

RI.6220.9.2019.28

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”
realizowanego na terenie dwóch gmin powiatu etckiego tj. gmina Etka i gmina Prostki

Na podstawie art. 71 ust.1 i 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4 i ust. 4, art. 80 ust.1, art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.)- zwaną dalej ustawą ooś, a także § 3 ust.1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U z 2019r. poz. 1839) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 października 2019 r. (data wpływu do tut. Urzędu 30.10.2019 r.) złożonego w imieniu Skarbu Państwa przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Jarosława Kaczora- Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie z siedzibą przy Al. Warszawskiej 89, 10-083 Olsztyn, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”, oraz po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”
i jednocześnie:

I. Określam:

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 65 przebiega przez teren gmin: Etka i Prostki w powiecie etckim, w województwie warmińsko – mazurskim i rozpoczyna się przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 677 i ul. Kościuszki w Nowej Wsi Etckiej.

Z odcinka wyłączone są miejsca objęte odrębnymi opracowaniami projektowymi:

- odcinek od km 75+415,35 do km 76+686,33 – odcinek w opracowaniu drogi ekspresowej S61 (węzeł Etka Południe),
- odcinek od km 84+405 do km 85+168 – odcinek w opracowaniu przejazdu dwupoziomowego nad linią kolejową PKP w m. Prostki.

W ramach przedsięwzięcia nie będzie również realizowany przejazd kolejowy na działce nr 333/17 obręb Prostki, stanowiącej teren zamknięty (zgodnie z Decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe), który będzie realizowany odrębnie przez zarządcę linii kolejowej.

Droga nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T.

Na zakres rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka – granica województwa składa się:

- poprawa geometrii drogi, w tym korekta łuków poziomych,
- poszerzenie jezdni do 8 m,
- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni jezdni na całym odcinku do dopuszczalnego nacisku 115 kN/oś,
- budowa/ przebudowa przepustów,
- przebudowa obiektu mostowego w km 84+154,
- budowa chodników m. in. w miejscowościach: Nowa Wieś Ełcka, Niedźwiedzkie, Zdunki, Prostki, Bogusze wraz z oświetleniem,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowa/ remont chodników m.in. w miejscowościach: Nowa Wieś Ełcka, Niedźwiedzkie, Zdunki, Prostki, Bogusze wraz z oświetleniem,
- rozbudowa skrzyżowań z drogami poprzecznymi, m.in.: w km 74+644, 77+932, 79+436, 84+376, 85+300,
- budowa/ przebudowa zatok autobusowych wraz z dojazdami dla pieszych (oświetlonych),
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),
- przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
- budowa/ przebudowa odwodnienia drogi, w tym kanalizacji deszczowej m.in. w miejscowościach: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze,
- przebudowa urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, w tym drenaży melioracyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- wykonanie wysp rozdzielających i azyli dla pieszych (elementy uspokojenia ruchu),
- budowa kanału technologicznego,
- z rozbudowy należy wyłączyć odcinek drogi krajowej nr 65 (o dł. około 1,26 km) przewidziany do rozbudowy w ramach budowy węzła drogowego Ełk Południe w ramach budowy S61 na odcinku Szczuczyn-Raczkki,
- wykonanie pozostałych elementów wynikających z przepisów prawa oraz przepisów wewnętrznych zamawiającego, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania projektowanej drogi oraz terenów przyległych.

Rodzaj technologii:

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących robót:

Roboty drogowe:

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

Roboty mostowe:

- wykonanie obiektów inżynierskich.

Roboty branżowe:

- budowa i przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej.

Projektowane parametry techniczne

- klasa drogi GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- prędkość projektowa $V_p=80$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość miarodajna $V_m=90$ km/h (poza terenem zabudowy),

- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h (na terenie zabudowy),
- prędkość miarodajna $V_m=60$ km/h (na terenie zabudowy),
- nośność 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR5,
- przekrój poprzeczny 1x2,
- pas ruchu o szerokości 3,5 m,
- opaski zewnętrzne o szerokości 0,5 m (w przekroju drogowym),
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej - 2%,
- skrajnia pionowa - 5,00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 2,5 m,
- szerokość chodników - min. 2,0 m (bezpośrednio przy jezdni), - min. 1,5 m (oddzielony od jezdni pasem zieleni),
- konstrukcja nawierzchni drogi bitumiczna,
- konstrukcja nawierzchni chodników z kostki betonowej,
- konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego bitumiczna,
- konstrukcja pasów postojowych/ zatok postojowych z istniejącej kostki kamiennej.

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

1. zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
2. zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, place postojowe sprzętu, składu materiałów i magazynowania odpadów należy lokalizować:
 - na terenie przekształconym antropogenicznie,
 - poza obszarami chronionymi akustycznie,
 - poza terenami leśnymi,
 - poza bezpośrednim zasięgiem koron drzew;
 - z dala od cieków, zbiorników wodnych i terenów podmokłych;
3. prace budowlane prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu; stosować maszyny i urządzenia o niskich mocach akustycznych; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu;
4. na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia; plac budowy, miejsca obsługi maszyn roboczych oraz miejsca przechowywania materiałów do budowy zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi i wyposażać w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
5. bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu; uszczelnić miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną;
6. tankowanie pojazdów i sprzętu budowlanego powinno odbywać się w miejscach i w sposób wykluczający zanieczyszczenie wód i gleby;
7. materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych i zadaszonych miejscach na utwardzonym terenie;
8. w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00; w rejonie tym unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
9. materiały będące źródłem emisji pyłów transportować i magazynować pod plandekami; w dni słoneczne i wietrzne plac budowy zraszać wodą i ograniczyć prędkość pojazdów w rejonie budowy;
10. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty;
11. organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;

12. powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach;
13. odpady niebezpieczne magazynować w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub wyposażonej w pojemniki do magazynowania takich odpadów; pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków;
14. odpady powstające na placu budowy oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
15. urodzajną warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład, w celu jej późniejszego wykorzystania w miejscu inwestycji; odłożony humus należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi;
16. przy prowadzeniu robót w obrębie cieków należy stosować rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływania: maksymalnie ograniczyć prace budowlane ingerujące bezpośrednio w koryta cieków, prace prowadzić przy niskich stanach wody, stosować materiały bezpieczne dla środowiska, terminy prowadzenia tych prac dostosować do cyklu rozwojowego zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym;
17. zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie tych urządzeń;
18. w celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypania, ograniczyć zastosowanie ciężkiego sprzętu w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie cieków, zbiorników wodnych, terenów podmokłych.
19. prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone przy użyciu sprzętu mechanicznego w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego. W razie odkrycia systemu korzeniowego należy go zabezpieczyć przed przesychaniem.
W obrębie bryły korzeniowej drzewa prace prowadzić ręcznie;
20. przed rozpoczęciem prac budowlanych, drzewa będące siedliskiem chronionych gatunków porostów, które nie są przewidziane do usunięcia, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez wyгородzenie. Drzew nie należy zabezpieczać mechanicznie przez oszalowanie np. z desek, gdyż wiąże się to z mechanicznym uszkodzeniem plech porostów;
21. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tzn. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia włącznie. W przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy brak lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki.
22. wykonując prace budowlane w otoczeniu drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki zabezpieczyć drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed zniszczeniami oraz by drzewa i krzewy przetrwały inwestycję w niepogorszonej kondycji;
23. w celu podniesienia udatności nasadzeń zastosować pielęgnację po posadzeniu obejmującą m.in. systematyczne nawadnianie, kontrolowanie stanu zdrowia roślin, cięcia korekcyjne i formujące, odchwaszczanie, nawożenie, wymianę roślin uschniętych i uszkodzonych, suchych, obumierających, chorych, nieestetycznie wyglądających, przemarzniętych, zniszczonych w wyniku wandalizmu itp.;
24. prace ziemne związane z realizacją wykopów należy przeprowadzać w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do wykopu drobnych zwierząt. Podczas prac ziemnych związanych z zasypaniem wykopu należy również kontrolować światło wykopu pod kątem obecności zwierząt. Do działań zabezpieczających należy również odławianie uwięzionych w świetle wykopu zwierząt i przenoszenie ich do miejsc bezpiecznego bytowania;
25. w fazie budowy stosować oświetlenie sodowe dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne o obniżonej emisji UV lub oświetlenie LED, ograniczające przywabianie owadów nocą; stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, baz materiałowych i parków maszynowych. Docelowe oświetlenie drogowe wykonać z wykorzystaniem oświetlenia, które nie będzie przywabiać owadów, a w następstwie tego także nietoperzy w rejon inwestycji;
26. podczas prowadzenia robót przy zbiornikach wodnych stanowiących siedliska rozrodu płazów zamontować tymczasowe płotki zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy w następującej lokalizacji:

Kilometraż od	Kilometraż do	Strona drogi	Źródło zaleceń
77+440	77+640	Prawa, Lewa	Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.421.45.2021.AB.4 z dnia 31.08.2021r.
82+055	83+155	Prawa, Lewa	
78+250	77+350	Prawa	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko- VII.3.3. Wpływ na herpetofaunę oraz zabezpieczenia

Płotki tymczasowe zlikwidować dopiero po wybudowaniu i odebraniu stałych urządzeń ochrony zwierząt.

27. Zamontować tymczasowe ogrodzenia herpetologiczne o następujących cechach:

- materiał: folia, agrowłókniny, agrotkanina;
- wysokość nadziemna 50 cm;
- wkopanie 20 cm w głąb ziemni;
- pochylenie pod kątem w stronę terenu przyległego do drogi;
- płotki zakończone tzw. zawrotką.

28. Wykonać następujące przejścia dla zwierząt:

Obiekt	Kilometr wg DK65	Przeszkoda	Wymiary przestrzeni dla zwierząt
PZM-77.5 Przejście dolne małe zespalone z ciekim	77+540	rów melioracyjny	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-83.0 Przejście dolne małe zespalone z ciekim	83+055	rów melioracyjny	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
MD-84	84+154	Rzeka Różanica	Szerokość: półka 2 x 1 m Wysokość: min. 2 m nad półką

29. zastosować stałe ogrodzenia herpetologiczne naprowadzające płazy do ww. przejść.

Płotki dla płazów, wykonane powinny być z pełnych płyt lub siatek stalowych o średnicy oczek 0,5 cm, o wysokości minimum 50 cm (nad powierzchnią gruntu), z krawędzią o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi, o zakończeniach w kształcie litery U, szczelnie przylegające do powierzchni gruntu i stabilnie zakotwione;

30. należy podjąć następujące działania minimalizujące, w celu ochrony ichtiofauny, która mogłaby się pojawić w przebudowywanych ciekach w trakcie budowy:

- zabezpieczyć cieki przed zanieczyszczeniem,
- prace prowadzić sprawnym sprzętem,
- konieczna jest systematyczna kontrola i konserwacja sprzętu pracującego podczas budowy;
- prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym;
- organizacja robót powinna uwzględnić możliwość schronienia się ryb w miejscach wolnych od prac;
- w przypadku stwierdzenia śnięcia ryb prace przerwać aż do oczyszczenia się wody z zawiesiny;
- w trakcie prac związanych np. z usuwaniem namulów dokonywać przeglądu miejsc odkładania materiału pod kątem występowania w nich zwierząt, wybierać i uwalniać do wody wszystkie zauważone zwierzęta znajdujące się w osadach dennych (zebrane osobniki należy przenieść i wypuścić do wody w miejscach, gdzie zakończono już roboty w korycie).

31. wszystkie prace budowlane muszą być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym;

do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będzie m.in.:

- kontrola terenu budowy i zapobieganie ewentualnym stratom przyrodniczym w sytuacji pojawienia się gatunków na placu budowy np. poprzez ewakuację zwierząt, zapobieganie powstawaniu okresowych zalewisk, które mogą stać się pułapką dla małych zwierząt itp.;
- nadzór nad prawidłowym zabezpieczeniem drzew nie przewidzianych do wycinki;

- nadzór nad właściwym prowadzeniem prac w bezpośrednim otoczeniu drzew oraz w obrębie bryły korzeniowej;
 - nadzór nad likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych na obszarze prowadzonych prac zanim dojdzie do rozrodu płazów;
 - przeszkolenie pracowników budowlanych z zakresu wymogów ochrony przyrody.
32. w związku z kolizją ze stanowiskami archeologicznymi oraz ze względu na zapewnienie ochrony potencjalnie odkrytym w wyniku prowadzenia prac, stanowiskom archeologicznym, prace ziemne należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym na całym odcinku przebudowywanej drogi, na które należy uzyskać stosowne pozwolenie zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
33. z uwagi na lokalizację w zakresie planowanej inwestycji oraz w jej sąsiedztwie obiektów ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków:
- a) droga krajowa nr 65 w miejscowości Prostki na odcinku od przejazdu kolejowego do miejscowości Bogusze o nawierzchni z kamiennej kostki brukowej- w celu zachowania substancji zabytkowej, kostkę z rozbiórki należy wykorzystać ponownie do wykonania:
- pasa manewrowego w miejscowości Prostki szerokości 3,5 m na odcinku od km 85+168 do km 86+060 tj. na długości L = 892 m,
 - ścieków przy krawędzi jezdni na odcinku rozbieranej nawierzchni kamiennej,
 - nawierzchni zatok autobusowych, jezdni manewrowych, miejsc parkingowych i wysp kanalizujących w zakresie projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65.
- b) cmentarz ewangelicki w miejscowości Bobry gmina Ełk zlokalizowany na działkach nr 29 obręb Zdunki i 17 obręb Bobry gm. Ełk - w przypadku konieczności zajęcia pod realizację inwestycji terenu leżącego w obrębie cmentarza należy zasięgnąć opinii wojewódzkiego konserwatora zabytków w sprawie konieczności wykonania wyprzedzających badań sondażowych w celu sprawdzenia czy na terenie nie znajdują się miejsca pochówku.
34. przy wykonywaniu prac budowlanych, w pobliżu istniejących budynków, w miarę możliwości stosować walce statyczne, zamiast walców wibracyjnych, w związku z możliwością wystąpienia oddziaływań w zakresie drgań na najbliższej występującej zabudowę mieszkaniową.
35. po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszystkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a teren uporządkować.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. zastosować nawierzchnię o właściwościach obniżających hałas na następującym kilometrażu drogi DK65:
 - 74+584,30 - 75+415,35;
 - 76+686,33 - 78+400;
 - 79+800 - 81+000;
 - 83+400 - 84+405;
 - 85+168 - 87+650;
 2. wody opadowe, przed odprowadzeniem do odbiorników podczyścić z zawiesiny; wody odprowadzane do rzeki Ełk, Zdunek, Różanica, Karbowianka oczyścić w separatorze substancji ropopochodnych poprzedzonym osadnikiem;
 3. przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika, na wylotach zastosować zamknięcia odpływu, np. poduszką sorbentową i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych;
 4. w celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji wykonać nowe nasadzenia zieleni składające się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych.
- Nasadzić należy drzewa liściaste, w liczbie 900 szt. następujących gatunków:
- klon pospolity *Acer platanoides*,
 - dąb szypułkowy *Quercus robur*,
 - lipa drobnolistna *Tilia cordata*.

z czego:

- a) w liniach rozgraniczających przedsięwzięcie minimum 258 sztuk;
- b) pozostałe drzewa nasadzić poza granicami przedsięwzięcia.

