

DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4), art. 84 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 (j.t. Dz. U. z 2023 r. Poz. 1094 z późn.zm.), zwanej dalej: *ustawa ooś*, a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2023 r. Poz. 775 z późn.zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Elckiego z siedzibą: 19-300 Elk, ul. Piłsudskiego 4, na rzecz którego działa Pełnomocnik Mateusz Lutow, właściciel firmy: Pracownia Projektowa Lutow Mateusz, ul. J. Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Elk, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1921N na odcinku Rożyńsk Wielki-Guty Rożyńskie”

określam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia,  
stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1921N na odcinku Rożyńsk Wielki-Guty Rożyńskie”.

Zgodnie z art. 84 ust. 1a *ustawy ooś* wskazuję warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. w ramach rekompensaty za usuwane drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie min. 76 drzew gatunku lipa drobnolistna o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 14 cm. Nasadzenia zastępcze należy dokonać w wieźbie 6-7 m w pasie ww. drogi bądź w jej najbliższym sąsiedztwie;
2. w celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu. Młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe;
3. nasadzenia opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat;
4. w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji) – drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
5. należy również pamiętać o prawidłowym wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania);
6. wycinkę drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 1 września do końca lutego.
7. plac oraz zaplecze budowy należy organizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne jego przekształcenie oraz lokalizować w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, z dala od cieków, zbiorników wodnych i terenów podmokłych;
8. na wypadek wycieku substancji ropopochodnych należy posiadać dostęp do materiałów absorpcyjnych;
9. do prac należy używać sprawnego technicznie sprzętu, kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie, tak aby były w pełni sprawne technicznie;
10. w przypadku wystąpienia wycieku związków ropopochodnych podczas ewentualnej awarii ciężkiego sprzętu budowlanego, zanieczyszczoną glebę zebrać i wywieźć w celu unieszkodliwienia lub przekazać do utylizacji uprawnionemu podmiotowi;
11. zaplecze budowy należy wyposażać w przenośne sanitariaty, których zawartość powinna być systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty;
13. prace należy organizować w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów. Powstające odpady segregować i składować w wydzielonych miejscach, w odpowiednich pojemnikach oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
14. przed wykonaniem jakichkolwiek prac, które będą się wiązały z niszczeniem siedlisk przyrodniczych, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt, umyślnym zabijaniem osobników, wycinką drzew, zgodnie z art. 56

ustawy o ochronie przyrody należy każdorazowo wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z odpowiednim wnioskiem o wydanie stosownego zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych.

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 26 września 2023 r. (data wpływu do tut. urzędu: 28.09.2023 r.), uzupełnionym w dniu 2 listopada 2023 r. Pełnomocnik Pan Mateusz Lutow, działający na rzecz Powiatu Ełckiego z siedzibą: 19-300 Ełk, ul. Piłsudskiego 4, (pełnomocnictwo z dnia 22.09.2023 r.), zwrócił się do Wójty Gminy Prostki w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1921N na odcinku Rożyńsk Wielki-Guty Rożyńskie. Do wniosku załączono Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencji gruntów (również w wersji elektronicznej) obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z graficznym zakreśleniem przebiegu granic tych obszarów, pełnomocnictwo do reprezentacji wnioskodawcy wraz z opłatą skarbową.

Zgodnie z art. 74 ust. 3a pkt 1) ustawy o oś: stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę. Przez obszar ten rozumie się przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu. W niniejszej sprawie stronami, poza wnioskodawcą, są podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę. W przedmiotowym postępowaniu nieruchomości położone w obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, znajdują się na terenie powiatu ełckiego: gmina Prostki obręb geod. 0013 Guty Rożyńskie oraz obręb geod. 0032 Rożyńsk Wielki.

Planowana inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie 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 zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy część zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości sięgającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

W toku postępowania: Wójt Gminy Prostki pismem znak: RI.6220.13.2023.1 z dnia 27.10.2023 r. zwrócił się do Pełnomocnika wnioskodawcy o przedłożenie wyjaśnień, co do informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, dotyczących usytuowania przedsięwzięcia oraz obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Pełnomocnik wnioskodawcy udzielił odpowiedzi w dniu 02.11.2023r. przedstawiając uzupełnienie Karty informacyjnej przedsięwzięcia o informacje w zakresie usytuowania przedsięwzięcia oraz obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Wójt Gminy Prostki w dniu 3 listopada 2023 r. zawiadomił pełnomocnika wnioskodawcy o wszczęciu postępowania pismem znak: RI.6220.13.2023.2, natomiast pozostałe strony postępowania poprzez podane do publicznej wiadomości obwieszczenie znak: RI.6220.13.2023.6 z dnia 3 listopada 2023 r. informujące o wszczęciu postępowania, które zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Gminy Prostki <http://bip.prostki.pl/> w zakładce Obwieszczenia w dniu 06.11.2023 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Prostki (od dnia 06.11.2023r. do dnia 08.12.2023 r.) oraz sołectw wsi: Rożyńsk Wielki i Guty Rożyńskie- za pośrednictwem Sołtysów Sołectw, na podstawie znajdujących się w aktach sprawy zwrotnych potwierdzeń odbioru ww. obwieszczenia.

W trakcie trwania postępowania, od stron postępowania, w przewidzianym terminie, nie wpłynął do tut. urzędu żaden wniosek lub uwaga dotycząca planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1, w związku z art. 63 ust. 1 ustawy o oś postanowienie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wydaje się po zasięgnięciu opinii: 1) regionalnego dyrektora ochrony środowiska; 2) państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (zgodnie z art. 78 ust. 1 pkt 2) ustawy o oś; 3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy- powyższe nie dotyczy planowanej inwestycji, gdyż analizowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U.

z 2021r. poz. 1973); 4) dyrektora zarządu zlewni Wód Polskich- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233). Natomiast zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś: *W przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a.*

Planowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o oś oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j.t. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (w tym sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) może być wymagane. W związku z powyższym, organ prowadzący postępowanie pismami znak: RI.6220.13.2023.3, RI.6220.13.2023.4, RI.6220.13.2023.6 z dnia 03.11.2023 r. wystąpił do właściwych organów o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W trakcie postępowania opiniującego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.2 z dnia 22.11.2023 r. zwrócił się do Pełnomocnika wnioskodawcy o złożenie wyjaśnień i uzupełnienia informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP) w zakresie:

1. wyjaśnienia z jakimi elementami infrastruktury technicznej kolidują drzewa przeznaczone do usunięcia.
2. podania odległości od krawędzi koryta do lica pni drzew nie przewidzianych do usunięcia.
3. przedłożenia mapy do celów projektowych potwierdzających kolizję drzew z inwestycją.

