modernizacja drogi jest jedyną szansą na zmniejszenie skali śmiertelności, która na niektórych odcinkach jest bardzo duża. Dzięki budowie przepustów dostosowanych do migracji płazów i małych zwierząt, przewiduje się zmniejszenie śmiertelności płazów. Oddziaływania na płazy i gady wynikające z realizacji prac związane będą z wpadaniem zwierząt do wykopów, przypadkowym

uśmiercaniem osobników, okresowym pogorszeniem stanu siedliska (żerowisk), ograniczeniem możliwości migracji. Migracja po zakończeniu budowy zapewniona będzie dzięki budowie przejść dla zwierząt. Na skutek prowadzonych prac, w tym emisji hałasu powodowanego obecnością pracujących ludzi oraz pojazdów i sprzętów, będzie dochodziło do płoszenia tej grupy zwierząt. Z uwagi na występowanie dogodnych dla płazów siedlisk w bliskim sąsiedztwie terenu przeznaczonego pod przedsięwzięcie, przepłoszone osobniki zajmą nowe, podobne terytoria. Podczas etapu realizacji wykopy mogą stać się pułapką dla wpadających w nie płazów i gadów i powodować ich śmiertelność. Niemniej przez okres budowy zostanie zapewniony nadzór przyrodniczy, do którego obowiązków będzie należało, m.in. kontrolowanie wykopów pod kątem możliwości uwięzienia w nich gatunków płazów, gadów i małych zwierząt i uwalnianie ich w bezpiecznym miejscu poza placem budowy. Potencjalne oddziaływanie na zwierzęta w fazie realizacji będzie miało charakter okresowy i krótkotrwały, nie zakłóci funkcjonowania ich populacji. Biorąc pod uwagę realizację przepustów dostosowanych do migracji płazów i małych zwierząt można stwierdzić, że realizacja inwestycji przyczyni się do ograniczenia śmiertelności tych zwierząt w porównaniu ze stanem istniejącym.

Droga przebiega głównie przez pola i obszary wiejskie o niskiej wartości dla ornitofauny. Na całym obszarze badań dominują pospolite gatunki charakterystyczne dla terenów rolniczych. Na niektórych odcinkach droga przecina kompleksy leśne i niewielkie obszary podmokłe. W centralnej części inwestycji, na krótkich odcinkach, droga przylega do jezior. W tych miejscach stwierdzono rzadkie w skali regionu jak i w skali kraju gatunki ptaków (bąk, orlik krzykliwy, perkoz rdzawoszyi, jarząbek i zimorodek).

Oddziaływania etapu realizacji związane będą głównie z niszczeniem stanowisk lęgowych w liniach rozgraniczających, okresowym płoszeniem na skutek prowadzenia prac, ubytkiem powierzchni żerowisk. Na skutek prac, w tym emisji hałasu powodowanego obecnością pracujących ludzi oraz pojazdów i sprzętów, będzie dochodziło do zniechęcania ptaków do przebywania w rejonie planowanej inwestycji. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych. Oddziaływanie na stwierdzone gatunki ptaków związane będzie z zajęciem ich siedlisk, gdyż konieczna będzie wycinka zadrzewień i zakrzewień. Przylegające do drogi siedliska leśne i podmokłe nie są unikalne w skali regionu. Przecinane kompleksy leśne są bardzo duże, a w granicy oddziaływania inwestycji znajduje się tylko niewielki fragment obszaru leśnego. Oddziaływanie akustyczne istniejącej drogi jak również antropopresja w stopniu znaczącym zmniejszają atrakcyjność ekosystemów dla rzadkich gatunków ptaków. Biorąc pod uwagę powyższe nie stwierdza się możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na siedliska ornitofauny. Ponadto z uwagi na dostępność podobnych siedlisk w rejonie inwestycji, mogących stanowić miejsca żerowiskowe i lęgowe, nie przewiduje się istotnego znaczenia oddziaływań związanych z ubytkiem powierzchni żerowisk i miejsc lęgowych dla lokalnej populacji ptaków.