5. Zastosować materiał nasadzeniowy o nw. parametrach:

- obwody pnia 12 cm mierzone na wysokości 100 cm;
- średnicę korony min. 100 cm;
- forma pienna, soliterowa.

IV. Nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, ponieważ planowana inwestycja nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2020r. Poz. 1219).

V. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do instalacji spalania paliw w celu wytworzenia energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW, w związku z tym nie określa się gotowości instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla.

VI. Nie stwierdza się konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

VII. Nie nakłada się obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, gdyż z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynika potrzeba takiego działania.

VIII. Przedmiotowego przedsięwzięcia nie dotyczą obowiązki związane z przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 4a i 4b) ustawy ooś.

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

X. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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, 10 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pod warunkiem, iż zmiany nie ulegną założenia projektowe przedstawione w postępowaniu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które mogłyby zmienić oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

XI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

XII. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej.

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.

Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Wójtowi Gminy Prostki, Staroście Etckiemu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Pomiaru należy przeprowadzić w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Punkty pomiarowe należy zlokalizować na terenie podlegającym ochronie przed hałasem znajdującym się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego odcinka drogi DK65 w następującym kilometrażu drogi: od km 74+584,30 do km 75+400, od km 76+900 do km 77+500, od km 78+000 do km 78+250, od km 80+000 do km 80+450, od km 84+350 do km 87+500.

XIII. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Uzasadnienie

Na wniosek Inwestora – Skarbu Państwa- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Pana Jarosława Kaczora- Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie z siedzibą przy Al. Warszawskiej 89,10-083 Olsztyn (Pełnomocnictwo z dnia 28.10.2013 roku), z dnia 28 października 2019 r. (data wpływu do Urzędu 30.10.2019r.) znak: O/OL.I-2.532.01.2019.251.MS w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”, Wójt Gminy Prostki wszczął postępowanie administracyjne w w/w sprawie.

Planowana inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie § 3 ust.1 pkt 62 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości osiągającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

W myśl art. 75 ust.1 pkt 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*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Prostki. Planowana inwestycja realizowana jest na terenie dwóch gmin powiatu ełckiego tj. gminy Ełk i gminy Prostki, a w związku z tym, że większy odcinek przedsięwzięcia zlokalizowany jest na terenie gminy Prostki, organem wydającym decyzję jest Wójt Gminy Prostki, w myśl art. 75 ust.4 *ustawy ooś*, po zasięgnięciu opinii Wójta Gminy Ełk.

Przebieg postępowania administracyjnego:

O wszczęciu przedmiotowego postępowania strony zostały poinformowane zawiadomieniem z dnia 15 listopada 2019 roku znak: RI.6220.9.2019.1 oraz na mocy art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* poprzez podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia znak: RI.6220.9.2019.3 z dnia 15 listopada 2019 r. poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu (w dniach od 19.11.2019r. do 04.12.2019r.), Urzędu Gminy Ełk (w dniach od 21.11.2019r. do 06.12.2019r.), na tablicy informacyjnej sołtysów wsi z terenu gminy Ełk: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry oraz z terenu gminy Prostki: Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze, jak również na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Prostki w dniu 19.11.2019r. oraz Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk w dniu 22.11.2019r.

Zgodnie z art. 64 *ustawy ooś* Wójt Gminy Prostki wystąpił pismami z dnia 06.12.2019r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku oraz do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zawiadomieniem znak: BI.RZŚ.055.96.2019.AG z dnia 18.12.2019r. przekazał w/w pismo z dnia 06.12.2019r. do Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie do rozpatrzenia zgodnie z właściwością.

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku nie przedłożył opinii w wymaganym terminie i skorzystał z możliwości zawartej w art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* nie wnosząc zastrzeżeń do realizacji przedsięwzięcia.

- Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w piśmie z dnia 29 stycznia 2020r. znak: BI.ZZŚ.436.307.2019.AN nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23, w zakresie wpływu na stan wód oraz osiągnięcie określonych dla nich celów środowiskowych, ze wskazaniem wymagań i warunków koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zalecenia organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych zawarte zostały w punkcie II niniejszej decyzji jako warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w piśmie znak:WOOŚ.4220.516.2019.AB.3 z dnia 14 stycznia 2020r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23, istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, z ustaleniem pełnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodnego z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu do opinii wskazane zostały informacje, które należy w szczególności uwzględnić w sporządzanym Raporcie o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko.

Stosownie do art. 75 ust. 4 *ustawy ooś* Wójt Gminy Prostki wystąpił pismem z dnia 06.12.2019r. do Wójta Gminy Ełk o wydanie opinii w sprawie wydania w przedmiotowej sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczącej terenu gminy Ełk. Wójt Gminy Ełk postanowieniem znak: GOŚ.6220.20.2019.MR z dnia 8 stycznia 2020r. zaopiniował pozytywnie wydanie przez Wójta Gminy Prostki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”.

Kolejno, Wójt Gminy Prostki postanowieniem z dnia 14 lutego 2020 r. znak: RI.6220.9.2019.13 nałożył na Inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,3 do km 89+810,23” oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko w zakresie zgodnym z wymogami art. 66 *ustawy ooś*. O wydaniu powyższego postanowienia strony zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia znak: RI.6220.9.2019.14 z dnia 14 lutego 2020 r. poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu (w dniach od 18.02.2020r. do 04.03.2020r.), Urzędu Gminy Ełk (w dniach od 20.02.2020r. do 06.03.2020r.), na tablicy informacyjnej sołtysów wsi z terenu gminy Ełk: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry oraz z terenu gminy Prostki: Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze, jak również na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Prostki w dniu 18.02.2020r. oraz Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk w dniu 20.02.2020r.

Kolejno, postanowieniem z dnia 17 marca 2020 r. znak: RI.6220.9.2019.16 Wójt Gminy Prostki zawiesił przedmiotowe postępowanie na podstawie art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O wydaniu powyższego postanowienia strony zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia znak: RI.6220.9.2019.17 z dnia 17 marca 2020 r. poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu (w dniach od 17.03.2020r. do 17.04.2020r.), Urzędu Gminy Ełk (w dniach od 19.03.2020r. do 02.04.2020r.), na tablicy informacyjnej sołtysów wsi z terenu gminy Ełk: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry oraz z terenu gminy Prostki: Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze, jak również na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Prostki w dniu 17.03.2020r. oraz Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk w dniu 19.03.2020r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie pismem z dnia 31 maja 2021 r. (data wpływu do Urzędu 01.06.2021 r.) znak: O/OL.I-2.532.5.2020.MS przekazała Raport o oddziaływaniu na środowisko dla Rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23 z załącznikami oraz streszczeniem w języku niespecjalistycznym, zwany dalej *Raportem*. W związku z powyższym, postanowieniem z dnia 9 czerwca 2021 r. znak: RI.6220.9.2019.2021.19 Wójt Gminy Prostki podjął przedmiotowe postępowanie na podstawie art. 97 § 2 *ustawy* z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*. O wydaniu powyższego postanowienia strony zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia znak: RI.6220.9.2019.22 z dnia 1 lipca 2021r.

Pismem znak: RI.6220.9.2019.20 z dnia 18.06.2021r. Wójt Gminy Prostki wezwał wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień odnośnie informacji zawartych w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wymagań dotyczących zakresu Raportu wskazanych w postanowieniu Wójta Gminy Prostki znak: RI.6220.9.2019.13 z dnia 14.02.2020r. dotyczących Pkt 6) ppkt6: Wskazanie terminów wykonania prac budowlanych oraz wprowadzenia nasadzeń zastępczych. Wnioskodawca udzielił odpowiedzi w dniu 28.06.2021r. pismem znak: O/OL.I-2.532.5.2020.MS, w którym zawarto następujące informacje: *Termin rozpoczęcia prac budowlanych inwestycji pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka – granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”, planowany jest na III kwartał 2022r., natomiast zakończenia na IV kwartał 2024 r. Termin ten może jednak ulec zmianie, co może wynikać np. z okresu trwania postępowania przetargowego o wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych. Wprowadzenie nasadzeń zastępczych wykonywane jest w końcowej fazie realizacji prac budowlanych, po zakończeniu realizacji robót drogowych i sieciowych, kiedy następuje porządkowanie terenu objętego pracami. Nasadzenia zastępcze objęte są też okresem pielęgnacji oraz gwarancji, trwającym w zależności od warunków przetargowych minimum 3 lata, co ma zapewnić zachowanie udatności wprowadzonych nasadzeń zastępczych.*

W związku z tym, że postanowienie opiniujące Wójta Gminy Ełk znak: GOŚ.6220.20.2019.MR z dnia 08.01.2020r. bazowało na wniosku inwestora wraz z Kartą informacyjną przedsięwzięcia, stosownie do art. 75 ust. 4 *ustawy ooś* Wójt Gminy Prostki wystąpił pismem z dnia 01.07.2021r. do Wójta Gminy Ełk o ponowne wydanie opinii w sprawie wydania w przedmiotowej sprawie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach dotyczącej terenu gminy Ełk, na podstawie informacji zawartych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Wójt Gminy Ełk postanowieniem znak: GOŚ.6220.20.2019.MR z dnia 21 lipca 2021r. zaopiniował pozytywnie wydanie przez Wójta Gminy Prostki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23”.

Po zapoznaniu się z kompletnym *Raportem*, Wójt Gminy Prostki, zgodnie z art. 79 ust. 1 *ustawy o oś* przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zawiadamiając jednocześnie strony postępowania i społeczeństwo (zgodnie z art. 33 *ustawy o oś*), o wszczęciu postępowania i procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym z *Raportem* o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w wyznaczonym min. 30-dniowym terminie wglądu do dokumentacji i składania ewentualnych uwag. O przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko strony zostały zawiadomione pismem znak: RI.6220.9.2019.23 z dnia 01.07.2021r. oraz w drodze obwieszczenia znak: RI.6220.9.2019.22 z dnia 1 lipca 2021 r. poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu (w dniach od 06.07.2021r. do 14.08.2021r.), Urzędu Gminy Ełk (w dniach od 09.07.2021r. do 14.08.2021r.), na tablicy informacyjnej sołtysów wsi z terenu gminy Ełk: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry oraz z terenu gminy Prostki: Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze, jak również na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Prostki w dniu 05.07.2021r. oraz Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk w dniu 07.07.2021r.

Następnie w toku prowadzonego postępowania administracyjnego, wystąpiono pismem z dnia 01.07.2021r. znak: RI.6220.9.2019.21 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W przypadku Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego organ zastosował przepis art. 77 ust. 1 pkt 2) *ustawy o oś*.

W przypadku Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie organ zastosował przepis art. 77 ust. 1 pkt 4) *ustawy o oś*.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOS.4221.45.2021.AB.2 z dnia 21 lipca 2021r. wezwał inwestora do uzupełnienia braków w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w zakresie: *Rozważenie możliwości pozostawienia drzewa gatunku dąb szypułkowy o obwodzie pnia 345 cm (tab. 7, Lp 36. Nr inwent. 10, str. 16 Projektu wykonawczego) w przypadku dobrego stanu zdrowotnego. W tym celu proszę o przedłożenie niżej wymienionych informacji:*

- a) określenie procentu defoliacji aparatu asymilacyjnego drzewa,*
- b) przedłożenie dokumentacji fotograficznej dębu wskazującej jego ewentualne defekty stanu zdrowotnego oraz całą sylwetkę,*
- c) wyjaśnienie z jakimi elementami infrastruktury technicznej koliduje ww. dąb oraz przedłożenie rozwiązań alternatywnych mających na celu zachowanie wiekowego drzewa (w przypadku wskazanym w pkt 1),*
- d) w jakiej odległości od pnia drzewa wykonywana będzie podbudowa ww. drogi oraz czy prace te będą ingerowały w jego system korzeniowy.*

Wnioskodawca pismem znak: O/OL.I-2.532.5.2020.MS z dnia 04.08.2021r. udzielił odpowiedzi na powyższe wezwanie w formie uzupełnienia Raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOS.4221.45.2021.AB.4 z dnia 31 sierpnia 2021r. uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia postanowieniem i określił działania, jakie należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia (umieszczone w punkcie II niniejszej decyzji), oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska, które należy uwzględnić w projekcie budowlanym (umieszczone w punkcie III niniejszej decyzji), nałożył obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań (informacje wskazane w punkcie XII niniejszej decyzji) oraz nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.

