

OŚiP.6220.18.2022.JM.25

DECYZJA NR 1/2023 **O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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* (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 – zwaną dalej oos), a także § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.), po zapoznaniu się z treścią wniosku z dnia 09.06.2022 r. (data wpływu do tut. urzędu) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Województwo Warmińsko-Mazurskie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przez pełnomocnika – Pana Wojciecha Grzybowskiego, a także opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie i Prezydenta Olsztyna

stwierdzam

- 1. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie miasta Olsztyna do węzła Olsztyn Południe.**
- 2. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.** *Charakterystyka została przedstawiona w oparciu o informacje przekazane przez Inwestora oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Prezydenta Olsztyna.*

oraz określam:

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

1. zaplecze budowy wyznaczyć na terenie utwardzonym, niezadrzewionym:
 - a. w miejscu niewykorzystywanego parkingu o pow. ok. 0,8 ha przy ul. Nad Łyną (ok. km 1+995, strona lewa),
 - b. w okolicy skrzyżowania ulic Warszawskiej i Kalinowskiego, po lewej stronie drogi, w od ok. km 0+620 do ok. km 0+960,
 - c. terenie przyległym do obecnego przebiegu DW527 w rejonie od ok. km 2+900 do końca inwestycji (wcześniej wykorzystywany jako zaplecze budowy obwodnicy Olsztyna);
 - d. zaplecze budowy zorganizować poza granicami administracyjnymi miasta Olsztyna;
2. plac budowy należy wyposażyć w sorbenty. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwienia;
3. zaplecze budowy, a w szczególności powierzchnię terenu przeznaczoną do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, magazynowania materiałów budowlanych i substancji niebezpiecznych zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego;
4. zapewnić odpowiednią organizację robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak aby nie stanowiły zagrożenia wyciekami. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu.
5. ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, sukcesywnie opróżnianych przez uprawnione podmioty;

6. po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego;
7. wszelkie prace i transport, w pobliżu terenów wymagających ochrony akustycznej, prowadzić jedynie w porze dnia, tj. w godz. 6.00-22.00; na terenach objętych ochroną akustyczną nie prowadzić kruszenia odpadów.
8. zorganizować stanowiska do czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z terenu oraz regularne usuwanie błota i piasku z dojazdowych dróg publicznych na terenie miasta Olsztyna.
9. wykorzystywane maszyny budowlane po zakończeniu prac garażować na utwardzonym placu budowy.
10. ograniczać emisję wtórną pyłów poprzez zraszanie powierzchni pyłących, przykrywanie (plandeką, folią) pryzm materiałów sypkich, pylistych itp. - rozwiązania takie zastosować szczególnie przy budynku przy ul. Warszawskiej 102 oraz w okolicach posesji Hotelu Park.
11. ograniczać jednoczesną pracę maszyn i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu.
12. prowadzić rozładunek i załadunek pojazdów przy wyłączonym silniku.
13. ograniczyć do minimum powierzchnię zaplecza budowy, w tym miejsc magazynowania materiałów budowlanych i odpadów.
14. zaprojektować trwale związane z gruntem ekrany akustyczne:
 - a. od ok. km 0+434 do ok. km 0+580 (od strony jezdni DW527) o długości ok. 146 m, z zagięciem (jak granica działki) i wysokości 3 m,
 - b. od ok. km 0+800 do ok. km 0+848 o długości 49 m (16 m+33 m) i wysokości 4 m (od strony jezdni DW527) oraz trwale z nim połączony ekran od ul. Słonecznej o długości 16 m i wysokości 4 m;
15. ekrany akustyczne zabezpieczyć przed kolizjami z ptakami stosując pionowe pasy o szerokości ok. 1 cm w odległości ok. 10 cm lub białe kropki o średnicy ok. 1 cm, rozmieszczone w rozstawie ok. 10 cm;
16. zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi w czasie realizacji przedsięwzięcia odpadami, w tym minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.
17. odpady inne niż niebezpieczne magazynować, w zależności od rodzaju, w pojemnikach, kontenerach, w wyznaczonych miejscach.
18. miejsca magazynowania odpadów powinny być zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.
19. odpady komunalne segregować i magazynować w specjalnych oznaczonych pojemnikach, a po nagromadzeniu przekazywać firmom posiadającym stosowne uprawnienia.
20. masy ziemne z wykopów wykorzystać maksymalnie do niwelacji terenu przedsięwzięcia.
21. nadwyżkę wytworzonych mas ziemnych czyli odpady - gleba, ziemia, w tym kamienie oraz pozostałe wytwarzane odpady (m. in. podczas rozbiórki obiektów oraz powierzchni utwardzonych) przekazywać uprawnionym odbiorcom, zgodnie z przepisami ustawy o odpadach. Prowadzić dokumentację potwierdzającą sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami. Przekazywanie wybranych kodów odpadów osobom fizycznym możliwe jest jedynie w ilościach i na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku.
22. separatory substancji ropopochodnych z osadnikami poddawać okresowym przeglądom technicznym dla utrzymania ich sprawności.
23. zapobiegać spływom powierzchniowym zanieczyszczonych wód na grunty przyległe. Szczególnie w okolicach domu mieszkalnego przy ul. Warszawskiej oraz posesji Hotelu Park
24. w ok. km 2+450 - 2+540 wykonać przejście dolne dla zwierząt skonsolidowane z przepustem wodnym, o przekroju łukowym, szerokości ok. 9,8 m, wysokości ok. 6 m, z wydzieloną przestrzenią dla zwierząt, o minimalnych wymiarach: 9x3,5 m; przepust wodny poprowadzić poniżej przejścia dla zwierząt;
25. pas drogowy na przebiegu przez obszar lasu wygrodzić siatką o wysokości 2,0 m połączoną z projektowanym przejściem dla zwierząt;

26. oświetlenie drogi zaprojektować jako kierunkowe, o barwie cieplej, z montażem w sposób ograniczający rozpraszanie światła na tereny sąsiednie; zastosowane oświetlenie nie powinno wabić owadów (niska emisja UV, niskie natężenie); unikać oświetlania krawędzi lasu oraz koron drzew;
27. prace budowlane na odcinku od ok. km 0+000 do ok. km 0+300 oraz w sąsiedztwie cieku w ok. km 2+500 i jego bezpośrednim otoczeniu prowadzić pod nadzorem herpetologa;
28. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego;
29. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew (nie wliczając drzewostanów leśnych) gatunku: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, dąb szypułkowy, dąb bezszypułkowy lub klon zwyczajny o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) - min. 12 cm, a w granicach administracyjnych miasta Olsztyna - min. 16 cm; nasadzenia zastępcze dokonać w wieźbie 6-7 m; młode drzewka posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki; w celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego pamiętać o ich regularnym podlewaniu; młodych drzewek nie sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „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. okrągła, przeredzona, 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;
30. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; prawidłowo wyprowadzać koronę drzewa oraz unikać jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania); w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych, drzewka wymienić na zdrowe w podobnym wieku, należące do jednego z ww. gatunków, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
31. projekt nasadzeń zastępczych uzgodnić z Prezydentem Olsztyna;
32. nie składować pod koronami drzew oraz w ich sąsiedztwie niezabezpieczonych środków chemicznych; ochroną objąć strefę odpowiadającą powierzchni rzutu korony powiększoną o 20% (z uwagi na korzenie zaopatrujące drzewo w wodę i składniki odżywcze); nie należy jej zabudowywać, obudowywać nieprzepuszczalnymi nawierzchniami oraz nadmiernie obciążać; w obrębie koron drzew nie składować materiałów budowlanych, ziemi z wykopów oraz innych materiałów utrudniających wymianę gazową między powietrzem a glebą;
33. podczas prac nie dopuszczać do skracania systemu korzeniowego drzew; w razie konieczności obcięcia korzeni zrobić to ostrym narzędziem (pod kątem prostym), nie pozostawiając poszarpanych korzeni oraz zabezpieczyć odpowiednim środkiem impregnującym nieszkodliwym dla drzewa, posiadającym właściwości grzybobójcze;
34. w przypadku odsłonięcia systemu korzeniowego krawędź wykopu z odkrytymi korzeniami osłonić warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową (osłonę powinno się przymocować kołkami wbitymi w ścianę wykopu) albo warstwą torfu umocnić odeskowaniem; szczelina wypełniona torfem powinna mieć szerokość co najmniej 0,2 m;
35. niezwłocznie po zakończeniu prac budowlanych wykopy w obrębie systemów korzeniowych drzew przysypać do poziomu pierwotnego, wzbogacając warstwę gleby ziemią urodzajną wymieszaną z kompostem;
36. w przypadku prowadzenia prac w okresie występowania ujemnych temperatur, bryłę korzeniową chronić przed przemarzaniem w podobny sposób;
37. pnie drzew narażonych na czas budowy zabezpieczyć, aby uniknąć ich poranienia, owijając pień jutą, grubymi matami słomianymi, trzciniowymi oraz obkładając deskami lub stosować ekrany osłonowe z desek połączonych drutem; osłona z desek wokół całego pnia powinna mieć wysokość nie mniejszą niż 150 cm, a dolna część desek powinna opierać się na podłożu, być lekko wkopana w grunt lub obsypana ziemią (montaż konstrukcji do wysokości pierwszych gałęzi); deski opasać drutem bądź taśmą stalową, co 40-60 cm (min. 3 razy), tak, aby ściśle przylegały do pnia; po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczenia drzewa rozebrać konstrukcję zabezpieczającą oraz lekko spulchnić ziemię w strefie korzeniowej drzewa; w przypadku pojawienia się ran powierzchniowych i wgłębnych na pniu należy początkowo uformować powierzchnię rany i zasmarować ją preparatem emulsyjnym, powierzchniowym; korony drzew chronić poprzez podwiązywanie gałęzi narażonych na

uszkodzenia;

38. nie składować pod koronami drzew oraz w ich sąsiedztwie niezabezpieczonych środków chemicznych; ochroną objąć strefę odpowiadającą powierzchni rzutu korony powiększoną o 20%; nie należy jej zabudowywać nieprzepuszczalnymi nawierzchniami oraz nadmiernie obciążać; w obrębie koron drzew nie składować materiałów budowlanych, ziemi z wykopów oraz innych materiałów utrudniających wymianę gazową między powietrzem o glebą.
39. prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie weryfikowanie realizowanych prac w odniesieniu do wszystkich wskazanych warunków;
40. po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego.

