

DECYZJA

**o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację
przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 1 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 i 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.), oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.), a także po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (postanowienie znak: WOOS.4220.76.2022.JC.8), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie (opinia sanitarna znak: ZNS.9022.5.13.2022.EK) oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Olsztynie (opinia znak: BI.ZZŚ.4.4360.25.2022.KP).

orzekam

- Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Realizacji drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno gm. Purda realizowanej w ramach programu Polski Ład”.

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

- a. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego;
- b. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 100 drzew gatunku dąb szypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 12 cm oraz 100 drzew gatunku lipa drobnolistna o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 12 cm;
- c. nasadzenia wykonać w wieźbie 6-7 m; młode drzewka posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie miejsca ich wycinki; 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”;
- d. 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;
- e. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat;
- f. prawidłowo wyprowadzać koronę drzewa oraz unikać jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania);
- g. w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Inwestora (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji), drzewka wymienić na zdrowe w podobnym wieku, należące do tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
- h. zapewnić odpowiednią organizację robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak aby nie stanowiły zagrożenia wyciekami. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu;
- i. przebudowę drogi w pobliżu jeziora Kukłag (Linowskiego) oraz cieków należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, by nie dopuścić do zanieczyszczenia wód oraz zniszczenia roślinności przybrzeżnej;
- j. plac budowy należy wyposażyć w sorbenty. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych,

zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy w celu unieszkodliwienia;

k. w przypadku tankowania sprzętu budowlanego na terenie budowy, wykorzystać maty absorbujące i zachować należyłą ostrożność;

l. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie;

l. materiały sypkie transportować wywrotkami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie;

m. po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego.

- Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Dnia 08.02.2022 r. wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia o nazwie „Realizacja drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno gm. Purda realizowanej w ramach programu Polski Ład”.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi na odcinku o długości ok. 3,5 km i zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839), rozpatrywane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka dróg o długości osiągającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Stosownie do art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą o oś, Wójt Gminy Purda, pismem z 11 lutego 2022 r., znak: BiM.6220.2.2022, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, Zarządu Zlewni w Olsztynie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, załączając m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie opinią sanitarną z dnia 22.02.2022 r. znak: ZNS.9022.5.13.2022.EK uznał, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Olsztynie opinią z dnia 01.04.2022 t. znak: BI.ZZŚ.4.4360.25.2022.KP nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z dnia 23.05.2022 r. znak: WOOŚ.4220.76.2022.JC.8 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie ok. 3,5-kilometrowego odcinka drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi od istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi gminnej

nr 165005N do miejscowości Kaborno i przebiegiem przez tą miejscowość. Inwestycja znajduje się na terenie gminy Purda, w powiecie olsztyńskim, województwie warmińsko-mazurskim. Zakres prac przewiduje:

- budowę/przebudowę drogi 165005N,
- budowę/przebudowę innych dróg publicznych i niepublicznych,
- budowę/przebudowę/remont dojazdów,
- budowę/przebudowę przepustów,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę murków oporowych i umocnień skarp,
- utwardzenie i zagospodarowanie miejsca pod wiatę przystankową,
- budowę kompletnego odwodnienia, w tym kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych wraz z profilowaniem istniejących,
- przebudowę ewentualnych kolizji systemu drenarskiego,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę/przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę kanału technologicznego (w przypadku nieuzyskania odstępstwa od Ministra Cyfryzacji),
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym oznakowanie pionowe i poziome,
- zagospodarowanie terenów zielonych,
- prace rozbiórkowe, odtworzeniowe,
- inne elementy infrastruktury niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania drogi.

Realizacja drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi przebiega przez obszar zabudowany, rolniczy w otoczeniu drzew, krzewów, leśny i zabudowy jednorodzinnej. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowany jest przystanek autobusowy dla dzieci dojeżdżających do szkoły. Po wybudowaniu drogi nie wyklucza się, iż statut tego przystanku zmieni się na obsługę komunikacji publicznej. Ruch pieszego odbywa się w istniejącym pasie drogowym, nie przewiduje się separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów. Przedmiotowa droga w stanie istniejącym krzyżuje się z innymi drogami publicznymi, m. in.: 165009N, 165030.1N, 165056.2 i 165026.1. Droga Nr 165005N oraz pozostałe ww. drogi publiczne będą stanowiły drogi dojazdowe o kategorii ruchu KR2, dopuszczalnym nacisku na oś 115 kN i poboczach gruntowych o szerokości 0,75 m. Wszystkie drogi, oprócz DG 165026.1, będą posiadały przekrój poprzeczny 1x2. Droga DG 165009N i DG 165056.2 będą posiadały mijanki.

Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego lub na terenach wydzierżawionych od prywatnych właścicieli. Zaplecze techniczne budowy lokalizowane zostanie z dala od zabudowy mieszkaniowej, cieków wodnych, jeziora, lasów (także terenów silnie zadrzewionych i zakrzewionych), terenów objętych ochroną konserwatorską i stanowisk archeologicznych oraz terenów charakteryzujących się wysokim poziomem wód gruntowych. Powierzchnie zaplecza budowy zostaną utwardzone (np. płytami betonowymi), celem zabezpieczenia przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Na terenie budowy i jego zaplecza będzie utrzymywany porządek, a po zakończeniu prac teren przywrócony zostanie do stanu umożliwiającego jego wcześniejsze użytkowanie. Do prac budowlanych używany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt, niemniej w razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) wykonawca robót budowlanych zabezpieczy miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu). Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie w wyznaczonym miejscu na zapleczu budowy, ze szczelnego zbiornika wyposażonego w automatyczną pompę i dystrybutor. Miejsce tankowania zostanie utwardzone i wyposażone w pojemnik z sorbentem umożliwiającym szybkie usunięcie przypadkowo rozlanego oleju. Rozpoczęcie budowy drogi wiązać się będzie z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), która następnie zostanie wykorzystana do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej lub do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo na okres budowy.

Hałas na etapie prac budowlanych będzie związany z pracą maszyn, użyciem ciężkiego sprzętu oraz ruchem samochodów ciężarowych. W ramach realizacji drogi nie przewiduje się

wykonywania znaczących prac ziemnych (wykopy, nasypy), wobec czego prace budowlane nie będą zaliczone do najbardziej hałaśliwych. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych zaplecze budowy będzie zlokalizowane jak najdalej od zabudowy mieszkaniowej, a prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej (w godzinach: 6.00 – 22.00).

Na etapie realizacji prac powstawać będą typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady budowlane. W fazie realizacji przedsięwzięcia odbywać się będzie selektywne czasowe składowanie wytwarzanych odpadów komunalnych i budowlanych na terenie zaplecza budowy. Wszystkie odpady powstające na terenie realizowanej inwestycji, jak i w trakcie eksploatacji drogi będą zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach. Odpady będą systematycznie przekazywane odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

Prace budowlane związane z realizacją przebudowy wiązać się będą z emisją pyłów do powietrza w związku z użyciem kruszyw i mas. W celu eliminacji nadmiernego pylenia, stosowane będą, w miarę możliwości, gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum mieszanie kruszywa ze spoiwem na terenie budowy. Masy bitumiczne transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu. Materiały sypkie będą magazynowane na terenie budowy w szczelnych workach bądź haldach (np. piasek, żwir) na podłożu utwardzonym. Roboty nawierzchniowe prowadzone będą, w miarę możliwości, w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych. Plac budowy i drogi dojazdowe (w tym jezdnie tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas rozbudowy) będzie utrzymywany w stanie ograniczającym pylenie. Dodatkowo w trakcie prac budowlanych będą powstawały gazy spalinowe pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu. Biorąc pod uwagę przejściowy charakter prac budowlanych oraz krótki odcinek, na którym prowadzona będzie przebudowa drogi, etap ten nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza.

Eksploatacja inwestycji będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw i wody niezbędnych do konserwacji lub naprawy drogi. W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu, których ilość (piasku, soli) zależy będzie od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez zarządcę drogi.

Przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu poprzez usunięcie ubytków oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza poprzez poprawę płynności ruchu pojazdów oraz zmianę nawierzchni. Poprzez przebudowę drogi nie przewiduje się znacznego zwiększenia ruchu pojazdów. Ponadto poprawa nawierzchni drogi przyczyni się do poprawy płynności poruszających się pojazdów, co spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. W fazie eksploatacji drogi, ze względu na mały ruch samochodowy nie przewiduje się występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu oraz dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin.

Analizowana droga przebiega w poziomie terenu i nie przewiduje się wykonania głębokich wykopów w związku z realizacją inwestycji. Nie będzie zatem konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych, nie przewiduje się jakiegokolwiek ingerencji w głębsze poziomy wód podziemnych. W ramach prac przewidziano profilowanie i oczyszczenie istniejących rowów. Na terenie zabudowanym (odcinek o długości ok. 480 m od km ok. 2+345 do ok. 2+765 drogi DG 165005N oraz krótkie odcinki dróg: DG 165026.1 i DG 165030.1N) planuje się wykonać kanalizację deszczową. Którą odprowadzane będą wody opadowe do projektowanego rowu drogowego z osadnikiem.

Planowana inwestycja jest realizowana na drogach gminnych o klasie D o znikomym ruchu pojazdów (obecnie ruch ok. 200 pojazdów/dobę, a prognozowany dla 2036 r. – ponad 300 pojazdów/dobę), w związku z czym ładunek zanieczyszczeń w odprowadzanych z nawierzchni drogi wód opadowych i roztopowych nie przekroczy poziomów wskazanych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. (Dz. U. 2019, poz. 1311) w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzeniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (tj. 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych oraz 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych).

Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na klimat i zmiany klimatu. Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze, który jest narażony na występowanie katastrofy naturalnej oraz zagrożeń wynikających ze zmian klimatu, takich jak: osuwiska, podnoszący się poziom morza, spiętrzenie fal, erozja wybrzeża i intruzja wód zasolonych. W związku z koniecznością przystosowania się do coraz trudniejszych warunków pogodowych, w projekcie przewidziano zastosowanie nawierzchni jezdni odpornej na wahania temperatury powietrza oraz konstrukcji drogi odpornej na przemarzanie oraz obciążenie wiatrem, śniegiem. Projektowane odwodnienie drogi zaprojektowane zostanie z uwzględnieniem gwałtownych opadów atmosferycznych i ich wydłużony czas występowania. W wyniku przebudowy drogi nastąpi zwiększenie bezpieczeństwa oraz poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin do powietrza, czego efektem będzie zmniejszenie ilości wytwarzania gazów cieplarnianych przez pojazdy poruszające się po drodze.