W ramach procedury udziału społeczeństwa w ocenie oddziaływania na środowisko, w wyznaczonym terminie, żaden z przedstawicieli społeczeństwa ani strony postępowania nie zgłaszały uwag i wniosków do postępowania ani do udostępnionej dokumentacji sprawy.

W toku dalszego postępowania administracyjnego, z uwagi na konieczność zapewnienia stronom postępowania możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w sprawie, Wójt Gminy

Prostki, poprzez zawiadomienie znak: RI.6220.9.2019.25 z dnia 03.09.2021 r. oraz obwieszczenie znak: RI.6220.9.2019.26 z dnia 03.09.2021 r. poinformował strony postępowania o zebranych materiale dowodowym i możliwości zapoznania się z dokumentacją spawy w terminie do 28.09.2021r. Obwieszczenie zamieszczone zostało na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu (w dniach od 06.09.2021r. do 29.09.2021r.), Urzędu Gminy Ełk (w dniach od 09.09.2021r. do 23.09.2021r.), na tablicy informacyjnej sołtysów wsi z terenu gminy Ełk: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry oraz z terenu gminy Prostki: Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze, jak również na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Prostki w dniu 06.09.2021r. oraz Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk w dniu 09.09.2021r. W wyznaczonym terminie żadna ze stron ani nikt ze społeczeństwa, nie złożył uwag do sprawy ani nikt ze stron postępowania nie zapoznawał się z zebranych w sprawie materiałem dowodowym. W trakcie procedury udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu nie zostały zgłoszone żadne uwagi ani wnioski od stron postępowania ani społeczeństwa.

Po upływie w.w terminu wydano niniejszą decyzję.

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

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

Przeprowadzone postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach miało na celu analizę oddziaływań środowiskowych oraz zbadanie zgodności z wymogami prawnymi w zakresie rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka- granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23.

Podstawą przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i analiz był przedłożony do tut. organu *Raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia* wraz z uzupełnieniem z dnia 04.08.2021r., który zawierał informacje określone w art. 66 *ustawy ooś*.

W trakcie toczącego się postępowania przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z realizacją, eksploatacją oraz likwidacją inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Droga krajowa nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka – granica województwa zlokalizowana jest w południowo – wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego na terenie powiatu ełckiego w gminie Ełk i gminie Prostki. Rozbudowywany odcinek DK 65 rozpoczyna się w miejscowości Nowa Wieś Ełcka za obiektem nad rzeką Ełk, a kończy się na granicy województwa warmińsko – mazurskiego i podlaskiego w niewielkiej odległości od m. Grajewo. Odcinek (długości ~ 15,226 km) jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Ełku i Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach. Na swoim przebiegu droga krajowa nr 65 przekracza drogę ekspresową S61 (odcinek ten jest wyłączony z niniejszego opracowania) oraz w miejscowości Prostki linię kolejową PKP (odcinek również wyłączony z opracowania). Teren w sąsiedztwie inwestycji jest użytkowany rolniczo bądź przechodzi przez tereny zabudowane. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska i nieużytki oraz lasy. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki i Bogusze.

Z odcinka wyłączone są miejsca objęte odrębnymi opracowaniami projektowymi:

- odcinek od km 75+415,35 do km 76+686,33 – odcinek w opracowaniu drogi ekspresowej S61 (węzeł Ełk Południe)
- odcinek od km 84+405 do km 85+168 – odcinek w opracowaniu przejazdu dwupoziomowego nad linią kolejową PKP w m. Prostki.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 65 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 7,0 m. W miejscowości Prostki nawierzchnia drogi wykonana jest z kamienia i jej szerokość w centrum miejscowości dochodzi do 11m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne spękania, ubytki, brak poboczy utwardzonych. Na istniejącym odcinku na odcinkach na terenach zabudowanych w miejscowościach znajdują się chodniki, znajdują się także zatoki autobusowe, większość z nich w złym stanie technicznym. Prawie na całej długości, po obu stronach istniejącej drogi, rosną drzewa. Istniejący przebieg drogi w planie

składa się z długich odcinków prostoliniowych, oraz łuków poziomych o promieniach od $R = 300$ m. Na odcinku projektowanej rozbudowy w km ok. 84+154 występuje most nad rzeką Różanicą, który zostanie rozebrany i przebudowany. Ponadto na projektowanym odcinku znajdują się przepusty o konstrukcji betonowej, z rur betonowych oraz rur HDPE, które zostaną rozebrane ze względu na zły stan techniczny i zastąpione nowymi. Na przebudowywanym odcinku droga krajowa jest odwadniana powierzchniowo do rowów drogowych oraz tereny przyległe, na terenach zabudowanych występuje kanalizacja deszczowa.

Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje budowę i przebudowę urządzeń infrastruktury z zakresu sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci teletechnicznej oraz napowietrznych i kablowych linii energetycznych. W zakresie rozwiązania kolizji z infrastrukturą techniczną konieczne będzie przeprowadzenie poniższych prac:

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

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

Przyjęto następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant I – konstrukcja nawierzchni bitumicznej:

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

Wariant II – konstrukcja nawierzchni betonowej:

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

Przy wyborze wariantu najkorzystniejszego dla środowiska uwzględniono zarówno aspekty dotyczące wpływu inwestycji na elementy środowiska, dziedzictwo kulturowe oraz człowieka jako źródło konfliktów związanych z negatywnym oddziaływaniem na klimat akustyczny, powietrze oraz zagrożenie dla uczestników ruchu. Po przeprowadzeniu analizy rozwiązań projektowych poszczególnych wariantów przedsięwzięcia dopuszczono do realizacji Wariant 1 z nawierzchnią bitumiczną. Wariant ten przyjęto jako korzystniejszy głównie ze względu na mniejsze oddziaływanie na stan akustyczny. Analiza akustyczna wykazała, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie nawierzchni bitumicznej. Pomimo, że w obu wariantach wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zaznaczyć, że obliczenia wewnątrz budynków w wariantcie z nawierzchnią bitumiczną nie wykazują przekroczeń. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz budynków występują natomiast w wariantcie z nawierzchnią betonową.

Faza realizacji inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do budowy drogi i obiektów inżynierskich. W trakcie realizacji

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

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

W zakresie projektowanego systemu odwodnienia zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: *Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi krajowej, uwarunkowaniami ochrony środowiska oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do istniejących odbiorników, którymi są rowy melioracyjne i rzeki: Elk, Zdunek, Różanica, Karbowianka.*

System odwodnienia zaprojektowano dla przekroju rozbudowywanej drogi krajowej (1x1). Generalnie wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą do odbiorników poprzez przydrożne rowy trawiaste. Woda napływająca z przyległego terenu (zlewni terenowej) będzie znajdowała odpływ poprzez projektowane rowy drogowe a następnie rowami będzie spływała do właściwych odbiorników.

Powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych z jezdni drogi krajowej, przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających spływ wody do rowów drogowych. Wody opadowe będą spływały do rowów bezpośrednio z jezdni lub poprzez ścieki przykrawędziowe a następnie przez ścieki skarpowe do rowów lub ściekami przykrawędziowymi poprzez wpusty (studzienki ściekowe z osadnikiem) z przykanalikami i ściekiem skarpowym do rowów. Ściek skarpowy wykonany z elementów betonowych prefabrykowanych ułożonych na podsypce cementowo-piaskowej. Pochylenie ścieku skarpowego dostosowane jest do pochylenia skarpy. Wylot ścieku skarpowego do rowu umocniony jest prefabrykowanymi elementami betonowymi.

Następnie, rowami otwartymi i przepustami lub kanalizacją deszczową wody opadowe kierowane będą do odbiorników.

Dla ochrony odbiornika (rzeka Elk, Zdunek, Różanica, Karbowianka), w celu zabezpieczenia przed napływem zawieszin i uspokojeniem odpływu wód opadowych zostanie zastosowane podczyszczanie odprowadzanych wód opadowych na pomocą urządzeń podczyszczających (separator, osadnik) przed wylotem wód opadowych do odbiornika.

Ponadto funkcję urządzeń podczyszczających będą pełniły następujące elementy układu odwodnienia drogi:

- a) studzienki ściekowe (wpusty uliczne) wraz z częścią osadnikową,*
- b) studzienki kanalizacyjne wraz z częścią osadnikową,*
- c) trawiaste rowy drogowe.*

Przed odprowadzeniem do odbiorników wody opadowe będą oczyszczone przede wszystkim w zakresie zawiesziny, której usunięcie spowoduje redukcję pozostałych zanieczyszczeń. Przed odpływem do odbiorników wody opadowe oczyszczane będą w trawiastych rowach drogowych, studzienkach z osadnikami oraz studzienkach osadnikowych lub osadniku. Przewidywana redukcja zanieczyszczeń będzie zależała od wielkości przepływu, od której zależała będzie czas zatrzymania wód opadowych w urządzeniu.

Odprowadzane do odbiorników wody opadowe spełniać będą wymogi właściwego rozporządzenia 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.

Kanalizacja deszczowa zaprojektowana została:

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

Na prawidłowe odwodnienie drogi wpływ będą miały również trapezowe rowy drogowe otwarte, o funkcji oczyszczającej, które będą zabezpieczone przed rozmywaniem poprzez umocnienie dna poprzez humusowanie warstwą 15 cm z obsianiem traw przy pochyleniu podłużnym rowu 0,2-2%, darnią przy pochyleniu podłużnym rowu od 2% do 3%, od 3% do 10% elementami betonowymi, a powyżej 10% - kamieniem naturalnym zatopionym w betonie C16/20 na podsypce piaskowej. Szerokość rowów projektowanych dróg wynosi od 0,50 m. W przypadku wystąpienia awarii przewiduje się działanie specjalnych służb drogowych poprzez szybkie zamknięcie tego odpływu, np. poduszką sorbentową, i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych. Przed odprowadzeniem wód do odbiornika rowy drogowe miejscowo będą wyposażone w palisady w celu spowolnienia przepływu wody w rowach drogowych. Trapezowe rowy drogowe posiadają pochylenie skarp 1:1,5.

Analizowany odcinek drogi przebiega na przeważającej części przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 9GZWP) nr 217 Pradolina rzeki Biebrzy. Istniejąca droga przecina ww. GZWP na odcinkach: w km od ok. 74+584,30 do ok. 76+200, w km od ok. 80+450 do ok. 88+470, w km od ok. 89+595 do ok. 89+810,23.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: *Dla przedmiotowej inwestycji analizę występowania obszarów szczególnie zagrożonych powodzią i podtopieniami wykonano w oparciu o dane z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego, sporządzonych w ramach projektu „Informatyczny System Ochrony Kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami” (ISOK).*

Przeprowadzona analiza wykazała, że przedmiotowa inwestycja przebiega w pobliżu obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi od rzeki Ełk jest wysokie i wynosi raz na 10 lat: na odcinku przebiegającym przez Nową Wieś Ełcką oraz na odcinku przebiegającym przez Prostki i Bogusze.

Teren analizowanego przedsięwzięcia znajduje się na obszarze dorzecza Wisły. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. Urz. z 28 listopada 2016r. poz. 1911) droga krajowa nr 65 na analizowanym odcinku przebiega w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): „Ełk od wypływu z jeziora Ełckiego do ujścia” o kodzie RW20001926298999, „Zdunek” o kodzie RW2000172628954, „Różanica” o kodzie RW2000172628969. Wymienione JCWP posiadają status naturalnych części wód o złym stanie i zagrożone są ryzykiem nieosiągnięcia określonych dla nich celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Ponadto, analizowany odcinek drogi krajowej nr 65 przebiega w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200032, znajdującej się w dobrym stanie ilościowym i chemicznym niezagrażonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem tych wód.

Z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły wynika, że dla JCWP „Ełk od wypływu z jeziora Ełckiego do ujścia” przesunięto termin osiągnięcia celu środowiskowego do roku 2027. Uzasadnia się to brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga

szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano działanie: Budowa przepławki i odbudowa jazu piętrzącego na rzece Ełk w Km 28+460 w miejscowości Nowa Wieś Ełcka obręb Nowa Wieś Ełcka, gm. Ełk, woj. warmińsko-mazurskie.

Dla JCWP „Zdunek” oraz JCWP „Różanica” termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2021 roku. Ustanowienie odstępstwa uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym, w w.w. JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego-przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

Ponadto, zgodnie z informacjami przedstawionymi w Raporcie obszar przedmiotowej inwestycji położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie strefy zagrożenia podtopieniami. Odcinki drogi krajowej nr 65 km 74+584,30 – 75+350, km 76+900 – 77+100 i km 79+450 – 79+750) usytuowane są w odległości <100 m od obszaru zagrożenia podtopieniami. Jak również, przedmiotowa inwestycja przebiega w pobliżu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi od rzeki Ełk jest wysokie i wynosi raz na 10 lat: na odcinku przebiegającym przez Nową Wieś Ełcką oraz na odcinku przebiegającym przez Prostki i Bogusze.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65 i w jej sąsiedztwie nie występują osuwiska, ani obszary predysponowane do występowania ruchów masowych.

Podsumowując powyższe ustalenia, w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego między innymi w punktach II.2, 4, 5, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 17, 18, i III. 2 i 3 niniejszej decyzji zawarto działania i rozwiązania minimalizujące negatywnie oddziaływania, po których zastosowaniu analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego wpływu na stan jakościowy wód. Do środowiska nie zostaną wprowadzone substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, a wody opadowo-roztopowe z drogi przed odprowadzeniem do odbiorników zostaną oczyszczone. Ponadto, przedsięwzięcie nie zmieni warunków wodnych obszaru, ponieważ nie wiąże się z poborem wód, a odprowadza wody opadowe, które są elementem zasilania zlewni. Dodatkowo, inwestycja nie jest związana z poborem wód podziemnych. Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się również z przebudową cieków mogącą powodować istotną zmianę lub zaburzenie warunków wodnych, a prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby nie dopuścić do zakłócenia naturalnych lokalnych stosunków wodnych.