UZASADNIENIE

Z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji polegającej na Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie Olsztyna do węzła Olsztyn Południe, w dniu 09.06.2022 r. wystąpił Inwestor Województwo Warmińsko-Mazurskie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przez pełnomocnika – Pana Wojciecha Grzybowskiego.

Przedsięwzięcie realizowane jest na terenie Gminy Stawiguda i Gminy Olsztyn, jednakże zgodnie z art. 75 ust. 4 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* z uwagi, że największa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie gminy Stawiguda, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Stawiguda.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku o długości ok. 3,016 km, od ul. Dybowskiego w Olsztynie, do sąsiedztwa węzła Olsztyn Południe 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. 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), rozpatrywane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (§ 3 ust. 1 pkt 62 - *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie rozbudowa dotyczy odcinka drogi o długości osiagającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Obwieszczeniem z dnia 21.06.2022 r. Wójt Gminy Stawiguda zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, informując o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie strony zostały poinformowane, że na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy *o oś*, przedmiotowe postępowanie wymaga zasięgnięcia opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017r. *Prawo wodne* (Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie) w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto na podstawie art. 75 ust. 4 ustawy *o oś*, Wójt Gminy Stawiguda wystąpił do Prezydenta Olsztyna o wydanie opinii dla planowanej inwestycji (*W przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po*

zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie).

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2, 4 ustawy o oś Wójt Gminy Stawiguda wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarząd Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia (lub nie) obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie po rozpatrzeniu wniosku wraz z załącznikami pismem z dnia 07.07.2022 r. znak: ZNS.9022.60.2022.MG wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Po uzupełnieniu informacji przez Inwestora opinią sanitarną znak ZNS.9022.5.605.2022.MG1 z dnia 21.07.2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie po przeanalizowaniu przesłanej karty informacyjnej przedsięwzięcia, pismem z dnia 08.07.2022 r. znak WOOŚ.4220.375.2022.JC.2 wezwał Inwestora do uzupełniania informacji zawartych w KIP. Postanowieniem z dnia 29.07.2022 r. znak WOOŚ.4220.375.2022.JC.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wyraził opinię, że dla planowanej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i jednocześnie wskazał na konieczność podjęcia na etapie realizacji i eksploatacji określonych działań m.in. obowiązek wykonywania prac budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie brył korzeniowych drzew pod nadzorem dendrologicznym, z którego należy sporządzić ekspertyzę dendrologiczną zawierającą: metodykę i termin przeprowadzonych prac, opis stanu systemu korzeniowego po wykonaniu prac (np. procentowy stopień ich zniszczenia), podjęte działania minimalizujące/naprawcze oraz szczegółową dokumentację fotograficzną wykonaną na każdym etapie prac (przed rozpoczęciem, w trakcie, po zakończeniu).

Pismem z dnia 04.11.2022 r. (data wpływu do tut. urzędu) pełnomocnik Inwestora zwrócił się do Wójta Gminy Stawiguda o ponowne wystąpienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko i usunięcie zapisu dotyczącego obowiązku prowadzenia prac budowlanych wykonywanych w bezpośrednim sąsiedztwie brył korzeniowych drzew pod nadzorem dendrologicznym. Zdaniem wnioskodawcy, przestrzeganie zapisów otrzymanych decyzji i pozwoleń zapewniają nałożone w postanowieniu warunki dotyczące ochrony drzew w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz prowadzony nadzór Inżyniera Kontraktu.

Wójt Gminy Stawiguda pismem z dnia 08.11.2022 r. znak: OŚiP.6220.18.2022.JM.17 zwrócił się do RDOŚ w Olsztynie o ponowne wydanie opinii. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie po przeanalizowaniu w/w pisma Wójta Gminy Stawiguda postanowieniem z dnia 24.11.2022 r. znak WOOŚ.4220.375.2022.JC.5 wyraził opinię, że dla planowanej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i jednocześnie wskazał na konieczność podjęcia na etapie realizacji i eksploatacji działań określonych w sentencji decyzji. Ww. nadzór dendrologiczny został uznany za warunek istotnie ograniczający możliwość negatywnego wpływu na systemy korzeniowe drzew. Niemniej, biorąc pod uwagę argumentację wskazaną we wniosku Inwestora, a zwłaszcza fakt, że główna wycinka drzew odbywać się będzie na gruntach Lasów Państwowych i przez tą jednostkę będzie realizowana, zasadne wydaje się zrezygnowanie z nadzoru dendrologicznego. Wskazane w sentencji postanowienia RDOŚ w Olsztynie i niniejszej decyzji warunki ochrony przydrożnego zadrzewienia mają na celu ochronę ich korzeni, pni i koron. Warunki te jednak nie będą mogły być w pełni zweryfikowane. Nie będzie można np.: w pełni udowodnić, że po zakończeniu prac w obrębie systemów korzeniowy drzew nie doszło do ich uszkodzenia. Stąd, biorąc pod uwagę wniosek pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, w miejsce specjalistycznego nadzoru dendrologicznego wprowadził warunek prowadzenia ogólnego nadzoru przyrodniczego, którego zadaniem będzie weryfikowanie realizowanych prac w odniesieniu do wszystkich warunków wskazanych w postanowieniu z dnia 24.11.2022 r. znak WOOŚ.4220.375.2022.JC.5.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z dnia 07.07.2022 r. znak: BI.ZZŚ.4.4360.134.2022.MO stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i jednocześnie wskazał na konieczność uwzględnienia warunków i wymagań określonych w sentencji decyzji.

Prezydent Olsztyna pismem z dnia 08.07.2022 r. znak SD.6220.37.2022.KT wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Postanowieniem z dnia 09.09.2022 r. znak SD.6220.37.2022.KT Prezydent Olsztyna pozytywnie zaopiniował realizację planowanego przedsięwzięcia i jednocześnie określił warunki określone w sentencji decyzji.

Zarówno rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

1. skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich, wykorzystywania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji; ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, nie wskazują na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowej inwestycji;
2. usytuowania przedsięwzięcia – z uwzględnieniem możliwego zagrożenie dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające: obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. *o ochronie przyrody* (t.j. Dz. U. z 2022 . poz. 916 ze zm.) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, gęstość zaludnienia, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe - nie występują w obszarze planowanej inwestycji;
3. rodzaju i skali możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wyżej wymienionych wynikających z: zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać, transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze, charakterystyki, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania, prawdopodobieństwa oddziaływania, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania - **nie kwalifikuje planowanego przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Docelowe parametry projektowe rozbudowanego odcinka DW527 to: droga klasy G (główna), o nośności nawierzchni – 115kN, przekroju poprzecznym 2x2 (droga dwujezdniowa), szerokości pasów ruchu - 3,5 m, szerokości opasek zewnętrznych i wewnętrznych 0,5m, z pasem dzielącym o szerokości 5,0 m, pobocznymi gruntowymi (szerokość min. 1,0 m), ścieżką rowerową i chodnikiem. Początek inwestycji przyjęto od skrzyżowania z ul. Dybowskiego w ok. km 0+000 natomiast koniec opracowania dowiązano do wybudowanej dwujezdniowej drogi przed węzłem Olsztyn Południe ok. km 3+016. Od ok. km 0+000 do ok. km 0+438 nie projektuje się robót nawierzchniowych na drodze wojewódzkiej nr 527, a jedynie budowę ścieżki rowerowej wraz z przyległym chodnikiem. W ramach inwestycji zaprojektowano:

- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej od ok. km 2+900 do km ok. 3+340,
- budowę drogi technologicznej wraz z placem do zawracania od zjazdu w ok. km 2+694,50 w stronę cieku „Dopływ spod leśn. Stary Dwór”,
- budowę zbiornika chłonno-odparowującego wraz z drogą dojazdową i placem do zawracania od zjazdu w ok. km 1+942,50 w stronę terenu PKP,
- rozbudowę drogi powiatowej ul. Nad Łyna od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+176,90,
- rozbudowę drogi gminnej ul. Słoneczna od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+158,20,
- przebudowę drogi gminnej ul. Kalinowskiego od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+065,00,
- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Kalinowskiego od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+550,85,
- nowy obiekt nad torami który znajdzie się w zakresie od km ok. 2+285 do km ok. 2+339,
- nowy obiekt nad ciekiem który znajdzie się w zakresie od km ok. 2+450 do km ok. 2+540.