Pełnomocnik wnioskodawcy w piśmie z dnia 04.12.2023 r. przedłożył uzupełnienie danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w wymaganym zakresie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4 z dnia 19 grudnia 2023 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1921N na odcinku Rożyńsk Wielki-Guty Rożyńskie” gm. Prostki, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ze wskazaniem działań, które należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Działania te, zostały wskazane w sentencji niniejszej decyzji.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku w opinii znak: BI.ZZŚ.3.4901.186.2023.ML z dnia 11 grudnia 2023 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie z rozbudową drogi powiatowej Nr 1921N na odcinku Rożyńsk Wielki-Guty Rożyńskie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Elku nie wydał opinii w ciągu 14 dni od otrzymania ww. wniosku wraz z wymaganą dokumentacją (dnia 07.11.2023 r.), co zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy o oś traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Biorąc pod uwagę wskazane opinie oraz uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o oś w niniejszej decyzji określa się środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz stwierdza brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś, zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (dalej: KIP):

**1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:**

**a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:**

Zgodnie z treścią załączonej do wniosku Karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz załącznika graficznego dołączonego do wniosku, w zakresie usytuowania oraz rodzaju i skali przedsięwzięcia:

*Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1921N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1678N w miejscowości Rożyńsk Wielki do miejscowości Guty Rożyńskie, gm. Prostki.*

**Inwestycja będzie realizowana na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.**

*Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:*

- aktualna szerokość jezdni drogi: 4,5 – 5,0 m,
- aktualna szerokość poboczy: 0,5 – 1,0 m,
- szerokość pasa drogowego: 6,70 – 16,50 m.

*Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:*

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,

- długość drogi: około 3815 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 5,50 m,
- podstawowa szerokość poboczy: 1,00 m,
- zatoka autobusowa,
- chodnik o szerokości 1,80 m.

Zakres prac przewiduje: wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), profilowanie nawierzchni bitumicznych i wykonanie nawierzchni jezdni drogi i zjazdów z betonu asfaltowego, wykonanie poboczy, budowa zatoki autobusowej, budowę odcinka chodnika, remont istniejących rowów przydrożnych, budowę przepustów pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę kanału technologicznego, budowę oświetlenia przejścia dla pieszych, zabezpieczenie infrastruktury technicznej kolidującej z przebudową drogi.

Tereny przyległe do przebudowywanego odcinka pasa drogowego to tereny zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej, rolnicze, lasy oraz w większości tereny zakładów górniczych wydobywających kruszywa. Droga na odcinku objętym opracowaniem posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej (odcinek drogi w miejscowości Rożyńsk Wielki) i na pozostałym odcinku droga o nawierzchni żwirowej. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy. Korona drogi dobrze ukształtowana, istnieją rowy przydrożne.

W chwili obecnej droga stanowi utrzymywany szlak komunikacyjny stanowiący połączenie komunikacyjne na terenie gminy Prostki.

Zgodnie z treścią KIP w zakresie rodzaju technologii: *Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto wykonanie prac metodą tradycyjną.*

*Przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych jezdni, zatoki, chodników i zjazdów, zostanie wykonane zdjęcie humusu, wykonane koryto lub nasyp z materiałów naturalnych.*

*Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów wykonana zostanie z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych, pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, pochylenia poprzeczne poboczy - 6 %. Niweleta jezdni drogi i zjazdów dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu.*

*Nawierzchnia chodnika z kostki betonowej, pochylenie poprzeczne 2%. Nawierzchnia zatoki autobusowej z kostki betonowej lub z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw. Spadek poprzeczny zatoki autobusowej 2%.*

*Nawierzchnia chodnika z kostki betonowej, spadek poprzeczny chodnika 2%.*

Zgodnie z załącznikiem graficznym do wniosku, przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie obejmuje działki oznaczone numerami ewidencyjnymi:

**gmina Prostki obręb 0032 Rożyńsk Wielki**

działki nr: 48 (w części), 53, 52/1, 110, 83/69 (w części), 83/70 (w części), 134 (w części), 135 (w części), 136 (w części), 51/2 (w części), 137 (w części), 116 (w części), 117, 125 (w części),

**gmina Prostki obręb 0013 Guty Rożyńskie**

działka nr: 119/1 (w części).

*Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:*

- jezdnie o nawierzchni utwardzonej – około 21.000 m<sup>2</sup>,
- zjazdy o nawierzchni utwardzonej – około 400 m<sup>2</sup>,
- pobocza gruntowe – około 7.600 m<sup>2</sup>
- chodniki - około 150 m<sup>2</sup>
- zatoka autobusowa – około 110 m<sup>2</sup>

*Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa wzdłuż całego odcinka drogi, oraz drzewa na odcinku leśnym. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.*

*Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie odwodnienia drogowego: W ramach przebudowy drogi planuje się budowę przepustów pod koroną drogi w celu odwodnienia pasa drogowego. Przepusty od strony wlotu i wylotu zostaną umocnione brukiem kamiennym.*

*W ramach odwodnienia drogi planuje się oczyszczenie istniejących rowów odwadniających oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.*

*W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namułu o śr. gr. 20 cm oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.*

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Zgodnie z treścią KIP w zakresie oceny planowanego przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną: Planowane przedsięwzięcie polega wyłącznie na przebudowie i rozbudowie drogi polegającej na wykonaniu nawierzchni bitumicznej jezdni i zjazdów oraz dostosowaniu jej parametrów do obowiązujących przepisów. Rozbudowa będzie związana z budową zatoki postojowej i odcinka chodnika w pasie drogowym. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowane przedsięwzięcie mogło negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak, jak również niewielki odcinek planowanej do budowy drogi – około 3815 m, nie przyczyni się do braku dodatkowej utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji. Dzięki zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących środowisko planowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na ekosystemy kluczowe dla cennych gatunków.

Zgodnie z zapisami KIP: Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Występują zakrzaczka i pojedyncze drzewa wzdłuż całego odcinka drogi, oraz drzewa na odcinku leśnym. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.

Zgodnie z treścią KIP w zakresie wykorzystania zasobów naturalnych: Do realizacji przedsięwzięcia mogą być użyte materiały do wykonania podbudowy i warstw nawierzchni jezdni i poboczy w postaci piasków i żwirów pozyskane z pobliskich kopalni piasku i żwiru dopuszczonych do eksploatacji. Planuje się również wykorzystanie do humusowania skarp i terenu materiału uzyskanego ze zdjęcia warstwy humusu pod utwardzone części drogi.