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

W zakresie analizy wpływu planowanej inwestycji na formy ochrony przyrody i inne cenne przyrodniczo obszary zinventaryzowane na terenie projektowanego zainwestowania, z analizowanego w niniejszej sprawie Raportu wynika, że planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 na odcinku od Nowej Wsi Ełckiej do miejscowości Prostki, od km 74+584 do km 87+650 stanowi zachodnią granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu (OChK) Pojezierza Ełckiego, dla którego obecnie obowiązuje Uchwała Nr XXXVII/754/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2014r. zmieniająca Uchwałę Nr VII/126/11 z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 ww. uchwały, w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), na obszarze chronionego krajobrazu zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, do których zalicza się planowana inwestycja. Jednakże, z uwagi na fakt, że planowana inwestycja zaliczana jest do inwestycji celu publicznego, w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa

od tego zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały i art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody. Mimo możliwego wpływu na ww. obszar chroniony lub możliwość łamania zakazów określonych w uchwale, realizacja planowanej do rozbudowy drogi jest dopuszczalna. Ponadto, potencjalne negatywne oddziaływanie zminimalizowane zostanie poprzez zastosowanie wskazanych środków łagodzących, przez co jest akceptowalne w stosunku do zachowania walorów krajobrazowych obszarów chronionych w ramach ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Ponadto, w pasie 5 km od inwestycji występują następujące obszary chronione: Rezerwat Bartosze oddalony o 4,56 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich oddalony o 4,6 km. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w miejscowości Bobry w gminie Ełk i jest oddalony od drogi o ponad 200 m. Jest to dąb szypułkowy. Pozostałe pomniki przyrody, w tym na terenie gminy Prostki, są oddalone ponad 1 km od rozbudowywanej drogi.

W pasie analiz wykonanych w Raporcie nie występują parki narodowe (PN), parki krajobrazowe (PK), inne rezerваты, obszary Natura 2000, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe (ZPK), użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne. Otulina Biebrzańskiego PN znajduje się 9,5 km od inwestycji. Najbliższy obszar Natura 2000 to Ostoja Biebrzańska PLB200006 znajdujący się w odległości ok. 8 km od inwestycji. Otulina najbliższego Mazurskiego PK jest oddalona o ponad 28 km. Najbliższy użytk ekologiczny Ostoje Ptasię nad Jeziorem Zdeży oddalony jest o 9,4 km, a najbliższe stanowisko dokumentacyjne Torfowisko Zocie oddalone jest o 30 km, a najbliższe stanowisko dokumentacyjne Posejanka ponad 70 km.

Ponadto, analizowany odcinek przebiega poza terenem korytarza ekologicznego Pojezierze Ełckie KPn-1D, który biegnie równoległe do drogi krajowej nr 65 na analizowanym odcinku. Jak wynika z Raportu: *W obrębie inwestycji występuje kilka lokalnych szlaków migracji zwierząt związanych głównie z ciekami oraz terenami leśnymi. Zwierzęta na potrzeby migracji wykorzystują dolinę rzeki Ełk, Różanicę oraz inne bezimienne ciek i rowy melioracyjne.*

W celu zabezpieczenia walorów w/w obszarów chronionych na etapie realizacji nałożono warunki wskazane między innymi w punktach: II.1,2,10-14 niniejszej decyzji. Po analizie danych zawartych w Raporcie: *Z uwagi na brak wpływu na formy ochrony przyrody w fazie eksploatacji inwestycji nie przewidziano działań zabezpieczających.*

Aby móc w pełni przeprowadzić ocenę wpływu analizowanej inwestycji na środowisko, na etapie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, na potrzeby sporządzenia Raportu o oddziaływaniu na środowisko, przeprowadzono szczegółową inwentaryzację przyrodniczą w sezonie 2018 na terenie będącym w potencjalnym oddziaływaniu trasy. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej stanowią treść i załączniki do Raportu, z którego wynika, że: *Planowany do przebudowy odcinek drogi krajowej nr 65 we fragmencie będącym przedmiotem niniejszego opracowania przebiega po śladzie drogi istniejącej. Odcinek obejmuje dwa fragmenty drogi. Pierwszy przebiegający przez Nową Wieś Ełcką na odcinku od km 74+500 do 75+500 i drugi od km 76+500 do granicy województwa warmińsko-mazurskiego w km 89+729 na przedmieściach Grajewa.*

Odcinek początkowy km: 74+200 – 75+400 przebiega przez tereny zabudowane Nowej Wsi Ełckiej. Śsiedztwo drogi stanowią tu tereny zwartej i luźnej zabudowy jednorodzinnej oraz tereny położone bezpośrednio nad rzeką Ełk. Rzeka stanowi najcenniejszy element przyrodniczy tego fragmentu opracowania. Wzdłuż rzeki rozciągają się pasy zbiorowisk szuwarowych i zadrzewień, w samej rzece występuje roślinność wodna. Odcinek drugi od km 76+500 do granicy województwa km 89+729 rozpoczyna się w miejscowości Zdunki. Śsiedztwo drogi stanowią tereny wykorzystywane rolniczo głównie jako pola uprawne a też użytki zielone. Istotnym elementem krajobrazu jest kopalnia piasku położona po prawej stronie drogi na samym początku opracowania. Droga biegnie w kierunku południowym przez tereny zabudowy wiejskiej wsi Zdunki i kolejnych miejscowości Bobry i Niedźwiedzkie. Otoczenie drogi stanowią tereny rolnicze. Wzdłuż drogi, zwłaszcza po stronie wschodniej rosną aleje drzew głównie topoli kanadyjskich i balsamicznych stanowiące najcenniejszy element przyrodniczy opisywanego odcinka. Od około km 81+500 w śsiedztwie drogi zwłaszcza po stronie wschodniej w buforze opracowania znajdują się luźne zadrzewienia związane z przepływającym tak ciekami oraz nieużytkami położonymi po stronie zachodniej. W km 84+400 droga wkracza w teren zabudowany miejscowości Prostki. W śsiedztwie drogi znajduje się zwarta zabudowa jednorodzinna. W km 87+000 do drogi od strony wschodniej zbliża się i biegnie na odcinku ok 200 m rzeka Ełk. W km 87+700 droga opuszcza teren zabudowy Prostki i biegnie przez obszary rolnicze głównie pola uprawne. W km 88+500 droga wkracza na tereny leśne. Po obu stronach drogi znajduje się las gospodarczy. Są to monokultury sosnowe

o charakterze boru świeżego i mieszanego. W km 89+729 droga osiąga granice województwa. W tym miejscu otoczenie drogi stanowią tereny przemysłowo-magazynowe przedmieść Grajewa. Na swoim przebiegu projektowana do modernizacji droga przebiega głównie przez tereny wykorzystywane rolniczo jako pola uprawne i użytki zielone. Duży procent powierzchni stanowią także tereny zabudowy Nowej Wsi Elckiej oraz Prostek. Lasy występują jedynie w końcowej części odcinka.

W zakresie siedlisk przyrodniczych, jak wynika z Raportu: Na opisywanym terenie odnotowano niewielką powierzchnię eutroficznego jeziora reprezentującą siedlisko 3150 Starorzeczka i eutroficzne jeziora. Fragmenty takiego niewielkiego jeziora znajdują się w granicach buforu na wysokości km 87+300 po stronie prawej, w odległości ok. 210 m od drogi, wobec czego nie jest zagrożone realizacją inwestycji, zarówno bezpośrednio jak i pośrednio.

W wyniku inwentaryzacji na opisywanym terenie odnotowano występowanie 3 gatunków chronionych roślin naczyniowych: widłak goździsty *Lycopodium clavatum*, kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium*, rojownik pospolity *Jovibarba sobolifera*.

Na opisywanym terenie odnotowano 4 gatunki mszaków objętych ochroną częściową. Są to: rókietnik pospolity *Pleurozium schreberi*; fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus*; fałdownik szeleszczący *Rhytidiadelphus triquetrus*; widłoząb wieloszczecinowy *Dicranum polysetum*; piórosz pierzasty *Ptilium crista-castrensis*. Mchy te występują pospolicie na większości powierzchni lasów w granicach opracowania pomiędzy km 88+500 a km 89+790. Rókietnik pospolity występuje tam masowo tworząc runo mszyste w płatach borów sosnowych, pozostałe gatunki w rozproszeniu na całej powierzchni. Są to gatunki pospolite w kraju i regionie.

W wyniku prac terenowych na opisywanym odcinku drogi przeznaczonej do przebudowy nie odnotowano stanowisk chronionych gatunków grzybów.

Wśród odnotowanych porostów odnotowano występowanie 3 gatunków chronionych: płucnica islandzka *Cetraria islandica*, chrobotek leśny *Cladonia arbuscular*, odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea*. Z wymienionych gatunków chronionych najpospolitszym jest odnożyca jesionowa występująca na korze drzew tworzących aleje i szpalery drzew wzdłuż drogi, na odcinku od Nowej Wsi Elckiej do Prostek. Większość drzew tworzących aleje to topole euroamerykańskie – rzadziej rodzime gatunki drzew. Płechy odnożycy jesionowej odnotowywano zarówno na pniach drzew rodzimych jak również na pniach topoli. Rozbudowa drogi będzie się wiązała z koniecznością usunięcia drzew, a zatem dojdzie do zniszczenia stanowisk chronionych gatunków porostów. W takim przypadku powyższe działania wymagają uzyskania zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na wykonywanie czynności zabronionych w stosunku do gatunków roślin i grzybów objętych ochroną.

W przedłożonym w niniejszej sprawie Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zawarto szczegółowy wykaz stwierdzonych stanowisk porostów wraz z ich statusem ochrony oraz numerem inwentaryzacyjnym drzewa, na którym zostały oznaczone i kwalifikacją do wycinki. Jak wynika z Raportu: Odnożycę jesionową stwierdzono na 120 drzewach, z 1757 drzew zinwentaryzowanych w terenie, z czego 72 drzewa, na których stwierdzono ten gatunek przeznaczonych jest do wycinki, co stanowi ok. 60% zinwentaryzowanych drzew z porostem. 53 drzewa, na których zinwentaryzowano odnożycę jesionową, przeznaczono do pozostawienia.

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko bazowano na dokumentacji, w której w liniach rozgraniczających inwestycji wykonano inwentaryzację i gospodarkę istniejącą zielenią. Jak wynika z Raportu: Na zinwentaryzowanym terenie rosną pojedyncze drzewa w ilości 1757 szt., a także 16800 m² Lasów Państwowych, 3150 m² grup drzew i krzewów oraz 7588 m² grup krzewów.

Do wycinki zostały przeznaczone 484 szt. drzew pojedynczych, a także 6090 m² Lasów Państwowych oraz 3666 m² grup krzewów.

Obwody pni zostały pomierzone na wysokości 130 cm. Stan zdrowotny drzew oceniono w większości jako dobry. W zadrzewieniach nie stwierdzono występowania chronionych gatunków fauny, stwierdzono natomiast chroniony gatunek porostu nadrzewnego – odnożycę jesionową *Ramalina fraxinea*.

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

Analizowany w przedmiotowym postępowaniu Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawiera informacje na temat ilości drzew danego gatunku bądź rodzaju przeznaczonych do wycinki, jak i do

pozostawienia, jak również informacje na temat gospodarki grup drzew oraz krzewów. Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: *dominantą w składzie gatunkowym zadrzewień na badanym terenie jest klon pospolity Acer platanoides, lipa drobnolistna Tilia cordata, jesion wyniosły Fraxinus excelsior oraz topola Populus sp. Poza tym w drzewostanie zaznacza się duży udział gatunków: świerk pospolity Picea abies, brzoza brodawkowa Betula pendula.*

Warunki zawarte między innymi w punktach: II. 1, 2, 3, 4, 19, 20, 21, 22, 31 określono, aby zminimalizować oddziaływanie planowanej inwestycji na etapie realizacji na szatę roślinną. Natomiast, aby zminimalizować wpływ planowanej inwestycji na etapie eksploatacji, zaplanowano działania nałożone w punkcie II.23 oraz III.4 i 5, w celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji. Nowe nasadzenia drzew będą składać się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych.

W zakresie inwentaryzacji entomofauny, jak wynika z Raportu: *W wyniku przeprowadzonych kontroli w przyjętym buforze nie odnotowano gatunków bezkręgowców objętych ochroną na podstawie przepisów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. z 2016 r. poz. 2183). Gatunki, które odnotowywano były pospolitymi gatunkami np. biedronka siedmiokropka - Coccinella septempunctata, bzyg pospolity - Syrphus ribesii.*

Przeprowadzona inwentaryzacja w zakresie pachnicy dębowej Osmoderma eremita (chrząszcz z rodziny kruszczycowatych) nie wykazała obecności na tym obszarze osobników tego gatunku ze względu na brak drzew mogących stanowić potencjalne siedlisko pachnicy. Przeprowadzone badania feromonowe alei przy drodze krajowej nr 65 na odcinku od km około 74+600 do km około 89+792 wykazały, że drzewostan rosnący w sąsiedztwie drogi jest młody, w związku z powyższym nieatrakcyjny do zasiedlenia przez pachnicę dębową. Jest to gatunek objęty ochroną ścisłą, wymagający ochrony czynnej. Pierwotnie gatunek ten związany był ze starodrzewami, natomiast obecnie, na skutek zaniku tych środowisk w wyniku intensywnej gospodarki leśnej, jest gatunkiem rzadkim i chronionym w Europie. W Polsce pachnica dębowa jest objęta ochroną gatunkową od 1995 r. oraz ujęta jest w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako gatunek „wysokiego ryzyka narażony na wy-ginięcie” (kategoria VU). Wymieniona jest w Dyrektywie Siedliskowej Unii Europejskiej jako gatunek ściśle chroniony i wyróżniony jako priorytetowy, tzn. wymagający tworzenia obszarów ochronnych. Jak wynika z Raportu: Wzdłuż drogi krajowej nr 65 występuje niewiele drzew spełniających kryteria siedliska pachnicy, drzewostan znajduje się z dala od znanych siedlisk pachnicy, przez co mało prawdopodobnym jest naturalne jej zasiedlenie w przyszłości.