Dodatkowo należy jeszcze wskazać, że na odcinku od ok. km 39+900 do ok. km 40+350, na wysokości miejscowości Doliwy, droga przebiega w sąsiedztwie strefy ochronnej bielika. Jest to strefa ochrony okresowej (częściowej), czyli obszar wyłączony okresowo z działalności człowieka, obejmujący najbliższe otoczenie miejsca rozrodu opisanego strefą ścisłą. Strefa ochrony okresowej odgrywa równie istotną rolę, zapewniając ptakom spokój i bezpieczeństwo w okresie lęgów. Strefa ochrony częściowej graniczy z pasem drogowym, natomiast strefa ochrony ścisłej oddalona jest ok. 250 m od drogi wojewódzkiej. Przedmiotowa inwestycja nie ingeruje w obszar objęty ochroną strefową bielika. Na przedmiotowym odcinku przebieg drogi pozostanie w osi dotychczasowej drogi.

W okolicy drogi najliczniej obserwowanym ssakiem chronionym był kret, obserwowano także jeże, wiewiórki, bobry i wydrę. W całym buforze licznie obserwowano zwierzynę łowną (sarny, łosie i jelenie). Nie stwierdzono dużych drapieżników takich jak wilki i rysie. Oddziaływanie na stwierdzone gatunki ssaków związane będzie z zajęciem ich siedlisk oraz z płoszeniem. Oddziaływanie związane z płoszeniem będzie tymczasowe i ustąpi po zakończeniu budowy. Podczas prac budowlanych może dochodzić do płoszenia zwierząt, wpadania zwierząt do wykopów i ich przypadkowego uśmiercania. Przez okres budowy zostanie zapewniony nadzór przyrodniczy, do którego obowiązków będzie należało m.in. kontrolowanie wykopów pod kątem możliwości uwięzienia w nich gatunków płazów, gadów i małych zwierząt i uwalnianie ich w bezpiecznym miejscu poza placem budowy. W odniesieniu do zajęcia siedlisk teriofauny należy wskazać, że przedmiotowa inwestycja polega na rozbudowie drogi już istniejącej, w związku z powyższym nie przewiduje się, aby zajęciu uległy liczne siedliska zwierząt. Większe prawdopodobieństwo zajęcia siedlisk ssaków będzie miało miejsce na odcinkach, gdzie wariant rozbudowy drogi odbiega od przebiegu istniejącego lub w przypadku wycinki drzew. Biorąc jednak pod uwagę niewielką skalę zmian przebiegu dotyczącą głównie dostosowania łuków poziomych drogi, a także mnogość dogodnych siedlisk o podobnym charakterze w rejonie inwestycji nie przewiduje się, że będą to oddziaływania znaczące. W wyniku przeprowadzonych badań terenowych jako cenną ostoję bobra i wydry wskazano rzekę Elk wraz z rozlewiskami. W całym buforze licznie obserwowano zwierzynę łowną. Najliczniej występowały sarny. Odnotowano także obecność łosia i jelenia. Większą aktywność zwierząt łownych stwierdzono w obrębie kompleksów leśnych. Biorąc pod uwagę zakres inwestycji jaką jest rozbudowa istniejącej drogi oraz z uwagi na dostępność w najbliższym sąsiedztwie licznych terenów o podobnym zagospodarowaniu, które mogą stanowić odpowiednie siedliska dla poszczególnych gatunków teriofauny nie przewiduje się wystąpienia istotnego oddziaływania na ww. grupę zwierząt.

Aktywność chiropterofauny na obszarze badań jest bardzo niejednorodna. Na pozbawionych elementów liniowych fragmentach pól nietoperzy nie obserwowano. Natomiast na obszarach leśnych aktywność nietoperzy była miejscami wysoka. Tam też zaobserwowano najrzadsze gatunki, tj. borowiaczka, nocka oraz mopka. W okolicy cieków, zbiorników oraz na skrajach lasów dokonano kilkudziesięciu obserwacji żerowania pojedynczych osobników lub większych grup nietoperzy. W kilku przypadkach zaobserwowano wyloty z kryjówek lub wieczorną aktywność wskazującą na bliską lokalizację kryjówek. Dotyczyło to karlików i borowców wielkich. Na odcinkach leśnych droga stanowi oś przelotu nietoperzy. Spośród stwierdzonych gatunków najliczniejsze były borowce oraz karliki.