Zgodnie z treścią KIP w zakresie składowania mas ziemnych: Powstałe masy ziemne w trakcie wykonywania przedsięwzięcia będą sukcesywnie wykorzystywane przy przebudowie drogi. W przypadku gdy niemożliwe będzie w danym momencie zagospodarowanie większej ilości mas ziemnych zostaną one składowane na terenie przedsięwzięcia. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: Przedmiotowa inwestycja nie wymaga wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu jak również likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namotu o śr. gr. 20 cm oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem traw. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

d) ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Biorąc pod uwagę kryteria wskazane w art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy o oś, dotyczące ryzyka wystąpienia poważnych awarii, katastrof naturalnych i budowlanych, jak również rodzaj planowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie związane z przebudową drogi nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z art. 248 ust. 2 pkt. 2a, ppkt 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: Za katastrofę naturalną uznaje się wg ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej: „Zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powódzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu”. Obszar przewidziany pod realizację przedsięwzięcia jest w niskim zakresie narażony na wystąpienie któregośkolwiek ze zdarzeń wymienionych powyżej. Przebudowa i użytkowanie

przedmiotowej drogi nie będzie się wiązała z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Charakter i lokalna skala przedsięwzięcia, prognozowane natężenie ruchu oraz prędkość jaka będzie dopuszczona na analizowanej drodze, wskazuje na znikome ryzyko wystąpienia poważnych awarii i katastrof.

Obszar przewidziany pod realizację przedsięwzięcia jest w niskim zakresie narażony na wystąpienie któregoś z zdarzeń, które mogą być definiowane jako katastrofa naturalna wg ustawy z dnia 18 kwietnia 2002r. o stanie klęski żywiołowej. Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie się wiązała z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682).

Dodatkowo, celem minimalizacji ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnione będzie utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP. Ze względu na charakter przedsięwzięcia tj. przebudowa drogi - roboty związane z realizacją jak i późniejsze użytkowanie, eksploatacja powoduje, że wystąpienie ryzyka poważnej awarii jest znikome.

Ze względu na przestrzenny charakter, infrastruktura drogowa jest szczególnie wrażliwa na niektóre zjawiska klimatyczne.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP dotyczącymi ryzyka związanego ze zmianą klimatu: *Planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do budowy analizowanej drogi wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak jak wspomniano w dalszej części karty informacyjnej przedsięwzięcia (pkt 7.1.) praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza. Dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na wybudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi po wybudowaniu przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.*

*Oddziaływania na etapie likwidacji planowanego przedsięwzięcia będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej budowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.*

*W przypadku prawidłowego funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia, zakładając utrzymanie analizowanej drogi we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość jej wieloletniego wykorzystania. Tym samym rozpatrywanie likwidacji planowanego przedsięwzięcia nie jest uzasadnione.*

*W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowane przedsięwzięcie mogło mieć istotny wpływ na klimat. Nie przewiduje się również by zanieczyszczenia powstające podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie wpływu klimatu na trwałość przedsięwzięcia: *Wpływ zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia jest znikomy. Przebudowę i rozbudowę drogi zaplanowano tak aby była odporna na: wysokie i niskie temperatury (nawierzchnia z betonu asfaltowego z użyciem asfaltów gwarantujących odporność na skrajne temperatury), ulewy, burze, powódzie i osuwiska (szczelna nawierzchnia, sprawne odwodnienie korpusu drogowego, możliwość sprawnego przepływu wody pod korpusem drogi). Zjawiska typu susze, silny wiatr, grad, trąby powietrzne w przypadku tego przedsięwzięcia nie wpływają na jego trwałość.*

Mając na uwadze powyższe oraz informacje zawarte w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie przewiduje się aby zanieczyszczenia, powstające w czasie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, mogły

znacząco wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

*e) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko:*

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1) lit. f) ustawy ooś, na podstawie informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dotyczących przewidywanych ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko: *Odpady zgodnie z przyjętymi założeniami będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach, ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby, nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Odpadami będą tu przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych. Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w trakcie budowy można podzielić na cztery grupy: 1) ziemia z wykopów (grunt macierzysty, piasek, żwir, ił, glina, kamienie) - powstaje podczas prawie wszystkich prac budowlanych i może stanowić nawet 76 % udziału masowego, a jej skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych. Ziemię zanieczyszczoną substancjami szkodliwymi należy traktować jako odpad wymagający szczególnego nadzoru; 2) odpady z budowy drogi (odpad nawierzchni asfaltowej, substancje zawierające smołę lub zanieczyszczone smołą, piasek, żwir, tłuczeń). W zależności od materiału zastosowanego na poszczególne warstwy przy budowie jezdni drogi (warstwa ścieralna, wiążąca, podbudowa) niezanieczyszczone pozostałości po przebudowie składają się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły). O ile nie zawierają one substancji niebezpiecznych np. po wypadkach drogowych można je uznać za materiał wysokogatunkowy, który nadaje się do dalszego wykorzystania. Wyjątek stanowią, uznawane za odpady niebezpieczne, zawierające smołę warstwy wierzchnie i wiążące, w których zawarte są rozpuszczalne w wodzie fenole; 3) odpady z placów budowy (drewno, tworzywa sztuczne – papier, tektura, metal, kable, farby – odpady związane z zapleczem sanitarnym). Powstają w trakcie prac, mogą zawierać odpady niebezpieczne. W skład tej grupy wchodzi również odpady komunalne związane z socjalnym zapleczem budowy (kuchnie, stołówki, sanitariaty itp.); 4) odpady z ewentualnej wycinki krzewów (gałęzie, kora). Powstają podczas ewentualnego oczyszczenia pasa drogowego pod przebudowę nawierzchni drogi. Mogą być surowcem drzewnym albo surowcem opałowym (zrębki).*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie emisji odpadów: *Emisja odpadów z grupy 17 – tj. odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:*

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku budowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej przebudowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

*Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie przebudowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas przebudowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.*

Jak wynika z Karty informacyjnej przedsięwzięcia, emisja odpadów wystąpi tylko w fazie przebudowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. W trakcie prac budowlanych nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia:

**2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych - uwzględniające:**

**a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:**

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie usytuowania przedsięwzięcia względem obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łąkowych oraz ujść rzek: *W obrębie planowanego przedsięwzięcia zwierciadło pierwszego poziomu wód podziemnych zalega między 2,50 a 4,50 metrem p.p.t. Na poziom zalegania wód podziemnych wpływ ma równinna rzeźba terenu oraz odległość od zgłębień śródpolnych i zbiorników wodnych. Zasilanie poziomów wód podziemnych występuje głównie przez filtracje opadów atmosferycznych. Siedliska łąkowe występują w całym kraju jako zbiorowiska azonalne we wszystkich płaskodennych dolinach rzek i potoków posiadających koryta wód powodziowych oraz na terenach zalewowych dużych i średnich rzek. W pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się rzeki, które mogłyby spełniać te warunki. Przedsięwzięcie jakim jest przebudowa drogi nie znajduje się na terenie zalewowym.*

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w odległości około 550 m od granicy jeziora Dybowskiego - (najmniejsza odległość na jaką zbliża się droga do jeziora), które znajduje się około 10 m poniżej planowanego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, jak również negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na ciek wodny.