Od ok. km 0+438 do ok. km 0+594,80 (tj. do skrzyżowania z ul. Kalinowskiego) projektowany przebieg trasy zasadniczo pokrywa się ze stanem istniejącym, natomiast od ok. km 1+940 do ok. km 3+016 (tj. od skrzyżowania z ul. Nad Łyna do sąsiedztwa węzła Olsztyn Południe), trasę zaprojektowano zachowując prawą krawędź istniejącej drogi wojewódzkiej. Na pozostałym odcinku, czyli od ok. km 0+594,80 do ok. km 1+940 trasę skorygowano. Pod nowym wiaduktem drogowym znajdującym się nad linią kolejową nr 216 Działdowo - Olsztyn założono rezerwę terenu pod drugi tor po stronie nieparzystej linii i przewidziano zwiększenie odległości pomiędzy torami. Ponadto, do projektowanego przepustu planowane jest wybudowanie dodatkowej drogi technologicznej docelowej po południowo-wschodniej stronie drogi głównej. Droga dodatkowa będzie miała szerokość ok. 3 m i będzie biegła od zjazdu z drogi głównej w ok. km 2+694 do sąsiedztwa przepustu, na końcu tej drogi będzie plac do zawracania.

Podstawowym zadaniem projektowanego, rozbudowanego odcinka drogi wojewódzkiej jest poprawa wjazdu i wyjazdu z miasta Olsztyn. Rozbudowa obecnej drogi jednojezdniowej o drugą jezdnię poprawi płynność ruchu oraz ujednolici przekrój drogi między miastem, a węzłem Olsztyn Południe. Przebudowa skrzyżowań na ronda turbinowe zmniejszy czas oczekiwania na wykonanie relacji skrajnych. To wszystko przełoży się na poprawę lokalnego bezpieczeństwa ruchu.

Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną wyznaczone na terenie utwardzonym i niezadrzewionym. Jako tereny potencjalnego zaplecza sugeruje się niewykorzystywany parking o pow. ok. 0,8 ha przy ul. Nad Łyna (ok. km 1+995, strona lewa). Jest to miejsce utwardzone, niezadrzewione i niewykorzystywane. Innym miejscem do ewentualnej lokalizacji zaplecza jest pole o pow. ok. 3,5 ha na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Kalinowskiego, po lewej stronie drogi, od ok. km 0+620 do km ok. 0+960. Będzie ona zabezpieczać tankowanie maszyn roboczych. Tankowanie sprzętu budowlanego odbywać się będzie na zapleczu budowy z mobilnej, niewielkiej cysterny z zapasem sorbentu bądź z kontenerowej stacji paliwa dieslowskiego, z dwupłaszczowym zbiornikiem. W razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) wykonawca robót budowlanych zabezpieczy miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i usunie jego skutki.

W pobliżu nowych obiektów mostowych (wiadukt nad kolejną i przepust/przejście dla zwierząt), na czas budowy zostanie zorganizowana droga technologiczna o szerokości 3,0 m wraz z placem do zawracania na jej końcu (plac o wymiarach 12,50x12,50 m). Droga technologiczna na odcinku od przepustu do przejazdu PKP o nawierzchni utwardzonej (np. nawierzchnia z płyt betonowych) będzie tylko na czas budowy i zostanie rozebrana wraz z końcem realizacji inwestycji. Pod tą drogą zaprojektowano przepust tymczasowy o średnicy 150 cm, który zostanie rozebrany wraz z rozbiórką drogi technologicznej.

Na etapie realizacji prac powstawać będą typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady budowlane. Technologia prac i sposób wykonania nawierzchni nie będzie powodować powstawania odpadów technologicznych. W fazie realizacji przedsięwzięcia odbywać się będzie selektywne czasowe składowanie wytwarzanych odpadów komunalnych i budowlanych. Wszystkie odpady powstające na terenie realizowanej inwestycji, jak i w trakcie eksploatacji drogi będą zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach. Odpady będą systematycznie przekazywane odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Jak wykazują wstępne szacunki niemożliwe będzie wykorzystanie na miejscu budowy drogi ziemi z przewidywanych wymian gruntu i całego zebranego humusu. Część odpadów z betonu i destruktu asfaltowego pozyskanego z rozbiórek, w przypadku utracenia statusu odpadów będzie zastosowana do podbudowy korpusu drogowego.

W trakcie eksploatacji będzie powstawało bardzo niewiele odpadów (niewielkie ilości piasku na podjazdach sypane tam w warunkach zimowych). Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych.

Etap realizacji planowanego zamierzenia będzie związany z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza powodowaną przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie oraz emisją pyłów powstającą w czasie rozbiórek istniejącej infrastruktury i formowania nowego korpusu drogowego, dowozu kruszyw i manipulacji masami ziemnymi. Z uwagi na niezorganizowany oraz liniowy i przejściowy charakter tych emisji nie będą one znacząco negatywnie oddziaływały na środowisko. Hałas powodowany przez pracę maszyn zminimalizowany będzie poprzez stosowanie nowoczesnych, sprawnych, dobrze konserwowanych, posiadających aktualne atesty urządzeń oraz zaniechanie sumowania w jednym miejscu i czasie prac najbardziej hałaśliwych, a także zaniechanie wszelkich prac i transportu w nocy w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony akustycznej. Technologia prac drogowych związanych z zagęszczaniem podłoża przewiduje skrapianie wodą, co zminimalizuje pylenie. Prace w większości (zwłaszcza związane z obiektami mostowymi) będą prowadzone w znacznym oddaleniu od siedzib ludzkich.

Na podstawie wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń motoryzacyjnych wokół planowanej do rozbudowy drogi, stwierdzono, że na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.

Analiza akustyczna przeprowadzona została dla odcinka drogi od ok. km 0+438 (od ok. km 0+000 planuje się tylko budowę ścieżki rowerowej) do granicy miasta Olsztyna, gdyż w gminie Stawiguda nie ma w sąsiedztwie drogi terenów wymagających ochrony przed hałasem. Jej wyniki wskazują na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia przy budynku mieszkalnym (ul. Warszawska 102) oraz budynku hotelowym (ul. Warszawska 119). Dla terenów tych zaprojektowane zostaną przezroczyste ekrany akustyczne, wskazane w sentencji postanowienia, które zapewnią dotrzymanie norm akustycznych w środowisku.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze dorzecza Pregoly (w regionie wodnym Łyny i Węgorapy), dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly*, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1959). Inwestycja nie stwarza ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych i podziemnych.

Podczas realizacji przedsięwzięcia woda będzie zużywana do skraplania nawierzchni, pokrywania powierzchni walców, a jej zużycie może być szacowane na około 100-200 m³. Technologia prac budowlanych nie generuje żadnych ścieków. Zapieczętowanie budowy będzie wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami, które będą opróżniane przez specjalistyczne firmy. Planowane przedsięwzięcie jest usytuowane na obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych, które nie mają warstwy trudno przepuszczalnej. Niemniej, w miejscu prac ziemnych związanych z budową obiektu kolejowego oraz przepustu na cieku wodnym poziom wód gruntowych jest bardzo głęboko (5,8 m i 3,3 m poniżej poziomu terenu) i nie przewiduje się prowadzenia wykopów do tej głębokości, a więc nie zakłada się konieczności pompowania wody z tych wykopów. Z uwagi na fakt, iż wody cieku, który jest i ma być przeprowadzony przepustem są małej skali przewiduje się wieloetapowe przeprowadzenie wody w czasie rozbiórki istniejącego obiektu i budowy nowego polegające na przełożeniu cieku w zakresie korpusu drogowego i czasowym pompowaniu wody.

Realizacja inwestycji wymaga zmiany sposobu odwodnienia drogi wojewódzkiej. Na terenie miasta Olsztyn odwodnienie drogi odbywać się będzie za pomocą kanalizacji deszczowej, będącej przebudową istniejącej kolidującej z inwestycją. Zlewnia I - od ok. km 0+000 do ok. km 0+600 obsługiwana przez istniejącą sieć kanalizacji deszczowej, wody opadowe z nawierzchni drogowej będą zbierane przez tą sieć i odprowadzane istniejącym rurociągiem do rz. Kortówka, po ich podczyszczeniu przez zespół urządzeń (osadniki i separator) zlokalizowanych bezpośrednio przed wylotem. Od ok. km 0+600 do ok. km 1+028 wody opadowe i spływowe trafią do projektowanych wpustów i dalej do nowej kanalizacji deszczowej, na jej końcu będą podczyszczane w osadnikach i separatorach węglowodorów, a następnie po tym podczyszczeniu trafią do istniejącego rowu otwartego i dalej do Łyny. Natomiast od ok. km 1+028,45 do ok. km 1+550 projektowane jest zbieranie wód opadowych przez rowy przydrożne i dalsze ich odprowadzenie w kierunku miasta Olsztyna, poprzez studnie z osadnikami, do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zlewnia II (od ok. km 1+550 do ok. km 2+312) obsługiwana będzie głównie przez projektowane rowy przydrożne oraz miejscowe odcinki kanalizacji deszczowej i rowy kryte zlokalizowane w okolicach projektowanego ronda w ok. km 1+942 oraz w ok. km 2+250. Na wysokości ok. km 2+250 zebrana woda projektowanym odcinkiem kanalizacji deszczowej zostanie odprowadzona do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego przez zespół urządzeń podczyszczających (separator i osadnik) zlokalizowanych bezpośrednio przed wylotem wody do zbiornika. Zlewnia III (od ok. km 2+312 do ok. km 3+016) obsługiwana będzie przez projektowane rowy przydrożne, które będą prowadziły wody opadowe do istniejącego rowu krytego zlokalizowanego w ok. km od 2+812 do ok. km 2+700, gdzie woda zostanie zretencjonowana oraz oczyszczona w istniejącym separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawieszin mineralnych.