Działania nałożone w punkcie II.25 zminimalizują skutki zanieczyszczenia światłem placu budowy i ograniczą przywabianie owadów w pobliże przebudowywanej drogi. Powyższe działanie ma na celu również zminimalizowanie skutków zanieczyszczenia światłem na etapie eksploatacji inwestycji i wpłynie na zmniejszenie przywabiania owadów, a w następie tego także ich drapieżników (np. nietoperzy) w rejon inwestycji.

W zakresie inwentaryzacji ichtiofauny, jak wynika z Raportu: *W trakcie przeprowadzonych prac terenowych stwierdzono występowanie w rzece Ełk tylko pospolitych gatunków ryb, nieobjętych ochroną gatunkową głównie takich jak: okoń Perca fluviatilis, lin Tinca tinca, kleń Leuciscus ccephalus, płoć Rutilus rutilus, ukleja pospolita Alburnus alburnus, jaź Leuciscus idus. Jezioro Bogusze w rejonie miejscowości Prostki, położone na wysokości km 87+200 jest miejscem występowania pospolitych gatunków ryb, które nie są objęte ochroną gatunkową. W cieku Różanica, który jest dopływem rzeki Ełk stwierdzono tylko pospolite gatunki ryb. W pozostałych ciekach występujących na tym terenie nie zaobserwowano występowania ryb.*

W celu ochrony ichtiofauny w punkcie II.16, 18, 30, 31 niniejszej decyzji uwzględniono między innymi działania minimalizujące z zakresu zabezpieczenia cieków przed zanieczyszczeniem.

Jak wynika z informacji zawartych w Raporcie w zakresie inwentaryzacji herpetofauny: *Przeprowadzone prace terenowe potwierdziły występowanie w obrębie analizowanego buforu czterech z wyżej wymienionych gatunków takich jak: żaba trawna Rana temporaria; żaba wodna Rana; żaba jeziorkowa Rana lessonae; ropucha szara Bufo bufo - jest gatunkiem objętym ochroną częściową. Powyższe gatunki występują stosunkowo powszechnie w kraju, na terenie województwa warmińsko-mazurskiego oraz gminy Ełki gminy Prostki.*

Jak wynika z Raportu: *Analizowany odcinek przebiega głównie w otoczeniu terenów rolniczych i biegnie równolegle do rzeki Ełk. Brak dużych jezior oraz terenów podmokłych o dużej powierzchni położonych po przeciwnych stronach drogi powoduje, że na analizowanym odcinku nie występują znaczące kolizje z lokalnymi szlakami migracji płazów. Płazy jako szlaki migracji wykorzystują istniejące cieki położone na km:*

77+530, 83+150, 84+240 (Różanica) oraz dolinę rzeki Ełk lub migrują pomiędzy poszczególnymi zbiornikami szlakami biegnącymi równolegle do analizowanego odcinka drogi krajowej nr 65.

W trakcie prac terenowych na analizowanym terenie stwierdzono występowanie tylko jednego gatunku - jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*. Jest to gatunek objęty ochroną częściową. W analizowanym buforze 250 m stwierdzono jedno miejsce występowania jaszczurki zwinki: nasłoneczniony skraj monokultury sosnowej na wysokości km 88+730 w odległości około 75 m od osi drogi. Stanowisko tego gatunku nie jest zagrożone planowaną inwestycją.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: Odpowiednie działania nadzoru przyrodniczego doprowadzą do likwidacji ewentualnych zastoisk wodnych na obszarze prowadzonych prac zanim dojdzie do rozrodu płazów. Grodzenie za pomocą płotków tymczasowych kluczowych siedlisk, przenoszenie osobników napotkanych na placach budowy oraz odpowiednie przeszkolenie pracowników budowlanych pozwoli zminimalizować ewentualne oddziaływania. Płotki tymczasowe należy zastosować w km od 78+250 do 77+350 po prawej stronie drogi.

Działania przewidziane w punktach II. 3, 4, 24, 26, 27, 28, 29, 31 zapewnią ochronę płazów i gadów przed negatywnym wpływem analizowanej inwestycji na etapie realizacji, jak i eksploatacji.

Jak wynika z informacji zawartych w Raporcie w zakresie inwentaryzacji ornitofauny: Ptaki stanowiły najliczniejszą grupę kręgowców badanego obszaru, szczególnie pod względem jakościowym. Podczas badań terenowych stwierdzono 36 gatunków ptaków. Większość z gatunków – 25, podlega ochronie ścisłej, 1 gatunek jest chroniony częściowo i 1 jest na liście ptaków łownych. Jeden spośród stwierdzonych gatunków został uwzględniony w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Przeważającą część wyżej wymienionych gatunków można zaliczyć do pospolitych w regionie i całym kraju, a ich obecność nie wnosi niczego istotnego w kategoriach waloryzacji miejscowego środowiska.

Drzewa przeznaczone do wycinki w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stanowią dogodnego siedliska ptaków, dlatego wg autorów Raportu nie ma potrzeby wprowadzania działań kompensujących wycinkę np. w postaci budek lęgowych.

Aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wykonywaniem wycinki drzew i krzewów na ptaki w trakcie okresu rozrodczego nałożono warunek wskazany w punkcie II.21 niniejszej decyzji.

Zagrożeniem mogącym mieć wpływ na ptaki na etapie eksploatacji przebudowanej drogi mogą być przezroczyste ekrany akustyczne, z uwagi na istnienie potencjalnego niebezpieczeństwa kolizji z ekranami. Jednak projekt rozbudowy drogi krajowej nr 65 nie zakłada wprowadzania przezroczystych ekranów, więc ryzyko takie nie wystąpi.

Jak wynika z informacji zawartych w Raporcie w zakresie inwentaryzacji chiropterofauny: W wyniku przeprowadzonych badań na analizowanym odcinku drogi stwierdzono obecność 7 gatunków nietoperzy: borowiec wielki, borowiec leśny, mroczek późny, karlik większy, karlik malutki, karlik drobny oraz występowanie nie zidentyfikowanych do gatunku nietoperzy z rodzajów nocek i gacek. Wszystkie gatunki występujące na badanym terenie podlegają w Polsce ochronie ścisłej. Nie stwierdzono gatunków z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Prawie wszystkie stwierdzone gatunki są częste na terenie całego kraju (Sachanowicz, Ciechanowski 2005). Do gatunków rzadkich należy jedynie borowiec leśny, który znajduje się na Czerwonej liście w kategorii VU (Głowaciński 2002).

Działania nałożone w punkcie II.25 zminimalizują skutki zanieczyszczenia światłem podczas budowy i ograniczą przywabianie owadów, a co za tym idzie również nietoperzy w pobliże przebudowywanej drogi. Powyższe działanie ma na celu również zminimalizowanie skutków zanieczyszczenia światłem na etapie eksploatacji inwestycji i wpłynie na zmniejszenie przywabiania owadów, a w następie tego także ich drapieżników (np. nietoperzy) w rejon inwestycji.

Jak wynika z informacji zawartych w Raporcie w zakresie inwentaryzacji teriofauny: Na podstawie danych udostępnionych przez Nadleśnictwo Ełk w buforze po 250 m od osi drogi (pas terenu szerokości 500 m) stwierdzono miejsca występowania bobra europejskiego *Castor fiber*. Siedliska tego gatunku występują w dolinie rzeki Ełk na wysokości km 86+650. Występowanie tego gatunku stwierdzono także na wysokości km 89+700 (przy czym żeremia i tropy bobrowe znajdowały się poza granicą przyjętego buforu tj. w odległości około 400 m od osi drogi). W obrębie analizowanego buforu nie stwierdzono śladów żerowania tego gatunku. Biorąc pod uwagę dostępne dane literaturowe gatunek ten jest rozpowszechniony na terenie gminy, jak również w obrębie województwa warmińsko-mazurskiego, a jego populacja nie jest zagrożona. Na podstawie

wyników monitoringu prowadzonego w latach 2013-2014 stan populacji bobra europejskiego w województwie warmińsko-mazurskim oceniony został jako właściwy (FV).

W trakcie przeprowadzonych prac terenowych w granicach buforu stwierdzono występowanie gatunków objętych ochroną takich jak: kret *Talpa europaeus*, jeż wschodni *Erinaceus concolor* oraz ryjówka malutka *Sorex minutus*.

Jak wynika z Raportu: Analizowany odcinek przebiega poza terenem korytarza ekologicznego Dolina Biebrzy – Puszcza Borecka. Odcinek ten położony jest wzdłuż zachodniej granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Etckiego (na odcinku od około km 74+000 do około km 87+750) i tylko na fragmencie długości około 100 m w obrębie miejscowości Nowa Wieś Etcka znajduje się w granicach powyższego obszaru. W obrębie inwestycji występuje kilka lokalnych szlaków migracji zwierząt związanych głównie z ciekami oraz terenami leśnymi. Zwierzęta na potrzeby migracji wykorzystują dolinę rzeki Etki, Różanicę oraz inne bezimienne ciek i rowy melioracyjne.

W związku z powyższym planowana inwestycja na fragmencie lokalizowanym w obszarze leśnym koliduje ze szlakiem migracji dużych i średnich ssaków, co może powodować na etapie budowy działanie odstrasżające, które ustąpi po zakończeniu prac nie tym fragmencie. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu etapu budowy na populacje ssaków występujące na tym terenie.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie w zakresie przejść dla zwierząt małych: Dla ochrony ścieżek migracji i umożliwienia przemieszczania się zwierząt, niezbędne jest wybudowanie odpowiednich przejść. Aby dobrze spełniały swoją rolę, przejścia muszą mieć właściwą lokalizację, dobrze dobrany typ i parametry techniczne oraz posiadać odpowiednie zagospodarowanie. W związku z powyższym na przebiegu analizowanego przedsięwzięcia zaprojektowano zatem odpowiednie przejścia dla zwierząt wskazane w poniższej tabeli.

Lp.	Km, typ i numer	Minimalne parametry przestrzeni dostępnej dla zwierząt wg PB H= wysokość B= szerokość [m].	Charakterystyka
1	77+540 PZM-77.5 Przejście dolne małe zespolone z ciekami	H= min. 1,0 m (od półki do spodu konstrukcji), B= 2 x 0,5 m (półka po obu stronach cieku)	Zaprojektowano przepust z blach falistych o przekroju łukowo-kolowym, umożliwiający przejście małym zwierzętom. Dla umożliwienia migracji małych zwierząt przyjęto na długości przepustu obustronne półki, pokryte gruntem, wychodzące na skarpy wlotu i wylotu.
2	83+055 PZM-83.0 Przejście dolne małe zespolone z ciekami	H= min. 1,0 m (od półki do spodu konstrukcji), B= 2 x 0,5 m (półka po obu stronach cieku)	Zaprojektowano przepust z blach falistych o przekroju łukowo-kolowym, umożliwiający przejście małym zwierzętom. Dla umożliwienia migracji małych zwierząt przyjęto na długości przepustu obustronne półki, pokryte gruntem, wychodzące na skarpy wlotu i wylotu

Ponadto most drogowy w km 84+154 wyposażony jest w obustronne półki gruntowe (pod obiektem), które służą przemieszczaniu się zwierząt małych.

Warunki wskazane w punktach II.26-29 nałożono w celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt w szczególności ptaków, gadów i małych ssaków na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji. Natomiast warunki określone w punktach II. 24, 28, 31 niniejszej decyzji związane są z koniecznością zminimalizowania efektu barierowego, jaki mógłby powstać w wyniku realizacji przedsięwzięcia oraz zapewnienia migracji zwierząt w obrębie planowanej inwestycji z utrzymaniem dotychczasowej ciągłości lokalnych korytarzy migracyjnych.

Dodatkowo, warunek określony w punkcie II.31 ma na celu zagwarantowanie, że prace budowlane realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną wykonane w sposób minimalizujący szkody w siedliskach przyrodniczych oraz stanowiskach i siedliskach chronionych gatunków roślin i zwierząt. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidywalnych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na ww. elementy środowiska przyrodniczego.

Warunek wskazany w punktach III.4 i 5 ma na celu zrekomensowanie strat związanych z wycinką drzew i krzewów oraz winien przyczynić się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz. Zapis warunku punktu II.23 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew oraz dokonanie ewentualnych uzupełnień nasadzeń w przypadku gdy się one nie przyjmą.

W związku z powyższym oraz jak wynika z postanowienia organu ochrony przyrody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4221.45.2021.AB.4 z dnia 31.08.2021r.: „Podsumowując należy zaznaczyć, że realizacja ww. inwestycji w wybranym wariantcie nie powinna wpłynąć negatywnie na ww. siedliska przyrodnicze, siedliska roślin oraz zwierząt i grzybów, które stwierdzono w trakcie wykonywania inwentaryzacji przyrodniczych. W przedłożonym raporcie w sposób szczegółowy przedstawiono kolizję rozbudowywanej drogi z gatunkami chronionymi oraz zaproponowano racjonalne rozwiązania umożliwiające zminimalizowanie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, co wykazano powyżej. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych we właściwych rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt określone są w ustawie o ochronie przyrody i mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie tej ustawy. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny”.