*b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:* Planowane przedsięwzięcie nie leży na obszarach wybrzeży.

*c) obszary górskie lub leśne:* Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Przedsięwzięcie przebiega przez obszary leśne. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na gospodarkę leśną. Drzewa przeznaczone do wycinki będą znajdowały się w pasie drogowym drogi powiatowej.*

W zakresie terenu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są części działek nr 83/69, 137, 136, 51/2, 134, 135, 125, 116 z obrębu Rożnińsk Wielki, w skład których zgodnie z danymi z ewidencji gruntów wchodziły grunty leśne. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Inwestycja będzie realizowana na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.* Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 162 ze zm.): Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

*d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych oraz wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *W obrębie przedsięwzięcia nie występują obszary ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników śródlądowych. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć i obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych.*

Planowane przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza strefami ochronnymi ujęć wód, obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, obszarami przylegającymi do jezior. Ponadto, teren inwestycji znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478) oraz poza zasięgiem wyznaczonych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP).

Zgodnie z opinią organu odpowiedzialnego za oceny wodnoprawne przedstawioną w piśmie znak: BI.ZZŚ.3.4901.186.2023.MK z dnia 11.12.2023 r. dotyczącą braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia: *Planowane zamierzenie pod względem hydrograficznym zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 04 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 poz. 300).*

*Inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200031. Stan ilościowy i stan chemiczny ww. jednolitych części wód podziemnych został określony jako dobry; JCWPd są niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Analizowane JCWPd przeznaczone są do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.*

*Ponadto inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP RW) o nazwie: „Święćek” (kod: RW2000192647569). Jest to monitorowana, naturalna część wód, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Zgodnie z zaktualizowanym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły dana JCWP posiada stan chemiczny determinowany wskaźnikami: związku tributylocyny. Celem środowiskowym dla danej JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [związki tributylocyny(w)], poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: związku tributylocyny(w). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).*

*Przeważający odcinek analizowanej drogi zlokalizowany jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych jeziornych (JCWP LW) o nazwie „Borowe” (kod: LW30271). Niewielki fragment drogi usytuowany jest także w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych jeziornych (JCWP LW) „Dybowskie” (kod: LW30272). Analizowane JCWP LW stanowią niemonitorowane, naturalne części wód, niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, posiadające dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla danych JCWP LW jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny.*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi, a więc przede wszystkim mieszkańców pobliskich posesji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu*

oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, dzięki czemu dotrzymane zostaną wyznaczone cele Ramowej Dyrektywy Wodnej. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Realizacja zamierzeń nie spowoduje pogorszenia stanu wód powierzchniowych ani podziemnych. Opisywane powyższej przedsięwzięcie jest mało uciążliwe dla środowiska wód ze względu na prosty charakter prac, oraz stosowane prewencyjne działania ochronne. Nie ma więc potrzeby na etapie realizacji stosowania specjalnych technologii lub rozwiązań inżynierskich, które ograniczałyby negatywny wpływ na wody.

Jak wynika z opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku przedstawionej w piśmie znak: BI.ZZŚ.3.4901.186.2023.MK z dnia 11.12.2023 r. dotyczącej braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia: W ocenie tut. Organu, biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia oraz planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko, analizowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i podziemnych (JCWPd), a także nie będzie kolidować z realizacją określonych dla nich celów środowiskowych. Po przeanalizowaniu całości materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest uzasadnione.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Na terenie inwestycji ani w jej pobliżu nie występują stanowiska dokumentacyjne ani pomniki przyrody.

Analizowana inwestycja nie jest położona na terenie, ani w pobliżu zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

Na terenie przedmiotowej inwestycji nie znajdują się użytki ekologiczne.

Zgodnie z informacjami zawartymi w postanowieniu organu ochrony przyrody - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 19 grudnia 2023 r. znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4: Według projektów korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce opracowanych przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża analizowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach korytarza ekologicznego o nazwie Dolina Biebrzy - Puszcza Piska korytarz północny GKPn-1A (2012 r.). Przebudowa drogi nie będzie miała wpływu na migracje zwierząt. W wyniku planowanego przedsięwzięcia jakim jest przebudowa drogi, zostanie wykonana nawierzchnia bitumiczna na istniejącej drodze. Przy drodze nie powstaną bariery w postaci ekranów, ogrodzeń, lub innych elementów które utrudniałyby migracje zwierząt zarówno dużych jak i małych. Przy niewielkim natężeniu ruchu jaki występuje na drodze w obecnej chwili – ruch lokalny, migracja i śmiertelność zwierząt pozostanie na niezmienionym poziomie.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie korytarzy ekologicznych: Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszaru korytarza ekologicznego Północnego GKPn-1A, Korytarz KPn-1A o nazwie Dolina Biebrzy – Puszcza Piska Korytarz Północny. Korytarz Północny (KPn) łączy Puszczę Augustowską, Knyszyńską i Białowieżską z doliną Biebrzy, Puszczą Piską, lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim. Przebiega przez dolinę Wisły do Borów Tucholskich, Pojezierza Kaszubskiego, Puszczy Koszalińskiej, Goleniowskiej i Wkrzańskiej. Przechodząc przez Lasy Krajeńskie i Wałeckie, łączy się także z Lasami Drawskimi, a następnie dochodzi przez Puszczę Gorzowską do Cedyńskiego Parku Krajobrazowego. Warto wskazać, że gatunki żerujące na polach uprawnych (np. sarny polne, dziki, zające, kuropatwy itp.), w zdecydowanej większości wykazują zdolności adaptacyjne do zmieniających się warunków presji antropogenicznych. Nie jest prawdopodobne aby realizacja przedsięwzięcia mogła negatywnie wpływać na gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Analizowany teren nie występuje w granicach parków narodowych. Najbliżej zlokalizowanym względem planowanego przedsięwzięcia jest Biebrzański Park Narodowy – otulina, oddalony o ponad 20 km na południowy wschód.