W odniesieniu do nietoperzy najistotniejsze oddziaływanie związane jest z bezpośrednim niszczeniem siedlisk (zarówno żerowisk, jak i kryjówek dziennych) podczas prac budowlanych. Na etapie realizacji oddziaływania te mogą wiązać się głównie z wycinką drzewostanu. Biorąc pod uwagę zakres zmian i korekt przebiegu drogi w stosunku do stanu istniejącego oraz charakter terenu w rejonie drogi, na którym licznie występują tereny dogodne do żerowania chiropterofauny, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie zajętości terenów żerowiskowych nietoperzy. W odniesieniu do ryzyka zniszczenia schronień nietoperzy, biorąc pod uwagę, że planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi istniejącej, wycince ulegną drzewa znajdujące się w jej sąsiedztwie, które poprzez swoją lokalizację nie wydają się atrakcyjnymi kryjówkami dla tej grupy zwierząt. Choć wyniki badań terenowych wykazały zniszczenie jednej dziupli stanowiącej siedlisko nietoperzy niemożliwe jest całkowite wykluczenie większego zakresu oddziaływania związanego ze zniszczeniem kryjówek nietoperzy, zwłaszcza na odcinkach drogi, gdzie przewidziane zostały korekty przebiegu. Dodatkowo należy wskazać, że nietoperze mogą mieć również swoje schronienia w spękaniach i szczelinach istniejących mostów, które planowane są do rozbioru. W związku z powyższym przed rozbioru istniejących obiektów mostowych również wskazane jest przeprowadzenie kontroli chiropterologicznej. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykazały liczne trasy przelotów nietoperzy. Najliczniejsze na odcinkach leśnych. Migracje i przeloty odbywały się głównie wzdłuż rozbudowywanej drogi nr 655 oraz równoległych dróg lokalnych. Z uwagi na niezbędny zakres wycinki w związku z planowaną rozbudową, dojdzie do zmiany tras przelotów nietoperzy na odcinkach leśnych oraz w przypadku wycięcia drzew przydrożnych przerwania ciągłości lokalnych tras przelotów nietoperzy. Zmiana tras przelotu będzie miała miejsce w sytuacji poszerzania pasa drogowego na odcinkach leśnych, co skutkować będzie ubytkiem części powierzchni leśnej, a ulokowane we wnętrzu lasu drzewa, po wycince znajdą się na jego skraju. Zakłada się, że nietoperze w dalszym ciągu będą odbywać przeloty na tym terenie wzdłuż nowego skraju lasu. W przypadku wycinki drzew przydrożnych dojdzie do przerwania ciągłości korytarzy migracyjnych chiropterofauny. Przerwane korytarze migracyjne (wycięte drzewa przydrożne) zostaną odtworzone poprzez liniowe nasadzenia drzew rodzimych gatunków. Sadzonki powinny mieć min. 2 m. Nasadzenia powinny być

wykonane nie później niż w momencie rozpoczęcia eksploatacji przedsięwzięcia.

W trakcie prac związanych z budową nowych mostów oraz rozbiórką istniejących wystąpi okresowe i lokalne zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach. Nie ma możliwości całkowitego uniknięcia zmętnienia wody podczas prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie cieków, natomiast prowadzenie prac budowlanych z brzegu (w przypadku stosowania maszyn budowlanych) skutecznie zminimalizuje to oddziaływanie. Prowadzenie prac budowlanych w sposób racjonalny, między innymi poprzez utrzymanie maszyn budowlanych i transportowych w dobrym stanie technicznym, a także zapewnienie odpowiedniego zaplecza sanitarnego pracowników i stosowanie odpowiednich działań ograniczających ryzyko przedostawania się substancji na etapie budowy do środowiska gruntowo-wodnego, przyczyni się do zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia wód podziemnych.