Odprowadzanie wód opadowych i spływowych z drogi nie wygeneruje znaczących oddziaływań środowiskowych, przewidywane stężenia limitowanych zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych do środowiska będą poniżej poziomów dopuszczalnych.

Ogółem emisja CO₂ z całego przewidywanego do rozbudowy odcinka DW527 w 2034 r. (+10 lat po oddaniu nowego odcinka drogi do użytku) wyniesie 4035 Mg/rok. Ponieważ oszacowana emisja jest niewielka i występuje również w sytuacji niezrealizowania przedsięwzięcia (wynika z eksploatacji obecnej trasy), przy tych samych ilościach pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku, stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie obojętne (w stosunku do stanu obecnego) dla klimatu - co do wielkości emisji CO₂. Dla zabezpieczenia zmodernizowanego szlaku drogowego przed

konsekwencjami zjawisk wynikających z ocieplania się klimatu podbudowa i jej zagęszczanie zaprojektowana zostanie tak, aby uniknąć ryzyka powstania gruntów i ognisk wysadzinowych. Ponadto, w tym celu planuje się wymianę gruntu prowadzącą do zmiany w niektórych miejscach grupy nośności gruntu. Dodatkowo, warstwy betonów asfaltowych będą projektowane z wysokiej jakości mieszanek bitumicznych, charakteryzujących się wysoką mrozoodpornością. Ekrany akustyczne zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem bezpiecznego fundamentowania, stabilności i odporności na gwałtowne wiatry. Rozbudowany odcinek DW527 na wylocie z Olsztyna i w terenie podmiejskim będzie umożliwiał intensyfikację komunikacji zbiorowej, co jest skutecznym środkiem minimalizującym emisję CO₂ do powietrza.

Sam obiekt – droga nie niesie z sobą jakichkolwiek poważnych zagrożeń dla środowiska. Takie zagrożenia mogą wystąpić jedynie na skutek ewentualnych katastrof komunikacyjnych, szczególnie z udziałem transportu przewożącego substancje niebezpieczne (chemikalia, paliwa). Oszacowane prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowej drodze jest znikome. W przypadku omawianej inwestycji nie przewiduje się specjalnych technicznych działań ochronnych na wypadek poważnej awarii. Przeciwdziałanie skutkom awarii będzie należeć do wyspecjalizowanych służb ratowniczych, we współpracy z inspekcją ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę charakter terenu inwestycji (nie są to tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, powodziami, czy ruchami sejsmicznymi), nie występuje ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej.

Ryzyko katastrofy budowlanej, choć teoretycznie występujące z uwagi na obiekty mostowe projektowane w ciągu przedmiotowego odcinka drogi, jest niewielkie, co wynika z rygorystycznych wymogów projektowych tego typu obiektów, stałego nadzoru w trakcie jego budowy oraz z procedur odbioru z udziałem inspekcji nadzoru budowlanego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza formami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.), w tym poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007, znajdujący się w odległości ponad 4 km na południe od inwestycji. Planowana inwestycja znajduje się w granicach korytarza 13k o znaczeniu krajowym sieci ekologicznej ECONET 6. Korytarz w tym rejonie obejmuje również osiedla mieszkaniowe i teren uniwersytetu w Olsztynie. Migracja na tym obszarze ma charakter lokalny.

Teren wzdłuż planowanego odcinka DW527 jest niezbyt urozmaicony, występują tu dwa typy szaty roślinnej - miejski (z zielenią urządzoną i spontanicznie zarastającymi terenami ruderalnymi) oraz leśny - lasy gospodarcze (od ok. km 1+088, czyli od granicy Olsztyna do końca przedsięwzięcia). Ponadto na początkowym fragmencie występuje sąsiedztwo szuwarów. Rozbudowa drogi będzie się odbywała w pasie istniejącej, ruchliwej drogi.

Na terenie objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie kocanki piaskowej *Helichrysum arenarium* (ochrona częściowa). Stanowiska gatunku nie jest zagrożone zniszczeniem w czasie prac budowlanych. Stwierdzono również występowanie 2 chronionych i zagrożonych gatunków porostów - odnoźnicy mączystej i rurkowatej, jednak zaplanowana inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na regionalne populacje chronionych gatunków porostów.

W rejonie przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania siedlisk chronionych, grzybów chronionych i bezkręgowców objętych ścisłą ochroną prawną. W trakcie budowy dojdzie do zniszczenia 3 mrowisk mrówki śmawej *Formica polyctena* (ochrona częściowa) w ok. km 1+380 (dwa mrowiska) i ok. km 1+460, wszystkie po prawej stronie osi. Mrowiska zostaną przeniesione na inne siedliska, najodpowiedniejszy do tego celu wydaje się las sąsiadujący z linią kolejową (południowa wystawa). Mrowiska zostaną przeniesione wcześniej wiosną, tak by owady miały cały sezon na odbudowanie zniszczonych struktur gniazda. Nie stwierdzono negatywnego oddziaływania na inne gatunki. Droga, w obrębie której wykonywano badania istnieje w tym miejscu od kilkudziesięciu lat, przez co jej przebudowa nie wpłynie negatywnie na zamieszkujące teren bezkręgowce. Niemniej prace prowadzone będą w sposób powodujący jak najmniejszą ingerencję w siedliska leśne, tak by maksymalnie ograniczyć zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

W rejonie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie płazów (ropuchy szarej, żaby trawnej, moczarowej i zielonej). Obszarami cennymi dla płazów jest odcinek na początku inwestycji - szuwały z rowami melioracyjnymi i odcinek Kortówki, gdzie nurt jest tamowany przez bobry oraz ciek w ok. km 2+500 i jego bezpośrednie otoczenie. Pierwszy obszar znajduje się po lewej stronie od ok. km 0+000 do ok. km 0+300, jednak po prawej stronie drogi w tym miejscu teren nie jest dla płazów atrakcyjny i nie stwierdzono istotnej migracji płazów przez drogę na tym odcinku. W przypadku otoczenia cieku, po obu stronach drogi (nasypu) występują rozlewiska tworzone przez bobry i jest to teren atrakcyjny dla tej grupy zwierząt, również poza okresem godów. Biorąc powyższe pod uwagę, w celu zminimalizowania wpływu prac budowlanych na ww. grupę zwierząt, w sentencji

niniejszego postanowienia wskazano na obowiązek ich prowadzenia, na ww. odcinkach inwestycji, pod nadzorem herpetologa. Obecnie migracja płazów jest tu utrudniona z powodu wysokiego nasypu drogowego i częstej niedrożności przepustu. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowane zostanie przejście dolne dla zwierząt w ok. km 2+450 - 2+540 skonsolidowane z przepustem wodnym. Z uwagi na znaczne zagłębienie koryta cieku, przepust wodny będzie poprowadzony poniżej przejścia dla zwierząt. Przepust będzie miał przekrój eliptyczny, szerokość ok. 2,2 m, wysokość ok. 1,71 m, z uwagi na długość ok. 76 m, nie będzie wyposażony w półki dla drobnych zwierząt, a migrację zapewni przejście dla zwierząt.

Stanowiska gadów nie będą zagrożone zniszczeniem podczas prac budowlanych i podczas eksploatacji nowej drogi.

W obszarze przedsięwzięcia stwierdzono występowanie 8 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe (bogotka, cierniówka, grzywacz, kos, piegża, trznadel i zięba). Wśród ptaków, których siedliska będą w strefie oddziaływania prac budowlanych nie ma gatunków szczególnie rzadkich i zagrożonych w skali kraju lub regionu. Oprócz utarty siedlisk, obszary położone w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy poddane będą oddziaływaniom akustycznym, które obniżać będą walory siedliskowe miejsc lęgowych ptaków.