Na omawianym terenie nie występują rezerваты przyrody. Najbliżej położonym jest Rezerwat Ostoja Bartosze – w odległości około 16,0 km w kierunku północnym od m. Rożyńsk Wielki.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 oddalony jest o ok. 6,5 km i jest to Ostoja Poligon Orzysz PLB280014. Pozostałe obszary natura 2000 to:

- Ostoja Biebrzańska (kod PLB200006) znajduje się w odległości około 26,0 km w kierunku południowo wschodnim od m. Rożyńsk Wielki.
- Puszcza Augustowska (kod PLB20002) – w odległości około 53,0 km w kierunku północno wschodnim od m. Rożyńsk Wielki,

- Ostoja Poligon Orzysz (kod PLB280014) – w odległości około 6,50 km w kierunku północno -zachodnim od m. Rożyńsk Wielki,
- Torfowisko Zocie (kod PLH280037) – w odległości około 43 km w kierunku północno-wschodnim od m. Rożyńsk Wielki.
- Puszcza Piska - w odległości około 33 km w kierunku południowo - zachodnim od m. Rożyńsk Wielki.

Zgodnie z informacjami zawartymi w postanowieniu organu ochrony przyrody- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 19 grudnia 2023 r. znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4: *Przedmiotowa droga w części zlokalizowana jest na Obszarze Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich, na terenie którego obowiązują zapisy Uchwały Nr XXVIII/437/21 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 29 czerwca 2021 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2021 r. poz. 2977). Artykuł 5 ust. 1 pkt 2 ww. Uchwały zakazuje realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ..., do których zalicza się planowana inwestycja. Jednakże zgodnie z artykułem 5 ust. 3 ww. Uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich, zakaz ten nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których regionalny dyrektor ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Zamierzenie nie jest zlokalizowane na pozostałych obszarach przyrodniczo cennych, objętych ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, z późn. zm.). Najbliższy obszar Natura 2000 oddalony jest o ok. 6,5 km i jest to Ostoja Poligon Orzysz PLB280014. Z uwagi na odległość, rodzaj, skalę i zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ich integralność, jak również na walory przyrodnicze i krajobrazowe, dla których powołany został ww. Obszary Chronionego Krajobrazu.*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Przebudowa drogi nie będzie miała wpływu na migracje zwierząt. W wyniku planowanego przedsięwzięcia jakim jest przebudowa drogi, zostanie wykonana nawierzchnia bitumiczna na istniejącej nawierzchni bitumicznej i żwirowej. Przy drodze nie powstaną bariery w postaci ekranów, ogrodzeń, lub innych elementów które utrudniały by migracje zwierząt zarówno dużych jak i małych. Przy niewielkim natężeniu ruchu jaki występuje na drodze w obecnej chwili – ruch lokalny, migracja i śmiertelność zwierząt pozostanie na niezmiennym poziomie.*

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *W wyniku realizacji planowanej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarłisk i złożonej ikry.*

Mając na uwadze powyższe, z uwagi na odległość, rodzaj, skalę i zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ich integralność.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidywana jest wycinka 38 sztuk drzew.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Realizacja omawianej inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia wycinki drzew. Drzewa które przeznaczono do wycinki kolidują z projektowaną drogą (znajdują się w projektowanej jezdni lub w poboczu drogi). Drzewa nie przeznaczone do wycinki znajdujące się w pasie drogowym na czas budowy należy ochronić matami słomianymi i deskowaniem. Przewidywana ilość drzew przeznaczonych do wycinki wyniesie 38 sztuk:*

Zgodnie z KIP: *W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.*

Jak wynika z postanowienia uzgadniającego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4 z dnia 19 grudnia 2023 r.: *W ramach realizacji ww. inwestycji planowana jest wycinka łącznie 38 drzew z rodzaju/gatunku: kasztanowiec, brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna, wierzb, jarząb, modrzew o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1,3 m) od 43 cm do 257 cm.*

Należy zaznaczyć, że zgodnie z brzmieniem art. 20 pkt 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 645, z późn. zm.) do szczególnych zadań zarządcy drogi należy utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów. Sadzenie drzew przydrożnych jest zatem szczególnym, ustawowym i obligatoryjnym obowiązkiem zarządcy drogi, nie zaś możliwością uznaniową. Poza tym w ww. przepisie prawa mowa jest o utrzymaniu zieleni przydrożnej – tj. o zapewnieniu jej przetrwania. Biorąc pod uwagę fakt, że udatność nasadzeń zastępczych prawie nigdy nie osiąga wartości 100%, zapewnienie przetrwania nowego pokolenia drzew przydrożnych możliwe jest jedynie poprzez zastosowanie adekwatnej rekompensaty pod względem ilościowym i jakościowym. W związku z powyższym ww. warunek przewiduje wykonanie nasadzeń w liczbie 76 drzew. Za koniecznością nałożenia większej (niż 1:1) liczby drzew do nasadzeń przemawia również ich usytuowanie na obszarze chronionego krajobrazu. Dobór gatunków nie jest przypadkiem, lecz działaniem zamierzonym mającym również na celu wprowadzenie do środowiska gatunku miododajnego (lipy), który oprócz walorów przyrodniczych

ma również odzwierciedlenie w kształtowaniu krajobrazu województwa warmińsko-mazurskiego oraz przywracaniu walorów historycznych. W opracowaniu pn. „Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Rozpoznanie zasobu, ocena stanu zachowania i zakres ochrony” (Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie) Olsztyn, 2007, wskazano m.in., iż udział lipy drobnolistnej wraz z klonem zwyczajnym i dębem szypułkowym wśród gatunków użytych w nasadzeniach zastępczych wzdłuż dróg publicznych (powiatowe, wojewódzkie) wynosił ponad 60%.

Wykaz drzew, które przeznaczone zostały do wycinki wraz opisem kolizji z elementami infrastruktury na podstawie zestawienia tabelarycznego przedłożonego wraz z uzupełnieniem dla RDOŚ w dniu 06.12.2023 r.

**Wykaz drzew przeznaczonych do wycinki wraz opisem kolizji z elementami infrastruktury**

| L.p | Obręb          | Gatunek | Obwód [cm] | Opis kolizji z elementami infrastruktury                                                                                                                               |
|-----|----------------|---------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Rożyńsk Wielki | Kasztan | 290        | W chwili obecnej drzewo znajduje się przy krawędzi istniejącej jezdni. W projekcie w projektowanej jezdni i poboczu, brak miejsca w pasie drogowym na ominięcie drzewa |
| 2   | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 68         | W projektowanym poboczu i rowie odwadniającym                                                                                                                          |
| 3   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 160        | Drzewo w projektowanej jezdni                                                                                                                                          |
| 4   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 130        | Drzewo znajduje się w pasie drogowym w projektowanym rowie odwadniającym                                                                                               |
| 5   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 160        | Drzewo znajduje się w pasie drogowym w projektowanym rowie odwadniającym                                                                                               |
| 6   | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 145        | Drzewo znajduje się w pasie drogowym w projektowanym rowie odwadniającym                                                                                               |
| 7   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 155        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 8   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 180        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 9   | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 150        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 10  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 81         | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 11  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 150        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 12  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 190        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 13  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 118        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 14  | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 82         | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 15  | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 135        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 16  | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 110        | Drzewo znajduje się w pasie drogowym w projektowanym rowie odwadniającym drogę                                                                                         |
| 17  | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 90         | Drzewo znajduje się w pasie drogowym w projektowanym rowie odwadniającym drogę                                                                                         |
| 18  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 140        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 19  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 180        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 20  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 214        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |
| 21  | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 200        | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza                                                                            |