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko w sporządzonym Raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizie poddane zostały zabytki i krajobraz kulturowy chroniony na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Jak wynika z Raportu: *Na analizowanym odcinku istniejącej drogi krajowej nie zinwentaryzowano obiektów wpisanych do wojewódzkiego rejestru ochrony zabytków.*

Zinwentaryzowano natomiast obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków gminy Ełk i gminy Prostki oraz dokonano analizy potencjalnych kolizji przedmiotowego odcinka drogi z występującymi zabytkami nieruchomymi.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie :

a) w zakresie przedmiotowej inwestycji:

- w km 87+995 strona prawa w miejscowości Bogusze (na działce nr 1236 obręb Prostki) zlokalizowany jest pomnik w miejscu obozu hitlerowskiego, który nie koliduje z rozwiązaniami projektowymi i planowany jest do pozostawienia. Jak wynika z Raportu: *Rozwiązania projektowe nie naruszają pomnika poświęconego pamięci ofiar ww. byłego obozu jenieckiego.*

- w km 83+120 strona prawa (w okolicach skrzyżowania granic działek 164 i 77 obręb Prostki) i 83+600 strona prawa (w okolicach skrzyżowania granic działek 164 i 62 obręb Prostki) na wjeździe od strony Ełku do miejscowości Prostki zlokalizowane są dwa bunkry, które planowane są do pozostawienia.

b) graniczą z planowaną inwestycją:

- w km 74+585 strona prawa- aleja przydrożna zlokalizowana wzdłuż drogi wojewódzkiej 667N, w granicach gminy Ełk,

- w km 85+700 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 36,

- w km 85+430 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 50,

- w km 85+500 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 48,

- w km 85+580 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 43,

- w km 85+650 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 39,

- w km 85+670 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 37,

- w km 85+700 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 33,

- w km 85+730 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 31,

- w km 85+800 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 30,

- w km 85+830 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 28,

- w km 85+920 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 18,

- w km 85+950 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 16,

- w km 86+410 strona lewa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 8,

- w km 86+460 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 7,

- w km 86+500 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 5,

- w km 86+580 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 3,

- w km 86+620 strona prawa- budynek w miejscowości Prostki przy ul. 1 Maja 1,

- w km 77+840-77+960 strona prawa- cmentarz ewangelicki w miejscowości Bobry gmina Ełk na działkach nr 29 obręb Zdunki i 17 obręb Bobry gmina Ełk.

Ponadto, istniejąca droga w miejscowości Prostki, na odcinku od miejscowości Bogusze do przejazdu kolejowego, o nawierzchni z kamiennej kostki brukowej jest obiektem historycznym o wartościach

zabytkowych. Obiekt ten ujęty został w wojewódzkiej ewidencji zabytków. Zaprojektowane rozwiązania będą spełniać wymagania w zakresie zachowania substancji zabytkowej i minimalnej w nią ingerencji. Jak wynika z Raportu: *Zgodnie z ustaleniami z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków istniejąca nawierzchnia z kamienia zostanie rozebrana i w celu zachowania substancji zabytkowej wykorzystana ponownie do wykonania:*

- pasa manewrowego w miejscowości Prostki szerokości 3.5 m na odcinku od km 85+168 do km 86+060 tj. na długości $L = 892$ m,
- ścieków przy krawędzi jezdni na odcinku rozbieranej nawierzchni kamiennej,
- nawierzchni zatok autobusowych, jezdni manewrowych, miejsc parkingowych i wysp kanalizujących w zakresie projektowanego odcinka drogi krajowej nr 65.

Ponadto, jak wynika z Raportu: *Dodatkowym walorem kulturowym otoczenia planowanej drogi, związanym z bytnością ludzi są elementy małej architektury sakralnej, figury oraz pomniki. W sąsiedztwie drogi znajduje się kilkanaście tego typu obiektów:*

- pomnik poległych w I wojnie światowej przy rondzie w Nowej Wsi Etckiej (obiekt zabytkowy, w km ok. 74+650, strona prawa, który pomimo lokalizacji w granicach inwestycji nie koliduje z rozwiązaniami projektowymi i nie będzie przeniesiony.
- *krzyż przydrożny w Zdunkach, w km 77+250, strona prawa;
- krzyż przydrożny w Niedźwiedzkich w km 80+450 strona prawa;
- przykościelna kapliczka, stalowy krzyż oraz tablica ogłoszeniowa w kształcie krzyża*, Prostki, km ok. 85+350, strona lewa;
- drewniana figura rycerza w pobliżu urzędu gminy Prostki, w km ok. 85+623, strona lewa;
- drewniana figura i fontanna przy Gminnym Ośrodku Kultury w Prostkach, w km ok. 85+740, strona lewa;
- drewniana figura strażaka przy OSP w Prostkach, w km ok. 85+800, strona prawa;
- przydomowa kapliczka w m. Bogusze, w km ok. 86+990, strona prawa;
- witacz* i drewniana figura rybaka, w m. Bogusze w km ok. 87+100, strona lewa;
- krzyż przydrożny w Boguszach w km ok. 87+408, strona lewa;
- pomnik pamiątkowy z krzyżem, w km 87+995, strona prawa;
- krzyż przydrożny, w km 88+056, strona lewa.

W rejonie przedmiotowej inwestycji zinwentaryzowano 12 obiektów małej architektury o wartościach kulturowych, z których 3 kolidują z przedmiotową inwestycją i są przeznaczone do przeniesienia w granicach pasa drogowego (obiekty oznaczone *).

Ponadto, zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie w rejonie przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65, w odległości do 300 m od osi drogi, zinwentaryzowano 22 zabytki archeologiczne, pięć z nich znajduje się w liniach zakresu przedmiotowej inwestycji: AZP 24-79/15 w km 75+000 strona lewa, AZP 24-79/16 w km 76+860 strona lewa, AZP 25-79/34 w km 82+930 strona prawa, AZP 25-79/33 w km 83+475 strona lewa, AZP 26-80/71 w km 86+685- 87+100 strona prawa.

Oddziaływania na zabytki w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji będą miały charakter bezpośredni i krótkoterminowy. Będą to oddziaływania chwilowe i ustaną po zakończeniu prac. Natomiast w fazie eksploatacji mogą wystąpić oddziaływania pośrednie, długoterminowe i stałe w zakresie drgań i wibracji w związku z użytkowaniem drogi, które mogą wywierać negatywny wpływ na zabytki nieruchome. Zastosowanie najlepszych dostępnych materiałów znacznie wpłynie na ograniczenie rozprzestrzeniania się drgań i wibracji spowodowanych ruchem pojazdów. W związku z powyższym, nie przewiduje się wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań związanych z drganiami i wibracjami na zabytkowe obiekty zlokalizowane w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka rozbudowywanej drogi nr 65. Faza eksploatacji przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała negatywnych oddziaływań na zabytki archeologiczne.

Działania wskazane w punkcie II. 32 i 33 niniejszej decyzji mają na celu zabezpieczenie zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanej inwestycji.

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko ocenie i analizie podlegał również wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan aerosanitarny środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia. W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza wykonano w Raporcie obliczenia emisji zanieczyszczeń oraz przeprowadzono modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji w otoczeniu przedmiotowej drogi. Prognozowaną wielkość emisji określono dla ośmiu znaczących zanieczyszczeń: pyłu PM₁₀ i PM_{2,5}, tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych oraz benzenu. W określaniu emisji pominięto ołów i jego związki, gdyż

ich zawartość w paliwach nowej generacji jest pomijalnie mała. Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Wielkości emisji z pojazdów samochodowych określono przy zastosowaniu wskaźników emisji uwzględniających poszczególne normy emisji spalin oraz biorąc pod uwagę zmienność w czasie składu potoku pojazdów. Wielkości te uwzględniają postęp technologiczny i konstruowanie coraz bardziej ekologicznych silników spalinowych. Z tego względu wartości stężeń tlenków azotu w 2032 r. są prawie takie same jak w 2022 r., pomimo większego natężenia ruchu drogowego. Prognozowane w obu horyzontach czasowych tj. 2022 r. i 2032 r. stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich wartości dopuszczalnych. Wyniki obliczeń wskazują, że emisja komunikacyjna pyłu PM₁₀, pyłu PM_{2,5}, tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych z przedmiotowego odcinka DK65 po rozbudowie nie spowoduje przekroczeń obowiązujących norm. Istniejące budynki mieszkalne oraz pola uprawne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne.

Jak wynika z Raportu: *Podczas prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem zanieczyszczenia powietrza będą głównie silniki poruszających się pojazdów oraz maszyn budowlanych uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz niezbędne prace rozbiórkowe. Emisja w trakcie prac budowlanych może mieć też postać pyłów porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich. Źródłem emisji pyłów będą również prace ziemne związane z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię. Z faktu, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach i których prędkości opadania są duże wynika, że odległości ich unoszenia są niewielkie i stężenie zanieczyszczenia szybko się zmniejsza. Pewne substancje (m. in. węglowodory i substancje smoliste) są również emitowane w trakcie kładzenia nawierzchni drogowych. Emisje będą miały charakter niezorganizowany (prace prowadzone będą na otwartym terenie), lokalny (ograniczony do placu budowy i terenów bezpośrednio sąsiadujących z realizowaną inwestycją), średnioterminowy, chwilowy (ograniczony do czasu prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlano – montażowych; będą się przemieszczać wraz z postępem robót w czasie kolejnych godzin ich trwania, a następnie znikną po zakończeniu prac budowlanych) i odwracalny (oddziaływanie przestanie być odczuwalne po zakończeniu robót). Będą to oddziaływania bezpośrednie, pośrednie (wzrost stężenia utleniaczy tworzących się z tlenków azotu i niespalonych w silnikach pojazdów węglowodorów w obecności promieni słonecznych) oraz wtórne (następujące w wyniku porywania pyłów w turbulentnych ruchach powietrza). W trakcie prowadzenia robót mogą wystąpić przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla stężeń maksymalnych substancji zanieczyszczających w bliskim sąsiedztwie placu budowy, jednakże uznaje się, że, ze względu na tymczasowość emisji, prace budowlane nie spowodują trwałych negatywnych zmian jakości powietrza atmosferycznego, nawet przy niesprzyjających warunkach pogodowych. Podsumowując, stwierdza się, że prace rozbiórkowe i budowlano – montażowe, pomimo możliwego okresowo wysokiego poziomu stężeń emitowanych zanieczyszczeń, nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego, nie wpłyną w istotny sposób na warunki aerosanitarne i nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku.*

Zastosowanie rozwiązań ochronnych poprzez wskazanie działań między innymi w punktach: II.3 i 9 niniejszej decyzji zminimalizuje powyższe oddziaływanie mogące wystąpić w fazie realizacji.

Analizując etap eksploatacji inwestycji należy stwierdzić, że zanieczyszczenia komunikacyjne należą do jednych z czynników najbardziej obciążających powietrze atmosferyczne. Źródłami emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych są: proces spalania benzyny w silnikach o zapłonie iskrowych i oleju napędowego w silnikach diesla oraz proces ścierania opon, hamulców i nawierzchni drogi. Na potrzeby sporządzanego Raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano analizy oddziaływania na stan aerosanitarne planowanego przedsięwzięcia. Jak wynika z Raportu: *Prognozowaną wielkość emisji określono dla ośmiu znaczących zanieczyszczeń: pyłu PM₁₀ i PM_{2,5}, tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych oraz benzenu. W określaniu emisji pominięto ołów i jego związki, gdyż ich zawartość w paliwach nowej generacji jest pomijalnie mała. Oszacowano emisję zanieczyszczeń średnioroczną i maksymalną godzinową w dwóch perspektywach czasowych: pierwszy rok eksploatacji nowej infrastruktury, tj. 2022 r. i 10 lat po oddaniu do użytkowania tj. 2032 r. Jak wynika z Raportu: Prognozowane w obu horyzontach czasowych tj. 2022 r. i 2032 r. stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich wartości dopuszczalnych. Wyniki obliczeń*

wskazują, że emisja komunikacyjna pyłu PM₁₀, pyłu PM_{2,5}, tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych z przedmiotowego odcinka DK65 po rozbudowie nie spowoduje przekroczeń obowiązujących norm. Analiza stężeń zanieczyszczeń w powietrzu przy budynkach mieszkalnych znajdujących się w obszarze w promieniu 10h - dziesięciokrotnej wysokości emitora, tj. 5 m od drogi krajowej nr 65 wykazała, że budynki te nie są narażone na przekroczenia wartości odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu.

W podsumowaniu wpływu eksploatacji planowanej inwestycji na stan aerosanitarny stwierdzono, że przeprowadzone obliczenia wielkości emitowanych zanieczyszczeń wykazały, że nie należy spodziewać się przekroczeń wartości odniesienia dla żadnej analizowanych substancji. Istniejące budynki mieszkalne oraz pola uprawne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne. Z uwagi, że standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków i urządzeń chroniących środowisko. Ponadto, korzystny wpływ na lokalne warunki aerosanitarnie będą miały drzewa i krzewy, które rosną obecnie wzdłuż drogi, a nie zostaną wycięte w ramach przygotowania terenu budowy oraz te, które zostaną posadzone wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół przedsięwzięcia. Tereny wokół analizowanej inwestycji charakteryzują się różnym stopniem zurbanizowania. Na analizowanym odcinku droga nr 65 przebiega w otoczeniu zabudowy chronionej akustycznie - w miejscowościach Nowa Wieś Etcka, Zdunki, Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki i Bogusze. Dominującymi terenami chronionymi występującymi w sąsiedztwie inwestycji są tereny zabudowy zagrodowej oraz mieszkaniowo – usługowej. Ponadto droga przebiega poprzez tereny zagospodarowane rolniczo i tereny leśne. W trakcie budowy drogi wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne oraz wibracje spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Prace te charakteryzują się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na obszar, gdzie będą one realizowane. Teren intensywnych prac zgodnie ze specyfiką realizacji inwestycji liniowych będzie się przesuwiał wraz z kilometrażem budowanej trasy lub jej obiektów. Jak wynika z Raportu: *Strefa oddziaływania drgań i wibracji na etapie budowy obejmie swoim zasięgiem bufor ok. 20 m po obu stronach prowadzonej inwestycji. We wskazanym buforze znajduje się 117 budynków o funkcji mieszkalnej oraz 37 budynków innych niż mieszkalne. Przed przystąpieniem do wykonania robót budowlanych wykonawca powinien dokonać oględzin zewnętrznych budynków znajdujących się w podanym buforze potencjalnego oddziaływania drgań oraz wibracji. Oględziny takie powinny ustalić stan techniczny budynków znajdujących się w strefie oddziaływania (stan elewacji, obecność spękań).* Warunki określone w punktach: II. 2, 3, 7, 34 niniejszej decyzji określono w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia oddziaływania drgań na budynki znajdujące się w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi.