Podczas prac związanych z rozbiórką i realizacją nowych obiektów mostowych przewiduje się zastosowanie ścianek szczelnych oraz płacht ochronnych przed przedostawaniem się materiałów rozbiórkowych i budowlanych do wody. Wystąpi krótkotrwałe pogorszenie warunków siedliskowych, wynikające z zamulenia i zapiaszczenia żerowisk oraz przyrostu zawiesiny ograniczającej widoczność i zdobywanie pokarmu w rejonie prowadzonych prac budowlanych związanych z realizacją oraz rozbiórką mostów. Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na hydromorfologię przekraczanych cieków. Niemniej podczas prac związanych z rozbiórką i realizacją nowych obiektów mostowych przewiduje się zastosowanie ścianek szczelnych oraz płacht ochronnych przed przedostawaniem się materiałów rozbiórkowych i budowlanych do wody. Podczas prac związanych z budową obiektów mostowych i przepustów może dojść lokalnie do zaburzenia warunków siedliskowych i zniszczenia stanowisk roślin w rejonie prowadzonych prac, płoszenia występujących gatunków ichtiofauny i potencjalnie możliwe jest zniszczenie tarlisk. W ramach budowy nowych mostów w ciągu drogi wojewódzkiej 655 nie przewiduje się lokalizowania podpór mostu w korytach cieków. Prowadzenie prac budowlanych z brzegu (w przypadku stosowania maszyn budowlanych) skutecznie zminimalizuje to oddziaływanie. W przypadku wykonania umocnień dna i skarp cieku zostaną one przeprowadzone zgodnie z warunkami określonymi przez administratora cieku i zostaną wykonane tylko na określonych odcinkach przed i za obiektami. Do umacniania skarp i dna, w miarę możliwości, zostaną zastosowane materiały naturalne.

Oddziaływanie nie wpłynie negatywnie na zachowanie dotychczasowych struktur przyrodniczych środowiska wodnego. W ramach budowy nowych mostów w ciągu drogi wojewódzkiej 655 nie przewiduje się lokalizowania podpór mostu w korytach cieków. Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na hydromorfologię przekraczanych cieków. Parametry nowych obiektów mostowych będą uwzględniać przepływ miarodajny. Prawidłowo zaprojektowane światło nowo wybudowanych mostów zapewni odpowiednie warunki przepływu wód w ciekach i niezakłóconą migrację organizmów wodnych, a także transport osadów rzecznych. Możliwe będzie zaburzenie przepływu wody w miejscach, gdzie rzeki przepływają przez mosty w trakcie budowy. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

W ramach prac realizowanych podczas budowy obiektów mostowych, przed i za obiektami zostaną wykonane umocnienia dna i skarp cieków zgodnie z warunkami określonymi przez administratora cieku. Do umacniania skarp i dna w miarę możliwości zostaną zastosowane materiały naturalne. Zakres tych prac zostanie ograniczony do niezbędnego minimum. Dopływy rzek i jezior zostaną zachowane przez realizację przepustów w miejscach kolizji z rowami oraz mniejszymi ciekami wodnymi.