|    |                |         |     |                                                                                               |
|----|----------------|---------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 22 | Rożyńsk Wielki | Brzoza  | 65  | W projektowanym poboczu i rowie odwadniającym                                                 |
| 23 | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 205 | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza   |
| 24 | Rożyńsk Wielki | Sosna   | 257 | Drzewo w projektowanym poboczu, brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza |
| 25 | Guty Rożyńskie | Wierzba | 250 | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza   |
| 26 | Guty Rożyńskie | Wierzba | 80  | Drzewo w projektowanym poboczu brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza  |
| 27 | Guty Rożyńskie | Sosna   | 140 | Drzewo w projektowanej jezdni brak miejsca w pasie drogowym na                                |

|    |                |         |     |                                                                                                           |
|----|----------------|---------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                |         |     | przesunięcie drogi i pobocza                                                                              |
| 28 | Guty Rożyńskie | Sosna   | 60  | Drzewo w projektowanym poboczu brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza              |
| 29 | Guty Rożyńskie | Sosna   | 50  | Drzewo w projektowanym poboczu brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza              |
| 30 | Guty Rożyńskie | Sosna   | 140 | Drzewo w projektowanym poboczu/skarpie rowu brak miejsca w pasie drogowym na przesunięcie drogi i pobocza |
| 31 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 73  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 32 | Rożyńsk Wielki | Modrzew | 46  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 33 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 64  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 34 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 43  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 35 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 72  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 36 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 50  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 37 | Rożyńsk Wielki | Jarząb  | 54  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |
| 38 | Rożyńsk Wielki | Modrzew | 77  | Projektowany peron przy zatoce autobusowej                                                                |

W sentencji decyzji wskazano pochodzące z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4 z dnia 19 grudnia 2023 r. warunki pod jakimi należy wykonać wycinkę drzew, określając jej termin oraz konieczność wykonania nasadzeń zastępczych. Powyższe wymaganie stanowi rekompensatę za usuwane drzewa.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu na ptaki wycinka drzew nastąpi poza okresem lęgowym.

Jak wynika z postanowienia uzgadniającego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOŚ.4220.504.2023.NS.4 z dnia 19 grudnia 2023 r.: *Należy jednak wskazać, że brak negatywnego oddziaływania stwierdzono przy założeniu, że inwestycja będzie realizowana zgodnie z założeniami ustawy o ochronie przyrody, która określa zakazy obowiązujące w stosunku do roślin, zwierząt oraz grzybów objętych ochroną gatunkową oraz jasno wskazuje, że wszelkie odstępstwa od wprowadzonych zakazów są możliwe jedynie po uzyskaniu zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska na podstawie:*

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380).

*W związku z powyższym przed wykonaniem jakichkolwiek prac, które będą się wiązały z niszczeniem siedlisk przyrodniczych, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt, umyślnym zabijaniem osobników, wycinką drzew, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody należy każdorazowo wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z odpowiednim wnioskiem o wydanie stosownego zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych.*

Mając na względzie rodzaj, charakter, usytuowanie projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki

roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony wyznaczone zostały obszary Natura 2000. Ponadto przedsięwzięcie nie wpłynie na korzyści ekologiczne i funkcje ekosystemu.

*f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska takich jak obszary z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujących wzrost emisji gazów, pyłów itp. oraz obszarów o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

*g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

Zgodnie z uzupełnieniem KIP z dnia 02.11.2023 r.: *Na całej długości drogi nr 1921N znajduje się aleja przydrożna wyróżniająca się cennymi walorami przyrodniczymi ujęta w wojewódzkiej ewidencji zabytków (Zarządzenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr 60/2015 z dnia 18 grudnia 2015 r). W związku z planowaną przebudową drogi zachodzi konieczność wycinki 38 szt. drzew. Drzewa przeznaczone do wycinki to w większości drzewa gatunku sosna, brzoza, modrzew. Przeznaczone do wycinki drzewa nie stanowią nasadzeń alejowych. Roboty ziemne w sąsiedztwie drzew alejowych będą prowadzone w sposób jak najmniej ingerujący w istniejący drzewostan. Prace w obrębie systemów korzeniowych będą prowadzone ręcznie.*

*Planowana inwestycja w większości przebiega istniejącym śladem drogi. Wykonanie nawierzchni bitumicznej na istniejącej nawierzchni żwirowej nie będzie zagrożeniem dla środowiska, poprawi się komfort jazdy, zmniejszy zapylenie, poprawi bezpieczeństwo użytkowników drogi. Walory przyrodnicze i krajobrazowe nie zostaną zakłócone.*

*W pobliżu planowanej inwestycji znajdują się zabytki mające znaczenie historyczne – Kościół parafialny z 1894 r. w m. Rożyńsk Wielki oraz cmentarz ewangelicki wpisany do ewidencji zabytków. Planowana inwestycja będzie oddalona od zabytków i nie będzie miała wpływu na stan zabytków.*

*W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, krajobrazowego, kulturowego i archeologicznego.*

*h) gęstość zaludnienia:*

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze o niskiej gęstości zaludnienia. Budynki mieszkalne zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej znajdują się na początku opracowania w części wsi Rożyńsk Wielki. Koniec opracowania we wsi Guty Rożyńskie znajduje się około 60 m przed najbliższą zabudową letniskową. Planowana do przebudowy i rozbudowy droga będzie również w terenach rolniczych, leśnych i produkcyjnych (kopalnia żwiru), pomiędzy ww. miejscowościami.

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej na odcinku od m. Rożyńsk Wielki do miejscowości Guty Rożyńskie może potencjalnie wpływać na przyległe tereny zabudowane przede wszystkim podczas etapu jej realizacji, w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Jak wynika z informacji zawartych w KIP emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza.

Natomiast, dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi po przebudowie przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na położone najbliżej tereny mieszkaniowe oraz zdrowie i życie ludzi, w KIP przewidziane zostały rozwiązania chroniące środowisko przewidziane do zastosowania zarówno na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia.