Na badanym obszarze stwierdzono stanowiska bobra europejskiego *Castor fiber*, gatunku chronionego w ramach Natura 2000 (w rejonie początku odcinka, ok. km 0+000 - 0+300 po lewej stronie, w rzece Kortówce oraz w rejonie cieku w ok. km 2+500 po obu stronach). Na cieku istnieją przetamowania i rozlewiska (dość regularnie niszczone przy użyciu ciężkiego sprzętu przez zarządcę cieku). Występują tu liczne ślady żerowania i nory. Sam przepust pod nasypem posiada niewielką średnicę i zwierzęta łatwo go zatamowują, w efekcie nie mogą się nim przedostać na drugą stronę drogi i podejmują próby przejścia górą. Na terenach leśnych obserwowano liczne tropy i ślady występowania jeleni *Cervus elaphus*, dzików *Sus scrofa*, saren *Capreolus capreolus*, zajęcy *Lepus capensis*, lisa *Vulpes vulpes*, znaleziono martwego borsuka *Meles meles* na drodze (w rejonie skrzyżowania z ul. Nad Łyna), a ponadto myszowatych i nornikowatych (myszy polnej *Apodemus agrarius*, nornicy rudej *Myodes glareolus*, nornika zwyczajnego *Microtus arvalis*). Obszar leśny przecięty przedmiotowym odcinkiem drogi jest również miejscem występowania i migracji łosi *Alces alces*, kilkakrotnie obserwowano osobniki tego gatunku, stwierdzano ślady i tropy. Powyższe wskazuje, że teren leśny w rejonie inwestycji, pomimo bliskości zabudowy miejskiej, jest istotnym miejscem występowania ssaków. Planowane do budowy w ok. km 2+450 - 2+540 przejście dolne dla zwierząt połączone z ogrodzeniem zapewni bezpieczną migrację zwierzętom występującym w otoczeniu drogi.

Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że cały badany teren jest obszarem o wysokiej aktywności nietoperzy. Nietoperze przemieszczają się licznie wzdłuż badanych dróg, krawędzi lasów oraz cieków. Jako miejsce o dużym znaczeniu dla lokalnych populacji należy z pewnością wyróżnić zbiornik retencyjny położony ok. 750 m na północny zachód od analizowanej drogi, ciek wodny między zbiornikiem, a przepustem pod drogą krajową oraz położone nad nim podmokłe łąki i rozlewiska oraz obszarem ul. Nad Łyna, a także leśny odcinek drogi prowadzący od skrzyżowania z ul. Nad Łyna w kierunku Olsztyna. Obszar ten uznać należy za ważną trasę przelotów i żerowania. Na podstawie obserwacji stwierdzono, że całą drogę na badanym terenie uznać należy za trasę przelotów nietoperzy, trasy przelotów nie prowadzą wzdłuż torów kolejowych, natomiast ciek jest potencjalnie naturalnym korytarzem ekologicznym, który obecnie przerwany jest przez drogę. W analizowanym buforze drogi nie stwierdzono kolonii rozrodczych nietoperzy. Analizowany bufor wokół drogi nie jest szczególnie bogaty w siedliska mogące stanowić kryjówki dla kolonii rozrodczych, dominuje młody drzewostan sosnowy, brak jest budynków.

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się do usunięcia 3192 drzew, w tym drzew 2532 z obszary leśnego oraz 427 z obszaru miasta Olsztyn dla których tylko przewidziano nowe nasadzenia w ilości drzew usuwanych. Wycinka przedmiotowych drzew zostanie wykonana poza sezonem lęgowym ptaków, a drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone stosownie do warunków wskazanych w sentencji postanowienia. W celu kompensacji przyrodniczej inwestor dokona nasadzeń zastępczych po wybudowaniu drogi w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew wg wskazań w sentencji niniejszego postanowienia. Zgodnie z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem, istnieje konieczność zachowania ciągłości, odnawiania zasobów i tworów przyrody, szczególnie w obrębie zadrzewień, uzasadnione jest zatem zastąpienie starych drzew nowymi nasadzeniami wzdłuż istniejącej drogi, w miarę możliwości, jak najbliżej miejsca, gdzie rosły usunięte drzewa.

Województwo warmińsko-mazurskie wyróżnia się zdecydowanie nie tylko w skali Polski, ale również Europy pod względem liczby i stanu zachowania alei przydrożnych. Są one świadectwem

świadomego kształtowania i komponowania krajobrazu kulturowego Warmii i Mazur oraz nierozzerwalnie związanych z nim historią oraz tradycją regionu. Aleje przydrożne są unikatowym bogactwem województwa warmińsko-mazurskiego. Należy zatem dążyć do ciągłego odtwarzania ich zasobów w sposób, który umożliwi rzeczywiste zapewnienie ich przetrwania. Nieoceniona jest rola zadrzewień w miastach, regulują one temperaturę otoczenia, w przypadku dużych aglomeracji ograniczają oddziaływanie tak zwanej miejskiej wyspy ciepła. Drzewa redukują prędkość wiatrów, przyczyniając się zimą do ograniczenia strat ciepła. Przyczyniają się do zwiększenia wilgotności powietrza łagodząc suszę miejską, zarówno poprzez transpirację jak i okresowe zatrzymywanie wody w koronach, na liściach, a także poprawiając wchłanianie wody opadowej przez glebę - ułatwiają retencję wody, zmniejszają jej spływ do kanałów burzowych. Jak wszystkie rośliny produkują tlen i pochłaniają dwutlenek węgla, są w tym jednak najbardziej efektywne, ze względu na rozmiary. Poza tym pochłaniając dwutlenek węgla wbudowują go „na stałe” w drewno, czego nie są w stanie dokonać rośliny zielne, których tkanki butwieją i wydzielają dwutlenek węgla jeszcze w tym samym, najdalej następnym roku. Poza tym drzewa wykazują niezwykle właściwości fotoremedjacyjne - pochłaniają wiele zanieczyszczeń gazowych i płowych, w wyniku rizofiltracji oczyszczają wody opadowe. Fitoremedjacja, jest w praktyce jedynym sposobem na oczyszczanie zdegradowanych siedlisk przyulicznych i innych miejskich. Tłumią także miejski hałas - poprzez rozpraszanie i pochłanianie łagodzą szorstkość dźwięków. W tym przypadku ważne jest również oddziaływanie zieleni, która wizualnie oddziela nas od źródła dźwięków, inaczej wówczas odbieramy ich natężenie. Drzewa są miejscem, w którym przebywają liczne owady ptaki i ssaki, bez drzew w mieście by ich nie było. Szczególnie cenne są w tym przypadku drzewa stare, w tym dziuplaste. Drzewa ogrywają zatem ogromną rolę w kształtowaniu różnorodności biologicznej ekosystemów miejskich. Biorąc powyższe pod uwagę w celu szybszego zrekompensowania strat w zielni wysokiej, która może mieć odczuwalny wpływ na mieszkańców miasta Olsztyna, wskazane jest nasadzenie drzew większych gabarytowo.

W związku ze stwierdzeniem oddziaływania na zidentyfikowane w obszarze przedsięwzięcia gatunki chronione 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 2016 r., poz. 2183 z późn. zm.),

wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ww. rozporządzeniach oraz w ustawie o *ochronie przyrody*. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwytanie; 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 Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wydanej na podstawie art. 56 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o *ochronie przyrody*) lub 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 ustawy oraz § 6 rozporządzenia). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ww. ustawy).

Na podstawie przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono konieczność uzyskania zezwolenie RDOŚ w Olsztynie co najmniej na:

- niszczenie siedlisk i okazów kocanek piaskowych na łące (ok. 90 m na lewo od osi planowanej drogi w ok. km 0+850),
- niszczenie siedlisk i okazów chronionych gatunków porostów tj.: odnoźnicy mączystej oraz pustułki rurkowatej,
- niszczenie siedlisk oraz 3 mrowisk mrówki śmawej *Formica polyctena*,
- niszczenie siedlisk: trzmieła ziemnego (*Bombus terrestris*), trzmieła kamiennika (*Bombus lapidarius*), trzmieła drzewnego (*Bombus hypnorum*), ślimaka winniczka, ropuchy szarej (*Bufo*

bufo), żaby trawnej (*Rana temporaria*), żaby moczarowej (*Rana arvalis*), żaby zielonej, bogatki, cierniówki, dzwońca, grzywacza, kosa, piegży, trznadła, żięby, mroczka późnego, borowca wielkiego, karlika drobnego, karlika malutkiego, karlika większego, *Myotis* sp.

Jedynym zabytkiem jest leżący w odległości ok. 35 m na południowy wschód od wschodniej krawędzi istniejącej jezdni ul. Warszawskiej (DW 527) ślad osadniczy. Ponadto w gminnej ewidencji zabytków figuruje dom (ul. Warszawska 102). Dom ten nie jest przewidywany do rozbiórki. Budynek ten będzie zabezpieczony ekranem akustycznym, który zostanie posadowiony w odległości ok. 2,0 m od budynku i nie mniej niż 7,8 m od pasa ruchu jezdni DW527.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, obszarach górskich, wodno-błotnych, obszarach siedlisk łęgowych i ujściach rzek, strefach ochronnych ujęć wód oraz obszarach chronionych zbiorników wód śródlądowych. Na terenie inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszary uzdrowisk czy ochrony uzdrowiskowej oraz obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami przylegającymi do jezior (najbliższe jezioro Starodworskie zlokalizowane jest w odległości ok. 400 m od inwestycji). Realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała kumulowania się oddziaływań z istniejącymi i planowanymi przedsięwzięciami w obszarze.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia organ spełniając wymóg art. 10 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego* obwieszczeniem z dnia 28.11.2022 r. poinformował strony postępowania o zgromadzeniu materiału dowodowego niezbędnego do wydania żądanej decyzji, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentacją postępowania oraz możliwością wypowiedzenia co do złożonych materiałów w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło jego publiczne obwieszczenie. W wyznaczonym terminie żadne uwagi nie wpłynęły.