W fazie budowy oddziaływanie na krajobraz w każdym z analizowanych wariantów będzie dotyczyć powstania placu budowy, dróg tymczasowych oraz gromadzenia tymczasowego materiałów i odpadów. Sam plac budowy jako miejsce obniżające walory krajobrazowe będzie oddziaływać w sposób krótkotrwały, a po zakończeniu robót oddziaływanie to ustąpi, natomiast zajęcie terenu pod projektowaną drogę, choć w niewielkim stopniu związanych z poszerzeniem drogi i na odcinkach przewidzianych do korekty przebiegu, będzie oddziaływaniem długoterminowym, ale nieznaczającym. Oddziaływanie na walory krajobrazowe wiązać się będzie z wycinką zieleni przydrożnej, która wpływa na percepcję osób kierujących, oraz stanowi element harmonizujący elementy naturalne krajobrazu z elementami antropogenicznymi. W ramach analiz projektowych ograniczono wycinkę zieleni przydrożnej do minimum. Na etapie realizacji, w związku z pracami ziemnymi, nie dojdzie do znaczącej zmiany rzeźby terenu (wykonanie wykopów/nasypów), ze względu iż planowana inwestycja polega na rozbudowie istniejącej drogi. Wpływ inwestycji na krajobraz analizowanego terenu nie będzie znaczący. Inwestycja polega na rozbudowie istniejącej drogi, która już stanowi element krajobrazu, o charakterze dominanty krajobrazowej. Należy mieć na uwadze, że obiekty, które powstaną na etapie budowy oraz będą miały charakter stały: m.in. jezdnie, nasypy, wykopy, obiekty inżynierskie będą realizowane w miejscu już istniejących obiektów lub w bliskiej odległości. Ze względu, iż planowana inwestycja polega na rozbudowie istniejącego ciągu komunikacyjnego zakres i waga oddziaływań na etapie eksploatacji nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego. W związku z przewidzianą wycinką oraz w celu lepszej harmonizacji drogi z otaczającym terenem, przewidziano realizację nasadzeń zastępczych.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także z uwagi, iż od lat na tym terenie istnieje i funkcjonuje droga wojewódzka, wraz ze skrzyżowaniami i obiektami mostowymi, nie przewiduje się oddziaływania na typ

i charakter istniejącego krajobrazu. Rozbudowana droga wojewódzka na etapie eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływała na walory krajobrazowe w stosunku do stanu sprzed jej rozbudowy.

W ramach rekompensaty za usuwane drzewa oraz w celu zminimalizowania niekorzystnych oddziaływań na estetykę przestrzeni w rejonie rozbudowywanej drogi wykonane będą nasadzenia zastępcze stosownie do warunków wskazanych w sentencji niniejszego postanowienia. Wskazany tam dobór gatunków drzew nie jest przypadkiem, lecz działaniem zamierzonym, mającym również na celu wprowadzenie do środowiska gatunku miododajnego (lipy), który oprócz walorów przyrodniczych ma również odzwierciedlenie w kształtowaniu krajobrazu województwa warmińskomazurskiego oraz przywracaniu walorów historycznych. W opracowaniu pn. „Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińskomazurskiego. Rozpoznanie zasobu, ocena stanu zachowania i zakres ochrony” (Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie) Olsztyn, 2007, wskazano, m.in., iż udział lipy drobnolistnej wraz z klonem zwyczajny i dębem szypułkowym wśród gatunków użytych w nasadzeniach zastępczych wzdłuż dróg publicznych (powiatowe, wojewódzkie) wynosił ponad 60%.