Podsumowując należy stwierdzić, że obecnie i docelowo tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej przylegające do analizowanej drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie. Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie drogi żadne nadmierne skażenia powietrza. Realizacja zadania będzie miała wpływ na natężenie ruchu samochodów odbywający się na drodze, co z kolei będzie

skutkowało większą płynnością ruchu pojazdów samochodowych, mniejszym zapyleniem. Przewiduje się, że planowana inwestycja wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

*i) obszary przylegające do jezior:*

Analizowany obszar nie przylega do żadnego jeziora. Omawiana inwestycja jest obiektem budowlanym zlokalizowanym w odległości większej niż 100 m od linii brzegu jeziora. Najbliżej położone jezioro to jezioro Dybowskie. Jezioro znajduje się w odległości około 550 m (najbliższa odległość na jaką zbliża się droga) od planowanego przedsięwzięcia. Przebudowa drogi zgodnie ze standardami projektowymi nie wpłynie negatywnie na wody jeziora Dybowskiego.

*j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej, co wyklucza oddziaływanie inwestycji na te obszary.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś, zgodnie z informacjami zawartymi w KIP:

**3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 ustawy ooś, wynikające z:**

*a) zasięgu oddziaływania- obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:*

Skala planowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny i ewentualne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji będzie miało zasięg lokalny.

*b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:*

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

*c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej może potencjalnie wpływać na stan powietrza przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do przebudowy analizowanej drogi wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza. Dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi po przebudowie przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru. Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej przebudowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji inwestycji powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi, a więc przede wszystkim mieszkańców pobliskich posesji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej.

Podsumowując, należy stwierdzić, że skala planowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny i ewentualne oddziaływanie przedsięwzięcia będzie miało zasięg lokalny.

Zgodnie z zapisami KIP w zakresie rodzajów i przewidywanych ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

**Oddziaływania powstałe na etapie realizacji:**

**\* Emisja odpadów z grupy 17 – tj. odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:**

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku budowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,

- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej przebudowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie przebudowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas przebudowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

\* **Emisja hałasu** związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp. Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.

\* **Emisja zanieczyszczeń do powietrza** związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby przebudowy drogi, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na średnio 5 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie przebudowywanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” drogi – spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie drogi żadne nadmierne skażenia powietrza.

\* **Emisja zanieczyszczeń do gleby.** Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

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

\* **Odpady stałe.** W trakcie przebudowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejącej nawierzchni drogi. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

\* **Ścieki socjalno-bytowe.** Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

#### Oddziaływania powstałe na etapie eksploatacji:

Podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko. Realizacja zadania będzie miała wpływ na natężenie ruchu samochodów odbywający się na drodze, co z kolei będzie skutkowało większą płynnością ruchu pojazdów samochodowych, mniejszym zapyleniem. Przewiduje się, że planowana inwestycja wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Mając na uwadze powyższe, przewiduje się, że powstałe na etapie przebudowy oddziaływania będą miały charakter jednorazowy i będą związane głównie z pracą sprzętu budowlanego i przyjętą technologią pracy. Natomiast podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko.

*d) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00.

Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótko-terminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przebudowa drogi skróci czas dojazdu, a zmiana nawierzchni na bitumiczną zapewni jej trwałość. Dzięki zapewnionej równości nawierzchni obniży się poziom hałasu oraz wyeliminowane zostanie pylenie, jakie występuje przy użytkowaniu istniejącej nawierzchni.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie analizowanej drogi we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość jej wieloletniego wykorzystania. Tym samym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

Rozbiórka to zgodnie z prawem budowlanym rodzaj robót budowlanych, polegających na demontażu i usunięciu z przestrzeni określonego obiektu budowlanego lub jego części. Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP dotyczącymi ruchu na omawianej drodze: *Obecnie natężenie ruchu na przebudowywanym odcinku drogi jest niewielkie. Jest to droga użytkowana lokalnie przez mieszkańców oraz zakład produkcji kruszyw, obecna zabudowa przy drodze to domy mieszkalne jednorodzinne, zabudowa zagrodowa, lasy, kopalnie kruszyw i pola uprawne. Droga stanowi istotne połączenie komunikacyjne w układzie drogowym okolicznych miejscowości na terenie gminy Prostki. Po wykonaniu przebudowy drogi natężenie ruchu nie ulegnie zmianie, poprawi się jedynie bezpieczeństwo użytkowników, zmniejszy hałas i zapylenie. Wzrost natężenia ruchu może być jedynie spowodowany poprzez naturalny przyrost ludności a co za tym idzie wzrost liczby pojazdów.*

*e) możliwości ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji:*

Zgodnie z zapisami KIP w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań chroniących środowisko:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- Na etapie przebudowy i eksploatacji wszelkie prace odbywać się będą jedynie w granicach działki do której inwestor będzie posiadał tytuł prawny.
- Przebudowa i rozbudowa drogi prowadzona zostanie z poszanowaniem normatywów narzuconych prawem budowlanym i przepisami wykonawczymi.
- Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi.
- Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składy materiałów i bazy transportowe.
- Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów.
- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzienia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.
- W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów podjęte zostaną działania polegające na: usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnej przy użyciu sorbentów nie wchodzących w reakcje z substancjami niebezpiecznymi, oddanie odpadu do unieszkodliwienia.
- W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na etapie jej realizacji na zanieczyszczenie powietrza podjęte będą następujące działania: ograniczenie czasu pracy silników pojazdów i maszyn polegające na ich wyłączaniu podczas przerw, zabezpieczenie materiałów sypkich przewożonych pojazdami przez przykrywanie ich plandekami,

zabezpieczenie materiałów sypkich zlokalizowanych lub wbudowanych na terenie przedsięwzięcia przez przykrywanie ich plandekami lub zraszanie wodą.

- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami. W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

W trakcie eksploatacji wybudowanej drogi przewiduje się:

- zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni jezdni drogi. Ulepszenie nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni jezdni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

Mając na uwadze powyższe, należy uznać, że w przypadku planowanej inwestycji zaplanowane zostały wystarczające środki minimalizujące oddziaływania inwestycji opisane powyżej, przewidziane do zastosowania zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś, w niniejszym postępowaniu przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, cechy i skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś: *Właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony.* Zgodnie zaś z art. 59a ust. 1 pkt 2) ustawy ooś: przystąpienie do analizy w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - w przypadku planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza analizą zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Natomiast zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 1) ustawy ooś: przepisów ust. 1 i ust. 3 pkt 1 nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

Działki z obrębu Rożyńsk Wielki o numerach geod.: 48, część 53, 52/1, 110, 83/69; 134, 135, 136, 51/2, 137, 116, 117, 125 nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Działki z obrębu Rożyńsk Wielki o numerach geod.: część 53, 83/70 objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części obrębu Rożyńsk Wielki gmina Prostki uchwalonym uchwałą Nr L/306/2014 Rady Gminy Prostki z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obrębu Rożyńsk Wielki gmina Prostki (Publikacja: Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. poz. 2191 z 2014 r.). Część działki nr 53 przeznaczona jest pod drogę lokalną powiatową nr 1921N. Działka nr 83/70 przeznaczona jest pod tereny i obszary górnicze- Rożyńsk Wielki III. Działka z obrębu Guty Rożyńskie o numerze geod.: 119/1 w części objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części wsi Guty Rożyńskie uchwalonym uchwałą nr XIV/57/2003 Rady Gminy Prostki z dnia 11 września 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Guty Rożyńskie (Publikacja: Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. Nr 173, poz. 2086). Część działki nr 119/1 przeznaczona jest pod drogę klasy L.