Wójt Gminy Stawiguda jako organ właściwy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z załącznikami oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 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, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko, postanowił przychylić się do stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Dyrektora Zarząd Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Prezydenta Olsztyna i stwierdza, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach i niniejszej decyzji, dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś* Wójt Gminy Stawiguda podaje do publicznej wiadomości informację o wydaniu niniejszej decyzji poprzez zamieszczenie w publicznie dostępnym wykazie danych, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej <http://bip.stawiguda.pl/>, na tablicach ogłoszeń w sołectwie Tomaszkowo, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Olsztyna z uwagi, że liczba stron w postępowaniu przekracza 20.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.
3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a *ustawy o oś z dnia 3 października 2008 r.* Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.

Otrzymują:

1. Województwo Warmińsko-Mazurskie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przez pełnomocnika - Pana Wojciecha Grzybowskiego
2. pozostałe strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. RDOŚ w Olsztynie
2. PPIS w Olsztynie
3. PGW Wody Polskie ZZ w Olsztynie
4. Prezydent Olsztyna
5. Starostwo Powiatowe w Olsztynie

WOJT
Michał Kontraktowicz

Załącznik nr 1 do Decyzji Nr 1/2023 Wójta Gminy Stawiguda z dnia 04.01.2023 r. znak: OŚiP.6220.18.2022.JM.25 o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzającej brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie miasta Olsztyna do węzła Olsztyn Południe.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka została przedstawiona w oparciu o informacje przekazane przez Inwestora oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Prezydenta Olsztyna.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku o długości ok. 3,016 km, od ul. Dybowskiego w Olsztynie, do sąsiedztwa węzła Olsztyn Południe i zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), rozpatrywane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (§ 3 ust. 1 pkt 62 - *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie rozbudowa dotyczy odcinka drogi o długości osiągającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Docelowe parametry projektowe rozbudowanego odcinka DW527 to: droga klasy G (główna), o nośności nawierzchni – 115kN, przekroju poprzecznym 2x2 (droga dwujezdniowa), szerokości pasów ruchu - 3,5 m, szerokości opasek zewnętrznych i wewnętrznych 0,5m, z pasem dzielącym o szerokości 5,0 m, pobocznymi gruntowymi (szerokość min. 1,0 m), ścieżką rowerową i chodnikiem. Początek inwestycji przyjęto od skrzyżowania z ul. Dybowskiego w ok. km 0+000 natomiast koniec opracowania dowiązано do wybudowanej dwujezdniowej drogi przed węzłem Olsztyn Południe ok. km 3+016. Od ok. km 0+000 do ok. km 0+438 nie projektuje się robót nawierzchniowych na drodze wojewódzkiej nr 527, a jedynie budowę ścieżki rowerowej wraz z przyległym chodnikiem. W ramach inwestycji zaprojektowano:

- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej od ok. km 2+900 do km ok. 3+340,
- budowę drogi technologicznej wraz z placem do zawracania od zjazdu w ok. km 2+694,50 w stronę cieku „Dopływ spod leśn. Stary Dwór”,
- budowę zbiornika chłonno-odparowującego wraz z drogą dojazdową i placem do zawracania od zjazdu w ok. km 1+942,50 w stronę terenu PKP,
- rozbudowę drogi powiatowej ul. Nad Łyna od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+176,90,
- rozbudowę drogi gminnej ul. Słoneczna od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+158,20,
- przebudowę drogi gminnej ul. Kalinowskiego od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+065,00,
- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Kalinowskiego od ok. km 0+000,00 do km ok. 0+550,85,
- nowy obiekt nad torami który znajdzie się w zakresie od km ok. 2+285 do km ok. 2+339,
- nowy obiekt nad ciekiem który znajdzie się w zakresie od km ok. 2+450 do km ok. 2+540.

Od ok. km 0+438 do ok. km 0+594,80 (tj. do skrzyżowania z ul. Kalinowskiego) projektowany przebieg trasy zasadniczo pokrywa się ze stanem istniejącym, natomiast od ok. km 1+940 do ok. km 3+016 (tj. od skrzyżowania z ul. Nad Łyna do sąsiedztwa węzła Olsztyn Południe), trasę zaprojektowano zachowując prawą krawędź istniejącej drogi wojewódzkiej. Na pozostałym odcinku, czyli od

ok. km 0+594,80 do ok. km 1+940 trasę skorygowano. Pod nowym wiaduktem drogowym znajdującym się nad linią kolejową nr 216 Działdowo - Olsztyn założono rezerwę terenu pod drugi tor po stronie nieparzystej linii i przewidziano zwiększenie odległości pomiędzy torami. Ponadto, do projektowanego przepustu planowane jest wybudowanie dodatkowej drogi technologicznej docelowej po południowo-wschodniej stronie drogi głównej. Droga dodatkowa będzie miała szerokość ok. 3 m i będzie biegła od zjazdu z drogi głównej w ok. km 2+694 do sąsiedztwa przepustu, na końcu tej drogi będzie plac do zawracania.

Podstawowym zadaniem projektowanego, rozbudowanego odcinka drogi wojewódzkiej jest poprawa wjazdu i wyjazdu z miasta Olsztyn. Rozbudowa obecnej drogi jednojezdniowej o drugą jezdnię poprawi płynność ruchu oraz ujednolici przekrój drogi między miastem, a węzłem Olsztyn Południe. Przebudowa skrzyżowań na ronda turbinowe zmniejszy czas oczekiwania na wykonanie relacji skrajnych. To wszystko przełoży się na poprawę lokalnego bezpieczeństwa ruchu.

Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną wyznaczone na terenie utwardzonym i niezadrzewionym. Jako tereny potencjalnego zaplecza sugeruje się niewykorzystywany parking o pow. ok. 0,8 ha przy ul. Nad Łyna (ok. km 1+995, strona lewa). Jest to miejsce utwardzone, niezadrzewione i niewykorzystywane. Innym miejscem do ewentualnej lokalizacji zaplecza jest pole o pow. ok. 3,5 ha na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Kalinowskiego, po lewej stronie drogi, od ok. km 0+620 do km ok. 0+960. Będzie ona zabezpieczać tankowanie maszyn roboczych. Tankowanie sprzętu budowlanego odbywać się będzie na zapleczu budowy z mobilnej, niewielkiej cysterny z zapasem sorbentu bądź z kontenerowej stacji paliwa dieslowskiego, z dwupłaszczowym zbiornikiem. W razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) wykonawca robót budowlanych zabezpieczy miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i usunie jego skutki.

W pobliżu nowych obiektów mostowych (wiadukt nad koleją i przepust/przejście dla zwierząt), na czas budowy zostanie zorganizowana droga technologiczna o szerokości 3,0 m wraz z placem do zawracania na jej końcu (plac o wymiarach 12,50x12,50 m). Droga technologiczna na odcinku od przepustu do przejazdu PKP o nawierzchni utwardzonej (np. nawierzchnia z płyt betonowych) będzie tylko na czas budowy i zostanie rozebrana wraz z końcem realizacji inwestycji. Pod tą drogą zaprojektowano przepust tymczasowy o średnicy 150 cm, który zostanie rozebrany wraz z rozbiórką drogi technologicznej.

Na etapie realizacji prac powstawać będą typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady budowlane. Technologia prac i sposób wykonania nawierzchni nie będzie powodować powstawania odpadów technologicznych. W fazie realizacji przedsięwzięcia odbywać się będzie selektywne czasowe składowanie wytwarzanych odpadów komunalnych i budowlanych. Wszystkie odpady powstające na terenie realizowanej inwestycji, jak i w trakcie eksploatacji drogi będą zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach. Odpady będą systematycznie przekazywane odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Jak wykazują wstępne szacunki niemożliwe będzie wykorzystanie na miejscu budowy drogi ziemi z przewidywanych wymian gruntu i całego zebranego humusu. Część odpadów z betonu i destruktu asfaltowego pozyskanego z rozbiórek, w przypadku utracenia statusu odpadów będzie zastosowana do podbudowy korpusu drogowego.

W trakcie eksploatacji będzie powstawało bardzo niewiele odpadów (niewielkie ilości piasku na podjazdach sypane tam w warunkach zimowych). Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych.

Etap realizacji planowanego zamierzenia będzie związany z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza powodowaną przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie oraz emisją pyłów powstającą w czasie rozbiórek istniejącej infrastruktury i formowania nowego korpusu drogowego, dowozu kruszyw i manipulacji masami ziemnymi. Z uwagi na niezorganizowany oraz liniowy i przejściowy charakter tych emisji nie będą one znacząco negatywnie oddziaływały na środowisko.