W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z 28.05.2013 r., sygn. akt: II SA/OI 83/13, wskazano, że ochrona drzew przewidziana w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody jest ochroną zdecydowaną ukierunkowaną na zachowanie tego elementu przyrody, związaną z możliwością uzależnienia przez organ zgody na usunięcie drzewa od jego przesadzenia, lub zastąpienia innym drzewem, wiążącą się ze znacznymi opłatami i wysokimi sankcjami w razie naruszenia obowiązującego zakazu usunięcia drzewa. Przewidziane w art. 83 ust. 1 ustawy zezwolenie na wycięcie drzew jest wyjątkiem od reguły zachowania drzew jako podlegającego ochronie prawnej elementu przyrody (publ. LEX nr 1467917; zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 24.04.2014 r., sygn. akt: IV SA/Wa 450/14). Natomiast w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 30.09.2013 r., sygn. akt: II SA/Kr 767/13, zaznaczono: „*Nasadzenia zastępcze, czy też obowiązek przesadzenia usuwanych drzew lub krzewów, ma na celu możliwie najlepszą kompensatę strat w lokalnych zasobach przyrodniczych a nie tylko w zasobach przyrodniczych jako takich. Organ administracyjny ma możliwość wskazywania miejsca nasadzeń zastępczych*” (publ. LEX nr 1462081). Ponadto w wyroku WSA w Gdańsku z 9 sierpnia 2017 r., sygn. akt: II SA/Gd 241/17 zaznaczono, iż „*Zgodnie bowiem z przepisem art. 84 ust. 5 ustawy o ochronie przyrody, opłata za zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów podlega umorzeniu tylko w razie zachowania żywotności przez prawidłowo zrealizowane nasadzenia zastępcze. Taki kierunek wykładni art. 84 ust. 5 ustawy o ochronie przyrody jest prawidłowy i współgrający z wykładnią systemową i celowością art. 83 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody, dopuszczającą ściśle precyzowanie obowiązku dokonania nasadzeń zastępczych poprzez wskazanie np. gatunków drzew czy też innych parametrów jakie mają spełniać. Precyzyjne bowiem ustalenie warunku w postaci nasadzeń zastępczych ma znaczenie dla możliwości jego wykonania, a tym samym właściwej kompensacji przyrodniczej (Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 3 lutego 2015 r., sygn. Akt 11 OSK 1516/13. Z kolei Naczelny Sąd Administracyjny w uzasadnieniu wyroku w sprawie o sygn. akt 11 OSK 1097/16 wyjaśnił, że zasadniczym celem art. 83 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody było zobowiązanie organów właściwych do wydania zezwolenia na usunięcie drzew lub krzewów, do zachowania oraz odnawiania zasobów, tworów i składników przyrody. Nie budziło wątpliwości NSA, że nasadzenia zastępcze są rozwiązaniem korzystniejszym dla ochrony przyrody niż zezwolenie oparte na rekompensacie w postaci zobowiązania do dokonania opłaty*”. Zgodnie zatem z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem, istnieje konieczność zachowywania ciągłości, odnawiania zasobów i tworów przyrody, szczególnie w obrębie zadrzewień, uzasadnione jest zatem wymaganie dotyczące zastąpienia starych drzew nowymi nasadzeniami. Na etapie eksploatacji konieczna jest regularna pielęgnacja zieleni, weryfikacja udatności nasadzeń, a w razie zaistniałej potrzeby — uzupełnienie istniejących nasadzeń.

W sentencji postanowienia zwrócono również uwagę na właściwe zabezpieczenie drzew nieprzeznaczonych do wycinki znajdujących się w rejonie przedsięwzięcia. Pojedyncze drzewa mogą zostać zabezpieczone poprzez oszalowanie pni — realizowane jest to przez obłożenie powierzchni pni deskami sosnowymi o grubości min. 20 mm. Pień należy oszalować do wysokości osadzenia pierwszych gałęzi (jeśli nie jest to możliwe min. wysokość powinna wynosić 1,7 m). Dół desek powinien opierać się na podłożu lub być nim obsypany. Deski powinny do siebie ściśle przylegać, a przy ich mocowaniu należy uważać na nabiegi korzeniowe znajdujące się u podstawy pnia. Pomiędzy deski a pień należy włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny (minimum 2 warstwy); deski powinny być przymocowane do pnia opaskami z ocynkowanego drutu okrągłego, miękkiego lub ocynkowanej taśmy stalowej (nie wolno używać do tego celu gwoździ). Prace w obrębie systemu korzeniowego będą wykonywane ręcznie i w możliwie krótkim czasie, zgodnie z warunkami wskazanymi w niniejszym postanowieniu. Ponadto wskazano, aby pod konarami drzew nie składować materiałów budowlanych oraz ziemi z wykopów, gdyż uniemożliwia to wymianę gazową między powietrzem a glebą, co w konsekwencji może prowadzić do zamierania i gnicia korzeni. W przypadku uszkodzenia nadziemnych części drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia niezwłocznie przeprowadzone zostaną niezbędne działania pielęgnacyjne, adekwatne do miejsca i rodzaju uszkodzenia. W przypadku uszkodzenia korzeni zniszczone końcówki zostaną odcięte, a korzenie zabezpieczone preparatem grzybobójczym.