W ramach sporządzania oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzono analizę akustyczną uwzględniającą obliczenia poziomu hałasu dla istniejącej drogi. Wykonane obliczenia wskazują, że istniejąca droga jest źródłem przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Dodatkowo należy zauważyć, że w najbliższym czasie ponadnormatywne oddziaływanie hałasu obejmie swoim zasięgiem kolejne budynki położone w pobliżu przedmiotowej drogi. Jednocześnie należy wskazać, że wymagane jest poprawienie stanu klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanej zabudowy mieszkaniowej. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na poprawę płynności ruchu oraz poprawi jakość nawierzchni co bezpośrednio przyczyni się do obniżenia hałasu emitowanego przez ruch pojazdów po drodze krajowej nr 65. W sporządzonym dla planowanej inwestycji Raporcie o oddziaływaniu na środowisko w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określono zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zakres analizy akustycznej obejmował obliczenie i wykreślenie izolinii równoważnego poziomu dźwięku o wartości poziomu dopuszczalnego dla pory dnia i nocy w roku 2022 oraz 2032, natomiast obliczenia wykonano dla wariantu z nawierzchnią bitumiczną SMA11 na odcinkach poza miejscowościami oraz SMA 8 na odcinkach przebiegających przez miejscowości oraz wariantu z nawierzchnią betonową na całej długości inwestycji. Na podstawie obliczeń hałasu w siatce obliczeniowej określono przewidywany zasięg oddziaływania hałasu wokół analizowanego odcinka drogi. Zasięg ten wyznaczono nanosząc izolinie hałasu w roku 2032 na mapę zawierającą tereny wrażliwe akustycznie (zabudowę mieszkalną). W celu szczegółowej analizy przy budynkach objętych bądź znajdujących się

w pobliżu izolinii o najdalszym zasięgu zostały wykonane obliczenia w receptorach (reprezentatywnych punktach obserwacji). Przeprowadzone obliczenia wykazały, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, stosownie do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014r., poz. 112), wystąpią w przypadku jednej jak i drugiej nawierzchni. Jednakże w wariancie z nawierzchnią betonową wartości przekroczeń będą wyższe od wartości otrzymanych dla nawierzchni bitumicznej. Dlatego też wariant z nawierzchnią bitumiczną jest korzystniejszy dla środowiska z punktu widzenia wpływu inwestycji na klimat akustyczny.

Jak wynika z Raportu: *Należy zaznaczyć, że projektowana inwestycja spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu w porównaniu do sytuacji gdyby inwestycja nie miała zostać zrealizowana. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że obecny stan klimatu akustycznego wokół istniejącej drogi jest gorszy od prognozowanego stanu klimatu akustycznego w roku 2022 przy zrealizowanej inwestycji. W analizie akustycznej uwzględniono zastosowanie nawierzchni SMA 8, która charakteryzuje się obniżoną hałaśliwością. Nawierzchnię takiego rodzaju zaprojektowano w miejscach, w których droga przebiega w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i ze względów technologicznych odcinki takie zostały dodatkowo wydłużone. W miejscach zastosowania tej nawierzchni przyjęto obniżenie poziomu hałasu o 1 dB w stosunku do wartości obliczonej dla nawierzchni referencyjnej SMA 11. Kilometraż wspomnianych odcinków: 74+584,30 – 75+415,35; 76+686,33 – 78+400 ; 79+800 – 81+000; 83+400 – 84+405 (odcinek przed Prostkami łączący się z inwestycją PKP); 85+168 – 87+650. W przypadku zabudowań mieszkalnych, przy których odnotowano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu nie ma technicznych możliwości zastosowania ekranów akustycznych, które ograniczyłyby oddziaływanie hałasu do poziomu normatywnego. Projektowana droga nie jest drogą o ograniczonej dostępności, a co za tym idzie, posiada bezpośrednie zjazdy do prywatnych posesji. Wykonanie skutecznych ekranów akustycznych wiązałoby się z likwidacją istniejących zjazdów. Pociągałoby to konieczność zaprojektowania dróg serwisowych, które mogłyby wymagać wykupu dodatkowego terenu oraz przebiegałyby pod oknami zabudowy. Takie rozwiązanie mogłoby być źródłem konfliktów społecznych (zabranie mieszkańcom terenów zielonych wokół zabudowy). Ponadto lokalizacja ekranów akustycznych w bezpośrednim sąsiedztwie budynków (kilka metrów od elewacji budynków) powodowałaby zacienienie budynków. Z powodu braku projektowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych nie przeprowadzono analizy wielokryterialnej w zakresie ustalenia optymalnych metod oraz środków ochrony przed hałasem. W związku z przedstawionymi istotnymi problemami odstąpiono od projektowania ekranów akustycznych dla zabudowy, przy której występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.*

W podsumowaniu analizy akustycznej zaznaczono, że projektowana inwestycja spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu w porównaniu do sytuacji gdyby inwestycja nie miała zostać zrealizowana. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że obecny stan klimatu akustycznego wokół istniejącej drogi jest gorszy od prognozowanego stanu klimatu akustycznego w roku 2032 przy zrealizowanej inwestycji. Ze względu na wprowadzenie nowej nawierzchni drogowej i upłynnienie ruchu drogowego, inwestycja przyczyni się do zmniejszenia negatywnego oddziaływania istniejącej drogi krajowej nr 65 w zakresie drgań. Eksploatacja inwestycji będzie mogła potencjalnie powodować powstawanie wibracji i wstrząsów przenoszonych przez grunt. Drgania te jednak będą znacznie mniej odczuwalne dla pobliskich mieszkańców niż przy aktualnym stanie nawierzchni obecnie użytkowanego odcinka drogi krajowej nr 65.

W związku z powyższym, w celu sprawdzenia dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku oraz sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej, konieczne będzie przeprowadzenie pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych na tereny wymagające ochrony przed hałasem w punkcie XII niniejszej decyzji nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, wskazując odcinki drogi gdzie powinno się zlokalizować punkty pomiarowe oraz wskazano organy właściwe do przedłożenia jej wyników.

W ustaleniach dotyczących wykonania analizy porealizacyjnej wskazano, aby punkty pomiarowe do analizy zlokalizować na odcinku drogi, gdzie nie było możliwości dotrzymania standardów akustycznych. Jeżeli przeprowadzone pomiary wskażą wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy w tych

miejscach utworzyć obszar ograniczonego użytkowania lub w przypadku zabudowy znajdującej się na granicy pasa drogowego należy przeprowadzić dodatkowo pomiary wewnątrz tej zabudowy i w wypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu zastosować techniczne środki ograniczające hałas wewnątrz tych zabudowań. Ponadto, Wyniki ww. analizy wskażą rzeczywiste oddziaływanie akustyczne przedmiotowej drogi i pozwolą na zdecydowanie o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych 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. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że niektóre budynki, zlokalizowane w miejscowości Prostki, oznaczone receptorami nr: 34/35; 37; 38; 39; 178; 179; 180; 181; 182; 183; 184; 199; 200; 201, zlokalizowane są na granicy pasa drogowego, wobec czego ma miejsce możliwość zastosowania art. 114 ust. 4 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska* (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.). W przypadku wystąpienia przekroczeń w tych lokalizacjach należy przeprowadzić pomiary wewnątrz budynku i w przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń zastosować zabezpieczenia zapewniające właściwe warunki akustyczne wewnątrz budynku.

Analizowane przedsięwzięcie dotyczy inwestycji drogowej, w trakcie jego realizacji, eksploatacji oraz likwidacji po wstąpieniu odpady charakterystyczne dla tego typu inwestycji. Gospodarowanie odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie się odbywać na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych z zakresu gospodarki odpadami. Zgodnie z Raportem gospodarka odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia sprowadzać się będzie do prowadzenia segregacji odpadów i prawidłowego ich magazynowania, a w dalszej kolejności poddania odzyskowi bądź przekazania do unieszkodliwienia. Prace rozbiórkowe i budowlane w fazie realizacji inwestycji w bezpośredni sposób wpłyną na powstanie odpadów, przy czym będą to oddziaływania krótkoterminowe i chwilowe. Powstawanie odpadów podczas budowy związane będzie przede wszystkim z pracami rozbiórkowymi, budowlanymi, eksploatacją maszyn i urządzeń budowlanych oraz pobytem ludzi na budowie. W czasie tych prac powstanie duża grupa odpadów, które można podzielić na dwie grupy: odpady niebezpieczne i odpady inne niż niebezpieczne. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego przed niekorzystnym wpływem odpadów na środowisko wskazano warunek, aby odpady powstające na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zaplecach sanitarnych gromadzić selektywnie na utwardzonym podłożu, a w na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych zanieczyszczony teren zabezpieczyć i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia (punkty II.4, 10, 11, 12, 13, 14 niniejszej decyzji). Z uwagi na specyfikę planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że droga, na etapie eksploatacji, nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstaną odpady typowe dla tego rodzaju inwestycji związane z funkcjonowaniem urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) w tym: odpady z utrzymania urządzeń oczyszczających wody opadowe (szlasy i osady z osadników), odpady związane z funkcjonowaniem układu komunikacyjnego (oznakowanie), odpady związane z pracami utrzymaniowymi (pielęgnacja zieleni). W fazie eksploatacji w przypadku wystąpienia wypadku drogowego mogą powstać odpady w tym odpady niebezpieczne. Celem minimalizacji powyższych oddziaływań, zgodnie z Raportem: *Wykonanie oczyszczania urządzeń podczyszczających wody opadowe zarządca drogi powierzy firmie, która posiada możliwości techniczne do wykonania niezbędnych prac. Przed dopuszczeniem do użytkowania drogi jej zarządca poczyni starania, zgodnie z wymogami prawa, nawiązania kontaktu z uprawnionym odbiorcą do przejęcia tej grupy odpadów.*

Podczas oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko analizie poddany został wpływ klimatu na przedsięwzięcie oraz jego adaptacja do zmian klimatu, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Jak wynika z Raportu: *Ryzyka związane z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi należy wziąć pod uwagę na etapie planowania. Przy opracowywaniu harmonogramu prac niezbędne jest uwzględnienie normalnych warunków atmosferycznych w poszczególnych porach roku oraz zarezerwowanie dodatkowego okresu na sytuacje nieprzewidziane związane z ekstremalnymi warunkami pogodowymi. Ponadto niekorzystne warunki pogodowe mogą zostać złagodzone poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i organizacyjnych.* Natomiast odnośnie fazy eksploatacji: *Przedmiotowe przedsięwzięcie jest potencjalnie wrażliwe na ekstremalne sytuacje pogodowe i zjawiska atmosferyczne, jednakże biorąc pod uwagę częstotliwość, prawdopodobieństwo i konsekwencje zaistnienia ekstremalnych sytuacji i zjawisk klimatycznych, stanowiących potencjalne zagrożenia dla prawidłowego i bezpiecznego*

funkcjonowania przedmiotowej infrastruktury, a także przewidziane w projekcie rozwiązania techniczne i technologiczne oraz zakładając zastosowanie „odpornych” materiałów budowlanych, a także prowadzenie bieżącego utrzymania infrastruktury, oddziaływania klimatu określa się generalnie jako łagodne, nie powodujące konieczności wyłączenia przedmiotowych odcinków drogi krajowej nr 65 z eksploatacji, z zastrzeżeniem sporadycznych sytuacji wyjątkowych, które mogą spowodować uszkodzenie bądź zniszczenie elementów infrastruktury drogowej. Dodatkowo, jak wynika z Raportu: *Przewidziany do realizacji projekt wpisuje się w cele i działania określone w Strategii adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu (SPA 2020): Cel główny: zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu. Cel 3: rozwój transportu w warunkach zmian klimatu. Kierunek działań 3.1: wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu. Działanie priorytetowe: uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych.*

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w Raporcie dokonano analizy likwidacji planowanego przedsięwzięcia. Jak wynika z Raportu: *Eksploatację inwestycji liniowych z założenia planuje się na dziesiątki lat. Przedsięwzięcia tego typu mają służyć jak najdłużej, stąd na obecnym etapie nie jest możliwe określenie horyzontu czasowego, w jakim mogłaby zajść konieczność likwidacji inwestycji. Tym niemniej można założyć, iż oddziaływania związane z generowaniem odpadów w fazie likwidacji inwestycji będą zbliżone do oddziaływań z fazy jej realizacji.*

Dodatkowe oddziaływania wystąpią w związku z rekultywacją terenów po likwidowanych obiektach w zakresie niezbędnych do przywrócenia środowiska do właściwego stanu. Powyższe działania prowadzone w ramach likwidacji inwestycji muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami i nie mogą powodować zagrożenia dla środowiska.

W przedłożonym w niniejszym postępowaniu Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dokonano również analizy ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej na etapie realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji.