Mając na uwadze powyższe, art. 59a ust. 4 ustawy ooś zawiera katalog inwestycji strategicznych, dla których organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie prowadzi analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z postanowieniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W art. 59a ust. 4 pkt 1 ustawy ooś jako inwestycje strategiczne wymieniono drogi publiczne, co ma zastosowanie w przypadku planowanego przedsięwzięcia.

W zakresie terenu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są części działek nr 83/69, 137, 136, 51/2, 134, 135, 125, 116 z obrębu Rożnińsk Wielki, w skład których zgodnie z danymi z ewidencji gruntów wchodziły grunty leśne. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Inwestycja będzie realizowana na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej*. Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 162 ze zm.): Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Przed wydaniem decyzji, na podstawie art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, pełnomocnik wnioskodawcy, pismem znak: RI.6220.13.2023.7 z dnia 21.12.2023 r., natomiast pozostałe strony postępowania, poprzez podane do publicznej wiadomości obwieszczenia znak: RI.6220.13.2023.8 z dnia 21.12.2023 r., zostali poinformowani o przygotowanych materiałach dowodowych do wydania decyzji środowiskowej oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i zebranymi materiałami, jak również złożenia wniosków i uwag w terminie do dnia 19.01.2024 r. Powyższe obwieszczenie zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Gminy Prostki <http://bip.prostki.pl/> w zakładce Obwieszczenia w dniu 27.12.2023 r. oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Prostki (od dnia 27.12.2023 r. do dnia 22.01.2024 r.) oraz sołectw wsi: Rożnińsk Wielki i Guty Rożnińskie - za pośrednictwem Sołtysów Sołectw, na podstawie znajdujących się w aktach sprawy zwrotnych potwierdzeń odbioru ww. obwieszczenia. W wyznaczonym terminie żadna ze stron ani nikt ze społeczeństwa, nie złożył uwag do sprawy ani nikt ze stron postępowania nie zapoznawał się z zebraniem w sprawie materiałem dowodowym. Po upływie ww. terminu wydano niniejszą decyzję.

Na podstawie zebranych materiałów i dowodów w toku postępowania wyjaśniającego, biorąc pod uwagę kryteria zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz mając na względzie opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku, jak również brak zastrzeżeń ze strony Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Elku, Wójt Gminy Prostki uznał, że planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i wobec tego postanowił jak w sentencji.

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.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 ustawy o.o.s.

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 o.o.s.

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.

W związku z powyższym oraz po wypełnieniu przez Wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również po przeprowadzeniu analizy specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, orzeczono jak w sentencji decyzji.

#### POUCZENIE

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

Załączniki:

##### 1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Zgodnie z art.1 i art. 4 (załącznik część IV)  
ustawy z dnia 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej  
(j.t. Dz.U. z 2023 r. Poz.2111 ze zm.) pobrano opłatę skarbową  
w wysokości 17,00 zł za przedłożenie pełnomocnictwa,  
na konto Gminy Prostki 83 9331 0004 0030 0305 7300 0001.  
Zgodnie z art.7 pkt 2 ustawy z dnia 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej  
jednostki budżetowe są zwolnione z opłaty skarbowej.  
Inspektor: Agnieszka Zielazna



WÓJT GMINY  
Rafał Wilczewski

Otrzymują:

1. Wnioskodawca Mateusz Lutow - Pełnomocnik Powiatu Ełckiego
2. Pozostałe strony postępowania poprzez podanie do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie w trybie art. 49 Kpa na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś

③ a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne "Wody Polskie" Zarząd Zlewni w Giżycku

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

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



Załącznik nr 1  
do decyzji znak: RI.6220.13.2023.9  
z dnia 22.01.2024 r.

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1921N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1678N w miejscowości Rożyńsk Wielki do miejscowości Guty Rożyńskie, gm. Prostki.

Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:

- aktualna szerokość jezdni drogi: 4,5 – 5,0 m,
- aktualna szerokość poboczy: 0,5 – 1,0 m,
- szerokość pasa drogowego: 6,70 – 16,50 m.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość drogi: około 3815 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 5,50 m,
- podstawowa szerokość poboczy: 1,00 m,
- zatoka autobusowa,
- chodnik o szerokości 1,80 m.

Zakres prac przewiduje: wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), profilowanie nawierzchni bitumicznych i wykonanie nawierzchni jezdni drogi i zjazdów z betonu asfaltowego, wykonanie poboczy, budowa zatoki autobusowej, budowę odcinka chodnika, remont istniejących rowów przydrożnych, budowę przepustów pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę kanału technologicznego, budowę oświetlenia przejścia dla pieszych, zabezpieczenie infrastruktury technicznej kolidującej z przebudową drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz kładzenia nawierzchni z betonu asfaltowego. W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na etapie jej realizacji na zanieczyszczenie powietrza podjęte będą następujące działania: ograniczenie czasu pracy silników pojazdów i maszyn polegające na ich wyłączaniu podczas przerw, zabezpieczenie materiałów sypkich przewożonych pojazdami przez przykrywanie ich plandekami, zabezpieczenie materiałów sypkich zlokalizowanych lub wbudowanych na terenie inwestycji przez przykrywanie ich plandekami lub zraszanie wodą. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W celu zminimalizowania powyższych uciążliwości Inwestor przewidział szereg działań m.in.: używanie sprzętu w dobrym stanie technicznym, wyłączanie silników podczas postoju pojazdów i maszyn oraz prowadzenie robót budowlanych wyłącznie w porze昼iennej (w godzinach 6.00 - 22.00). Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przebudowa drogi skróci czas dojazdu, a zmiana nawierzchni na bitumiczną zapewni jej trwałość. Dzięki zapewnionej równości nawierzchni obniży się poziom hałasu oraz wyeliminowane zostanie pylenie, jakie występuje przy użytkowaniu istniejącej nawierzchni.