Wycinka drzew przeprowadzona zostanie poza okresem lęgowym wskazanym w sentencji postanowienia. Na odcinku drogi od ok. km 39+900 do ok. km 40+350, tj. na wysokości miejscowości Doliwy, w sąsiedztwie strefy ochronnej bielika wycinka drzew zostanie

przeprowadzona w terminie od 1 września do 31 grudnia. Wyjaśnić należy, że wycinka drzew prowadzona od 1 marca do końca sierpnia może doprowadzić do naruszenia zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących ptaków, wskazanych w art. 52 ust. 1 ustawy o *ochronie przyrody*, tj. niszczenia ich siedlisk, gniazd, płożenia lub niepokojenia. Ulistnienie drzew w wielu przypadkach uniemożliwia rzetelne potwierdzenie braku obecności gatunków chronionych. Zgodnie z art. 5 pkt 18 ustawy o *ochronie przyrody* siedliskiem zwierząt jest obszar występowania zwierząt w ciągu całego życia lub dowolnym stadium ich rozwoju. W związku z powyższym zachodzi uzasadniona obawa, że w przypadku usunięcia drzew do 31 sierpnia może dojść do zniszczenia siedlisk chronionych gatunków ptaków rozumianych jako miejsce ich żerowania czy odpoczynku. Organy właściwe do wydania zezwolenia na usunięcie drzew powinny kierować się „zasadą przezorności”, o której mowa w art. 6 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2018 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.). Według ww. przepisu prawa „Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”. Informuję również, iż zgodnie z art. 191 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana, Dz. Urz. UEC 83/47) i art. 6 ustawy *Prawo ochrony środowiska* powinno nastąpić podjęcie działań zapobiegawczych wtedy, kiedy nie został dowiedziony brak negatywnego oddziaływania na środowisko. Racjonalne wątpliwości co do ryzyka wystąpienia oddziaływania są przesłanką na rzecz dokonania oceny i zawsze interpretuje się je na korzyść środowiska, a nie na korzyść inwestycji (postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: DONOOP.612.92.2011.LB.2 z dnia 27 lipca 2012 r.).

Pomimo stwierdzenia braku negatywnego wpływu przedsięwzięcia na populacje zidentyfikowanych gatunków chronionych należy mieć na uwadze, iż na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie *ochrony gatunkowej grzybów* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie *ochrony gatunkowej roślin* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie *ochrony gatunkowej zwierząt* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380),

wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w cyt. rozporządzeniach oraz w ustawie o *ochronie przyrody*. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ustawy o *ochronie przyrody* oraz § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwywanie; umyślne niszczenie ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych; niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania; niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień) mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie art. 56 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o *ochronie przyrody*) na wykonywanie czynności podlegających zakazom, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą i częściową. Analogiczna sytuacja funkcjonuje w przypadku zakazów w stosunku do roślin (art. 51 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia Ministra Środowiska). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ustawy o *ochronie przyrody*). Wobec powyższego należy zyskać decyzje derogacyjne Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie na:

- niszczenie siedlisk i okazów wawrzynka wilczytyko,
- niszczenie siedlisk i okazów chronionych gatunków porostów,
- niszczenie siedlisk i/lub ich umyślne chwywanie i przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca płazów i gadów,
- niszczenie siedlisk gatunków ptaków będących w obszarze kolizyjnym z inwestycją,
- niszczenie siedlisk ww. gatunków nietoperzy,
- niszczenie siedlisk stwierdzonych gatunków trzmieli i ślimaka winniczka.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego uzgodnienia informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 ustawy o oś, stwierdził że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójta Gminy Świętajno w terminie 14 dni od jej doręczenia.

WOJT

Janusz Zakrzewski

Otrzymują:

1. Inwestor,
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olecku,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Augustowie.