Na podstawie wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń motoryzacyjnych wokół planowanej do rozbudowy drogi, stwierdzono, że na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze dorzecza Pregoly (w regionie wodnym Łyny i Węgorapy), dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly*, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1959). Inwestycja nie stwarza ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych i podziemnych

Realizacja inwestycji wymaga zmiany sposobu odwodnienia drogi wojewódzkiej. Na terenie miasta Olsztyn odwodnienie drogi odbywać się będzie za pomocą kanalizacji deszczowej, będącej przebudową istniejącej kolidującej z inwestycją. Zlewnia I - od ok. km 0+000 do ok. km 0+600

obsługiwana przez istniejącą sieć kanalizacji deszczowej, wody opadowe z nawierzchni drogowej będą zbierane przez tą sieć i odprowadzane istniejącym rurociągiem do rz. Kortówka, po ich podczyszczeniu przez zespół urządzeń (osadniki i separator) zlokalizowanych bezpośrednio przed wylotem. Od ok. km 0+600 do ok. km 1+028 wody opadowe i spływowe trafią do projektowanych wpustów i dalej do nowej kanalizacji deszczowej, na jej końcu będą podczyszczane w osadnikach i separatorach węglowodorów, a następnie po tym podczyszczeniu trafią do istniejącego rowu otwartego i dalej do Łyny. Natomiast od ok. km 1+028,45 do ok. km 1+550 projektowane jest zbieranie wód opadowych przez rowy przydrożne i dalsze ich odprowadzenie w kierunku miasta Olsztyna, poprzez studnie z osadnikami, do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zlewnia II (od ok. km 1+550 do ok. km 2+312) obsługiwana będzie głównie przez projektowane rowy przydrożne oraz miejscowe odcinki kanalizacji deszczowej i rowy kryte zlokalizowane w okolicach projektowanego ronda w ok. km 1+942 oraz w ok. km 2+250. Na wysokości ok. km 2+250 zebrana woda projektowanym odcinkiem kanalizacji deszczowej zostanie odprowadzona do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego przez zespół urządzeń podczyszczających (separator i osadnik) zlokalizowanych bezpośrednio przed wylotem wody do zbiornika. Zlewnia III (od ok. km 2+312 do ok. km 3+016) obsługiwana będzie przez projektowane rowy przydrożne, które będą prowadziły wody opadowe do istniejącego rowu krytego zlokalizowanego w ok. km od 2+812 do ok. km 2+700, gdzie woda zostanie zretencjonowana oraz oczyszczona w istniejącym separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawiesin mineralnych.

Odprowadzanie wód opadowych i spływowych z drogi nie wygeneruje znaczących oddziaływań środowiskowych, przewidywane stężenia limitowanych zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych do środowiska będą poniżej poziomów dopuszczalnych.

Ogółem emisja CO₂ z całego przewidywanego do rozbudowy odcinka DW527 w 2034 r. (+10 lat po oddaniu nowego odcinka drogi do użytku) wyniesie 4035 Mg/rok. Ponieważ oszacowana emisja jest niewielka i występuje również w sytuacji niezrealizowania przedsięwzięcia (wynika z eksploatacji obecnej trasy), przy tych samych ilościach pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku, stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie obojętne (w stosunku do stanu obecnego) dla klimatu - co do wielkości emisji CO₂.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza formami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.), w tym poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Teren wzdłuż planowanego odcinka DW527 jest niezbyt urozmaicony, występują tu dwa typy szaty roślinnej – miejski (z zielenią urządzoną i spontanicznie zarastającymi terenami ruderalnymi) oraz leśny – lasy gospodarcze (od ok. km 1+088, czyli od granicy Olsztyna do końca przedsięwzięcia). Ponadto na początkowym fragmencie występuje sąsiedztwo szuwarów. Rozbudowa drogi będzie się odbywała w pasie istniejącej, ruchliwej drogi.

W rejonie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie płazów (ropuchy szarej, żaby trawnej, moczarowej i zielonej). W ramach przedsięwzięcia zaprojektowane zostanie przejście dolne dla zwierząt w ok. km 2+450 - 2+540 skonsolidowane z przepustem wodnym. Z uwagi na znaczne zagłębienie koryta ciek, przepust wodny będzie poprowadzony poniżej przejścia dla zwierząt. Przepust będzie miał przekrój eliptyczny, szerokość ok. 2 m, wysokość ok. 1,6 m, z uwagi na długość 80 m, nie będzie wyposażony w półki dla drobnych zwierząt, a migrację zapewni przejście dla ssaków. Biorąc powyższe pod uwagę, w celu zminimalizowania wpływu prac budowlanych na ww. grupę zwierząt, w sentencji niniejszego postanowienia wskazano na obowiązek ich prowadzenia, na ww. odcinkach inwestycji, pod nadzorem herpetologa. Obecnie migracja płazów jest tu utrudniona z powodu wysokiego nasypu drogowego i częstej niedrożności przepustu.

W obszarze przedsięwzięcia stwierdzono występowanie 8 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe (bogotka, cierniówka, grzywacz, kos, piegża, trznadel i zięba). Wśród ptaków, których siedliska będą w strefie oddziaływania prac budowlanych nie ma gatunków szczególnie rzadkich i zagrożonych w skali kraju lub regionu. Oprócz utarty siedlisk, obszary położone w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy poddane będą oddziaływaniom akustycznym, które obniżać będą walory siedliskowe miejsc lęgowych ptaków.

Na badanym obszarze stwierdzono stanowiska bobra europejskiego *Castor fiber*, gatunku chronionego w ramach Natura 2000 (w rejonie początku odcinka, ok. km 0+000 - 0+300 po lewej stronie, w rzece Kortówce oraz w rejonie ciek w ok. km 2+500 po obu stronach). Na ciek istnieją przetamowania i rozlewiska (dość regularnie niszczone przy użyciu ciężkiego sprzętu przez zarządcę ciek). Występują tu liczne ślady żerowania i nory. Sam przepust pod nasypem posiada niewielką średnicę i zwierzęta łatwo go zatamowują, w efekcie nie mogą się nim przedostać na drugą stronę drogi i podejmują próby przejścia górą. Na terenach leśnych obserwowano liczne tropy i ślady występowania jeleni *Cervus elaphus*, dzików *Sus scrofa*, saren *Capreolus capreolus*, zajęcy *Lepus capensis*, lisa *Vulpes*

vulpes, znaleziono martwego borsuka *Meles meles* na drodze (w rejonie skrzyżowania z ul. Nad Łyną), a ponadto myszowatych i nornikowatych (myszy polnej *Apodemus agrarius*, nornicy rudej *Myodes glareolus*, nornika zwyczajnego *Microtus arvalis*). Obszar leśny przecięty przedmiotowym odcinkiem drogi jest również miejscem występowania i migracji łosi *Alces alces*, kilkakrotnie obserwowano osobniki tego gatunku, stwierdzano ślady i tropy. Powyższe wskazuje, że teren leśny w rejonie inwestycji, pomimo bliskości zabudowy miejskiej, jest istotnym miejscem występowania ssaków. Planowane do budowy w ok. km 2+450 - 2+540 przejście dolne dla zwierząt połączone z ogrodzeniem zapewni bezpieczną migrację zwierzętom występującym w otoczeniu drogi.

Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że cały badany teren jest obszarem o wysokiej aktywności nietoperzy. Nietoperze przemieszczają się licznie wzdłuż badanych dróg, krawędzi lasów oraz cieków. Na podstawie obserwacji stwierdzono, że całą drogę na badanym terenie uznać należy za trasę przelotów nietoperzy, trasy przelotów nie prowadzą wzdłuż torów kolejowych, natomiast ciek jest potencjalnie naturalnym korytarzem ekologicznym, który obecnie przerwany jest przez drogę. W analizowanym buforze drogi nie stwierdzono kolonii rozrodczych nietoperzy. Analizowany bufor wokół drogi nie jest szczególnie bogaty w siedliska mogące stanowić kryjówki dla kolonii rozrodczych, dominuje młody drzewostan sosnowy, brak jest budynków.

Na podstawie przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono konieczność uzyskania zezwolenie RDOŚ w Olsztynie co najmniej na:

- niszczenie siedlisk i okazów kocanek piaskowych na łące (ok. 90 m na lewo od osi planowanej drogi w ok. km 0+850),
- niszczenie siedlisk i okazów chronionych gatunków porostów tj.: odnoźnicy mączystej oraz pustułki rurkowatej,
- niszczenie siedlisk oraz 3 mrowisk mrówki ćmawej *Formica polyctena*,
- niszczenie siedlisk: trzmieła ziemnego (*Bombus terrestris*), trzmieła kamiennika (*Bombus lapidarius*), trzmieła drzewnego (*Bombus hypnorum*), ślimaka winniczka, ropuchy szarej (*Bufo bufo*), żaby trawnej (*Rana temporaria*), żaby moczarowej (*Rana arvalis*), żaby zielonej, bogatki, cierniówki, dzwońca, grzywacza, kosa, piegży, trznadła, zięby, mroczka późnego, borowca wielkiego, karlika drobnego, karlika malutkiego, karlika większego, *Myotis* sp.

Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwytywanie; 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 Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wydanej na podstawie art. 56 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody) lub 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 ustawy oraz § 6 rozporządzenia). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ww. ustawy).