Z analiz przeprowadzonych w Raporcie wynika, że: *eksploatacja inwestycji liniowej jaką jest droga wiązać się może z wystąpieniem bezpośrednich, długoterminowych i stałych oddziaływań zwiększających ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Tym niemniej, jak wskazują powyższe obliczenia, prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych awarii na przedmiotowej inwestycji jest niewielkie.* Jednakże, inwestor zaplanował działania minimalizujące w tym zakresie, które w znacznym stopniu przyczynią się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia sytuacji awaryjnej. Dodatkowo, w punktach: II. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 16, 17, 18 niniejszej decyzji wskazano działania, których dotrzymanie zminimalizuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

W zakresie wpływu realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji na dobra materialne należy wskazać, że planowana inwestycja w niewielkim stopniu wpłynie na dobra materialne takie jak: zabudowania mieszkalne i niemieszkalne związane z osadnictwem, zabytki, istniejącą infrastrukturę komunikacyjną i techniczną, m.in. spowoduje konieczność wyburzeń kolidujących z inwestycją budynków (jeden budynek gospodarczy), przebudowy infrastruktury komunikacyjnej oraz technicznej. Planowana inwestycja nie wiąże się z wyburzeniem i rozbiórką budynków mieszkalnych. Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie: *Przewidziane poszerzenie pasa drogowego i korekta trasy wykonane będą w celu dostosowania parametrów technicznych drogi do wymagań określonych dla zadanej klasy drogi w Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wykonana analiza zabudowy występującej w przebiegu i otoczeniu rozbudowywanej drogi nr 65 wykazała, iż w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wystąpi konieczność rozbiórki budynku gospodarczego w Nowej Wsi Elckiej, zlokalizowanego przy ul. Nowowiejskiej po stronie prawej ok. km 74+650.*

W trakcie oceny oddziaływania na środowisko, w sporządzonym dla przedmiotowej inwestycji Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano również możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych wynikających z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości.

Przy przestrzeganiu zaleceń w zakresie minimalizacji oddziaływania fazy realizacji oraz eksploatacji zawartych w niniejszej decyzji, emisja skumulowana nie będzie stanowiła zagrożenia dla jakości powietrza

atmosferycznego, klimatu akustycznego w rejonie inwestycji, jak również w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i ochrony zasobów wód naturalnych.

Jednym z celów przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko było porównanie wariantów i wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Ze względu na zakres planowanej rozbudowy drogi i przewidywany zakres prac nie analizowano lokalizacyjnego wariantowania trasy. Zmiana przebiegu drogi krajowej wymagałaby znacznych ingerencji w istniejące zagospodarowanie przestrzenne, znacznie większą zajętość terenu, wyburzenia większej liczby budynków, wycinkę zieleni oraz znaczną ingerencję w obszary chronione. Przeprowadzono natomiast wariantowanie technologiczne przedsięwzięcia dotyczące nawierzchni drogowej. W przedłożonym w niniejszym postępowaniu Raporcie analiza opierała się na dwóch rodzajach nawierzchni, które mogą być zastosowane przy realizacji przedmiotowej inwestycji – nawierzchnia bitumiczna oraz nawierzchnia betonowa. Rodzaj nawierzchni jest jedynym elementem, który podlega wariantowaniu przy realizacji tej inwestycji. W związku z tym, że rodzaj nawierzchni może mieć wpływ na poziom hałasu emitowanego do środowiska wykonano analizę akustyczną uwzględniającą takie rozwiązania. Analiza akustyczna wykazała, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie nawierzchni bitumicznej. Pomimo, że w obu wariantach wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zaznaczyć, że obliczenia wewnątrz budynków w wariantcie z nawierzchnią bitumiczną nie wykazują przekroczeń. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz budynków występują natomiast w wariantcie z nawierzchnią betonową.

W związku z powyższym jako wariant preferowany do realizacji wskazuje się wariant I z nawierzchnią bitumiczną.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w północnej Polsce około 65 km od najbliższej granicy państwowej - Obwodu Kaliningradzkiego. Ze względu na zakres rozbudowy drogi oddziaływania związane z planowaną inwestycją będą ograniczały się do emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza i jak wykazały obliczenia będą sięgać nie dalej niż w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Tym samym planowana inwestycja nie będzie wpływać na środowisko poza granicami Polski.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszej decyzji 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, należy stwierdzić, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 *ustawy ooś*, jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Etcka -granica województwa od km 74+584,30 do km 89+810,23, na podstawie przedłożonego przez inwestora *Raportu* o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wraz z załącznikami oraz uzupełnieniem, przeanalizowany oraz oceniony został bezpośredni i pośredni wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, krajobraz. W sentencji niniejszej decyzji wskazane zostały możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Organ wydający decyzję uwzględnił w swoim rozstrzygnięciu warunki na jakich może zostać zrealizowane planowane przedsięwzięcie wynikające z opinii znak: BI.ZZŚ.1.436.307.2019.AN z dnia 29.01.2020r. wydanej przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego WODY POLSKIE oraz postanowienia uzgadniającego realizację przedmiotowego przedsięwzięcia wydanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4221.45.2021.AB.4 z dnia 31.08.2021r.

Ustawa ooś określa precyzyjnie katalog okoliczności uzasadniających odmowę zgody na realizację przedsięwzięcia. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynika zasadność realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, zatem nie zaistniały przesłanki do odmowy realizacji przedsięwzięcia wymienione w art. 81 ust. 1 *ustawy ooś*. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikało, że przedsięwzięcie może znacząco

negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000, zatem również nie zaistniała przesłanka do wydania decyzji odmawiającej zgody na realizację przedsięwzięcia, na podstawie art. 81 ust. 2 *ustawy ooś*. Ponadto, przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko nie wykazała, że realizacja oraz eksploatacja inwestycji może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, w związku z powyższym nie zaistniały przesłanki do odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia na podstawie art. 81 ust. 3 *ustawy ooś*. W stosunku do przedmiotowej inwestycji nie zachodzi również prawdopodobieństwo znaczącego oddziaływania na przedmiot i cele ochrony obszarów objętych ochroną prawną, w tym obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedmiotowej inwestycji i jej skala oddziaływania wyklucza możliwość wpływu na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji planowanej inwestycji, zatem nie wymaga przeprowadzenia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze ma charakter wielokierunkowy, jednak zastosowanie planowanych rozwiązań technologicznych nie spowoduje upośledzenia wartości środowiskowych.

Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej. Planowane przedsięwzięcie nie wymaga wyliczenia efektu ekologicznego.

Z uwagi na fakt, że posiadane informacje na temat planowanego przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz nie istnieje ryzyko kumulowania się oddziaływań, stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*.

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

Po dokonaniu analizy dokumentacji zgromadzonej w trakcie trwania postępowania, tut. organ stwierdził, że działalność planowanego przedsięwzięcia przy zastosowaniu środków minimalizujących oddziaływanie na środowisko, nie spowoduje pogorszenia warunków aerosanitarnych oraz zagrożenia jakości powietrza i jakości wód, pogorszenia stanu środowiska na terenach przyległych, powstawania odpadów niemożliwych do utylizacji i zanieczyszczenia gleby oraz negatywnego oddziaływania na ludzi, rośliny i zwierzęta.

Spełnienie i przestrzeganie wszystkich uwarunkowań określonych w decyzji, nie doprowadzi do negatywnych skutków funkcjonowania przedmiotowej inwestycji oraz zabezpieczy środowisko przed ewentualnym negatywnym wpływem ze strony planowanego do realizacji przedsięwzięcia.

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

Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójta Gminy Prostki w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

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

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

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

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



Zgodnie z art.7 pkt 2
ustawy z dnia 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej
(j.t. Dz.U. z 2018r. Poz.1044) jednostki budżetowe
są zwolnione z opłaty skarbowej.
Inspektor: Agnieszka Zielazna

Otrzymują:

1. Wnioskodawca- Pełnomocnik Inwestora Pan Jarosław Kaczor- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie
2. Pozostałe strony postępowania poprzez podanie do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie w trybie art. 49 *Kpa* na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy oos*

3 a/a

Do wiadomości:

1. Wójt Gminy Ełk
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku
4. Państwowe Gospodarstwo Wodne "Wody Polskie" Zarząd Zlewni w Augustowie

Urząd Gminy Prostki
ul. 1 Maja 44B, 19-335 Prostki
tel. 87 6112012
fax 87 6112079
mail: sekretariat@prostki.pl

Sprawę prowadzi: Agnieszka Zielazna
Referat Inwestycji i Rozwoju
Stanowisko ds. planowania przestrzennego
Tel. 87 6112860
mail: agnieszka.zielazna@prostki.pl



Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Droga krajowa nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka – granica województwa zlokalizowana jest w południowo – wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego na terenie powiatu ełckiego w gminie Ełk i gminie Prostki. Rozbudowywany odcinek DK 65 rozpoczyna się w miejscowości Nowa Wieś Ełcka za obiektem nad rzeką Ełk, a kończy się na granicy województwa warmińsko – mazurskiego i podlaskiego w niewielkiej odległości od m. Grajewo. Odcinek (długości ~ 15,226 km) jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Ełku i Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach.

Na swoim przebiegu DK65 przekracza drogę ekspresową S61 (odcinek ten jest wyłączony z opracowania), oraz w miejscowości Prostki linię kolejową PKP (odcinek również wyłączony z opracowania).

Teren w sąsiedztwie inwestycji jest użytkowany rolniczo bądź przechodzi przez tereny zabudowane. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska i nieużytki oraz lasy. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry, Niedźwiedzkie, Prostki i Bogusze.

Z odcinka wyłączone są miejsca objęte odrębnymi opracowaniami projektowymi:

- odcinek od km 75+415,35 do km 76+686,33 – odcinek w opracowaniu drogi ekspresowej S61 (węzeł Ełk Południe)
- odcinek od km 84+405 do km 85+168 – odcinek w opracowaniu przejazdu dwu-poziomowego nad linią kolejową PKP w m. Prostki.

Na zakres rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka – granica województwa składa się:

- poprawa geometrii drogi, w tym korekta łuków poziomych.
- poszerzenie jezdni do 8 m,
- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni jezdni na całym odcinku do dopuszczalnego nacisku 115 kN/oś,
- budowa/ przebudowa przepustów,
- przebudowa obiektu mostowego w km 84+154,
- budowa chodników m. in. w miejscowościach: Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze wraz z oświetleniem,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowa/ remont chodników m.in. w miejscowości Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze wraz z oświetleniem,
- rozbudowa skrzyżowań z drogami poprzecznymi, m.in.: w km 74+644, 77+932, 79+436, 84+376, 85+300,
- budowa/ przebudowa zatok autobusowych wraz z dojazdami dla pieszych (oświetlonych),
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),
- przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
- budowa/ przebudowa odwodnienia drogi, w tym kanalizacji deszczowej m.in. w msc. Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Niedźwiedzkie, Prostki, Bogusze,
- przebudowa urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, w tym drenaży melioracyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Projektowane parametry techniczne

- klasa drogi GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- prędkość projektowa $V_p=80$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość miarodajna $V_m=90$ km/h (poza terenem zabudowy),
- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h (na terenie zabudowy),

- prędkość miarodajna $V_m=60$ km/h (na terenie zabudowy),
- nośność 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR5,
- przekrój poprzeczny 1x2,
- pas ruchu o szerokości 3,5 m,
- opaski zewnętrzne o szerokości 0,5 m (w przekroju drogowym),
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej - 2%,
- skrajnia pionowa - 5,00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 2,5 m,
- szerokość chodników - min. 2,0 m (bezpośrednio przy jezdni); - min. 1,5 m (oddzielony od jezdni pasem zieleni),
- konstrukcja nawierzchni drogi bitumiczna,
- konstrukcja nawierzchni chodników z kostki betonowej,
- konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego bitumiczna,
- konstrukcja pasów postojowych/ zatok postojowych z istniejącej kostki kamiennej.

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

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

Planowana do rozbudowy droga krajowa nr 65 na odcinku od Nowej Wsi Elckiej do miejscowości Prostki, od km 74+584 do km 87+650 stanowi zachodnią granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu (OChK) Pojezierza Elckiego, dla którego obecnie obowiązuje Uchwała Nr XXXVII/754/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2014r. zmieniająca Uchwałę Nr VII/126/11 z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Elckiego. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 ww. uchwały, w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), na obszarze chronionego krajobrazu zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, do których zalicza się planowana inwestycja. Jednakże, z uwagi na fakt, że planowana inwestycja zaliczana jest do inwestycji celu publicznego, w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa od tego zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały i art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody. Mimo możliwego wpływu na ww. obszar chroniony lub możliwość łamania zakazów określonych w uchwale, realizacja planowanej do rozbudowy drogi jest dopuszczalna. Ponadto, potencjalne negatywne oddziaływanie zminimalizowane zostanie poprzez zastosowanie wskazanych środków łagodzących, przez co jest akceptowalne w stosunku do zachowania walorów krajobrazowych obszarów chronionych w ramach ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Ponadto, w pasie 5 km od inwestycji występują następujące obszary chronione: Rezerwat Bartosze oddalony o 4,56 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich oddalony o 4,6 km. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w miejscowości Bobry w gminie Elk i jest oddalony od drogi o ponad 200 m. Jest to dąb szypułkowy. Pozostałe pomniki przyrody, w tym na terenie gminy Prostki, są oddalone ponad 1 km od rozbudowywanej drogi.

W pasie analiz wykonanych w Raporcie nie występują parki narodowe (PN), parki krajobrazowe (PK), inne rezerваты, obszary Natura 2000, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe (ZPK), użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne. Otulina Biebrzańskiego PN znajduje się 9,5 km od inwestycji. Najbliższy obszar Natura 2000 to Ostoja Biebrzańska PLB200006 znajdujący się w odległości ok. 8 km od inwestycji. Otulina najbliższego Mazurskiego PK jest oddalona o ponad 28 km. Najbliższy użytek ekologiczny Ostoje Ptasie nad Jeziorem Zdedy oddalony jest o 9,4 km, a najbliższe stanowisko dokumentacyjne Torfowisko Zocie oddalone jest o 30 km, a najbliższe stanowisko dokumentacyjne Posejanka ponad 70 km.

Ponadto, analizowany odcinek przebiega poza terenem korytarza ekologicznego Pojezierze Etckie KPn-1D, który biegnie równoległe do drogi krajowej nr 65 na analizowanym odcinku.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000. Istotny wpływ nie wystąpi ze względu na: rodzaj i charakterystykę inwestycji, lokalizację (przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000), rodzaj i skalę oddziaływania na gatunki zwierząt, gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

WÓJT GMINY
Rafał Wilczewski