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazują na konieczność podjęcia następujących działań:

1. zaplecze budowy wyznaczyć na terenie utwardzonym, niezadrzewionym:
 - a. w miejscu niewykorzystywanego parkingu o pow. ok. 0,8 ha przy ul. Nad Łyną (ok. km 1+995, strona lewa),
 - b. w okolicy skrzyżowania ulic Warszawskiej i Kalinowskiego, po lewej stronie drogi, w od ok. km 0+620 do ok. km 0+960,
 - c. teren przyległym do obecnego przebiegu DW527 w rejonie od ok. km 2+900 do końca inwestycji (wcześniej wykorzystywany jako zaplecze budowy obwodnicy Olsztyna);
 - d. zaplecze budowy zorganizować poza granicami administracyjnymi miasta Olsztyna;
2. plac budowy należy wyposażać w sorbenty. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwienia;
3. zaplecze budowy, a w szczególności powierzchnię terenu przeznaczoną do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, magazynowania materiałów budowlanych i substancji

- niebezpiecznych zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego;
4. zapewnić odpowiednią organizację robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak aby nie stanowiły zagrożenia wyciekami. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu.
 5. ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, sukcesywnie opróżnianych przez uprawnione podmioty;
 6. po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego;
 7. wszelkie prace i transport, w pobliżu terenów wymagających ochrony akustycznej, prowadzić jedynie w porze dnia, tj. w godz. 6.00-22.00; na terenach objętych ochroną akustyczną nie prowadzić kruszenia odpadów.
 8. zorganizować stanowiska do czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z terenu oraz regularne usuwanie błota i piasku z dojazdowych dróg publicznych na terenie miasta Olsztyna.
 9. wykorzystywane maszyny budowlane po zakończeniu prac garażować na utwardzonym placu budowy.
 10. ograniczać emisję wtórną pyłów poprzez zraszanie powierzchni pyłących, przykrywanie (plandeką, folią) przym materiałów sypkich, pylistych itp. - rozwiązania takie zastosować szczególnie przy budynku przy ul. Warszawskiej 102 oraz w okolicach posesji Hotelu Park.
 11. ograniczać jednoczesną pracę maszyn i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu.
 12. prowadzić rozładunek i załadunek pojazdów przy wyłączonym silniku.
 13. ograniczyć do minimum powierzchnię zaplecza budowy, w tym miejsc magazynowania materiałów budowlanych i odpadów.
 14. zaprojektować trwale związane z gruntem ekrany akustyczne:
 - a. od ok. km 0+434 do ok. km 0+580 (od strony jezdni DW527) o długości ok. 146 m, z zagięciem (jak granica działki) i wysokości 3 m,
 - b. od ok. km 0+800 do ok. km 0+848 o długości 49 m (16 m+33 m) i wysokości 4 m (od strony jezdni DW527) oraz trwale z nim połączony ekran od ul. Słonecznej o długości 16 m i wysokości 4 m;
 15. ekrany akustyczne zabezpieczyć przed kolizjami z ptakami stosując pionowe pasy o szerokości ok. 1 cm w odległości ok. 10 cm lub białe kropki o średnicy ok. 1 cm, rozmieszczone w rozstawie ok. 10 cm;
 16. zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi w czasie realizacji przedsięwzięcia odpadami, w tym minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.
 17. odpady inne niż niebezpieczne magazynować, w zależności od rodzaju, w pojemnikach, kontenerach, w wyznaczonych miejscach.
 18. miejsca magazynowania odpadów powinny być zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.
 19. odpady komunalne segregować i magazynować w specjalnych oznaczonych pojemnikach, a po nagromadzeniu przekazywać firmom posiadającym stosowne uprawnienia.
 20. masy ziemne z wykopów wykorzystać maksymalnie do niwelacji terenu przedsięwzięcia.
 21. nadwyżkę wytworzonych mas ziemnych czyli odpady - gleba, ziemia, w tym kamienie oraz pozostałe wytwarzane odpady (m. in. podczas rozbiórki obiektów oraz powierzchni utwardzonych) przekazywać uprawnionym odbiorcom, zgodnie z przepisami ustawy o odpadach. Prowadzić dokumentację potwierdzającą sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami. Przekazywanie wybranych kodów odpadów osobom fizycznym możliwe jest jedynie w ilościach i na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku.
 22. separatory substancji ropopochodnych z osadnikami poddawać okresowym przeglądom technicznym dla utrzymania ich sprawności.
 23. zapobiegać spływom powierzchniowym zanieczyszczonych wód na grunty przyległe.

- Szczególnie w okolicach domu mieszkalnego przy ul. Warszawskiej oraz posesji Hotelu Park
24. w ok. km 2+450 - 2+540 wykonać przejście dolne dla zwierząt skonsolidowane z przepustem wodnym, o przekroju łukowym, szerokości ok. 9,8 m, wysokości ok. 6 m, z wydzieloną przestrzenią dla zwierząt, o minimalnych wymiarach: 9x3,5 m; przepust wodny poprowadzić poniżej przejścia dla zwierząt;
 25. pas drogowy na przebiegu przez obszar lasu wygrodzić siatką o wysokości 2,0 m połączoną z projektowanym przejściem dla zwierząt;
 26. oświetlenie drogi zaprojektować jako kierunkowe, o barwie ciepłej, z montażem w sposób ograniczający rozpraszanie światła na tereny sąsiednie; zastosowane oświetlenie nie powinno wabić owadów (niska emisja UV, niskie natężenie); unikać oświetlania krawędzi lasu oraz koron drzew;
 27. prace budowlane na odcinku od ok. km 0+000 do ok. km 0+300 oraz w sąsiedztwie cieku w ok. km 2+500 i jego bezpośrednim otoczeniu prowadzić pod nadzorem herpetologa;
 28. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego;
 29. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew (nie wliczając drzewostanów leśnych) gatunku: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, dąb szypułkowy, dąb bezszypułkowy lub klon zwyczajny o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) - min. 12 cm, a w granicach administracyjnych miasta Olsztyna - min. 16 cm; nasadzenia zastępcze dokonać w wieźbie 6-7 m; młode drzewka posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki; w celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego pamiętać o ich regularnym podlewaniu; młodych drzewek nie sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „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. 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;
 30. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; prawidłowo wyprowadzać koronę drzewa oraz unikać jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania); w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych, drzewka wymienić na zdrowe w podobnym wieku, należące do jednego z ww. gatunków, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
 31. projekt nasadzeń zastępczych uzgodnić z Prezydentem Olsztyna;
 32. nie składować pod koronami drzew oraz w ich sąsiedztwie niezabezpieczonych środków chemicznych; ochroną objąć strefę odpowiadającą powierzchni rzutu korony powiększoną o 20% (z uwagi na korzenie zaopatrujące drzewo w wodę i składniki odżywcze); nie należy jej zabudowywać, obudowywać nieprzepuszczalnymi nawierzchniami oraz nadmiernie obciążać; w obrębie koron drzew nie składować materiałów budowlanych, ziemi z wykopów oraz innych materiałów utrudniających wymianę gazową między powietrzem a glebą;
 33. podczas prac nie dopuszczać do skracania systemu korzeniowego drzew; w razie konieczności obcięć korzeni zrobić to ostrym narzędziem (pod kątem prostym), nie pozostawiając poszarpanych korzeni oraz zabezpieczyć odpowiednim środkiem impregnującym nieszkodliwym dla drzewa, posiadającym właściwości grzybobójcze;
 34. w przypadku odsłonięcia systemu korzeniowego krawędź wykopu z odkrytymi korzeniami osłonić warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową (osłonę powinno się przymocować kołkami wbitymi w ścianę wykopu) albo warstwą torfu umocnić odeskowaniem; szczelina wypełniona torfem powinna mieć szerokość co najmniej 0,2 m;
 35. niezwłocznie po zakończeniu prac budowlanych wykopy w obrębie systemów korzeniowych drzew przysypać do poziomu pierwotnego, wzbogacając warstwę gleby ziemią urodzajną wymieszaną z kompostem;
 36. w przypadku prowadzenia prac w okresie występowania ujemnych temperatur, bryłę korzeniową chronić przed przemarzaniem w podobny sposób;
 37. pnie drzew narażonych na czas budowy zabezpieczyć, aby uniknąć ich poranienia, owijając pień jutą, grubymi matami słomianymi, trzcinowymi oraz obkładając deskami lub stosować ekrany osłonowe z desek połączonych drutem; osłona z desek wokół całego pnia powinna mieć

wysokość nie mniejszą niż 150 cm, a dolna część desek powinna opierać się na podłożu, być lekko wkopana w grunt lub obsypana ziemią (montaż konstrukcji do wysokości pierwszych gałęzi); deski opasać drutem bądź taśmą stalową, co 40-60 cm (min. 3 razy), tak, aby ściśle przylegały do pnia; po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczenia drzewa rozebrać konstrukcję zabezpieczającą oraz lekko spulchnić ziemię w strefie korzeniowej drzewa; w przypadku pojawienia się ran powierzchniowych i wgłębnych na pniu należy początkowo uformować powierzchnię rany i zasmarować ją preparatem emulsyjnym, powierzchniowym; korony drzew chronić poprzez podwiązanie gałęzi narażonych na uszkodzenia;

38. nie składować pod koronami drzew oraz w ich sąsiedztwie niezabezpieczonych środków chemicznych; ochroną objąć strefę odpowiadającą powierzchni rzutu korony powiększoną o 20%; nie należy jej zabudowywać nieprzepuszczalnymi nawierzchniami oraz nadmiernie obciążać; w obrębie koron drzew nie składować materiałów budowlanych, ziemi z wykopów oraz innych materiałów utrudniających wymianę gazową między powietrzem o glebą.
 39. prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie weryfikowanie realizowanych prac w odniesieniu do wszystkich wskazanych warunków;
 40. po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego.
- Realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała kumulowania się oddziaływań z istniejącymi i planowanymi przedsięwzięciami w obszarze.

WOJT

Michał Kontraktowicz