Sam obiekt – droga nie niesie z sobą jakichkolwiek poważnych zagrożeń dla środowiska. Takie zagrożenia mogą wystąpić jedynie na skutek ewentualnych katastrof komunikacyjnych, szczególnie z udziałem transportu przewożącego substancje niebezpieczne (chemikalia, paliwa). Statystycznie na trasach komunikacyjnych prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii nie jest wysokie, a szczególnie na drodze gminnej o niewielkim natężeniu ruchu. W przypadku omawianej inwestycji nie przewiduje się specjalnych technicznych działań ochronnych na wypadek poważnej awarii. Dla ograniczenia ilości zdarzeń o charakterze poważnych awarii niezwykle istotne jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyczyniająca się do redukcji ilości wypadków. Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w to zadanie – poprawiając warunki ruchu, a co za tym idzie – jego bezpieczeństwo.

Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych – nie występują w tym rejonie tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych. Biorąc pod uwagę charakter terenu inwestycji, zakres robót budowlanych, planowany do wykorzystania sprzęt budowlany oraz materiały budowlane, stwierdzono, że nie występuje ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

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

Inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, wobec którego obowiązującym aktem prawnym jest Uchwała nr XXX/669/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko – Ramuckiej. Istniejące na ww. formie ochrony zakazy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest przebudowa przedmiotowej drogi.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLH280007, oddalony o ponad 1 km od inwestycji. Ze względu na usytuowanie planowanej inwestycji oraz jej charakter i skalę nie przewiduje się jej negatywnego wpływu na gatunki, dla których obszary te wyznaczono i ich siedliska oraz na integralność tych obszarów. Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami korytarzy ekologicznych. Ponadto przebieg drogi zbliżony jest do stanu istniejącego, nie przewiduje się wysokich nasypów i głębokich wykopów, które mogłyby tworzyć bariery. Na obszarze inwestycji oraz obszarze buforowym nie zostały ustanowione strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt objętych ochroną gatunkową, strefy ochrony ostoi oraz stanowisk roślin objętych ochroną gatunkową oraz strefy ochrony ostoi oraz stanowisk grzybów objętych ochroną gatunkową.

W ramach realizacji inwestycji planowane jest łącznie usunięcie 134 z 350 drzew gatunku: dąb szypułkowy, wiąz polny, klon zwyczajny, wierzba krucha, brzoza brodawkowata, topola osika, sosna zwyczajna, świerk pospolity, grab zwyczajny, grusza, topola balsamiczna, jesion wyniosły, świerk kłujący, jarzab pospolity, olsza czarna, modrzew europejski o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1,3 m) od 26 cm do 310 cm. Wycinka przedmiotowych drzew powinna zostać wykonana poza sezonem lęgowym ptaków. Z uwagi na skalę wycinki oraz usytuowanie ww. drogi w sąsiedztwie

i otoczeniu terenów leśnych (ok. 500 m) stwierdzono, że ww. inwestycja nie wpłynie negatywnie na walory przyrodniczo-krajobrazowe ww. obszaru.

W ramach rekompensaty za usuwane drzewa zostaną wykonane nasadzenia zastępcze w sposób wskazany w sentencji niniejszego postanowienia. Należy również pamiętać o prawidłowej pielęgnacji nasadzeń i wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania).

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

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, wodno-błotnych, w tym obszarach siedlisk łęgowych i ujściach rzek, strefach ochronnych ujęć wód oraz obszarach chronionych zbiorników wód śródlądowych. Na terenie inwestycji nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Przedsięwzięcie nie leży w obszarach przylegających do jezior, ani w obszarach ochrony uzdrowiskowej. Droga nie przecina żadnych cieków naturalnych, obszarów wodno-błotnych (o płytkim zaleganiu wód podziemnych). Planowana inwestycja leży w obrębie GZWP 213 (Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 213), nie koliduje z ujęciami wód podziemnych ani ich strefami ochronnymi. Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W rejonie analizowanej inwestycji zlokalizowanych jest 8 zabytków wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych województwa warmińsko-mazurskiego (kaplice, chałupy). Obiekty te nie będą przenoszone w inne miejsce, jedynie na czas prowadzenia prac budowlanych obiekty znajdujące się w bliskiej odległości zostaną zinwentaryzowane, a technologia wykonania robót

będzie uwzględniać ich stan techniczny. Planowany do rozbudowy odcinek drogi nr 165005N zlokalizowany jest w sąsiedztwie stanowiska archeologicznego o numerze VI AZP 25-62/21, obejmującego miasto historyczne z XIV-XIX wieku. Stanowisko to wpisane jest do wojewódzkiej ewidencji zabytków i nie planuje się robót na tym stanowisku. W przypadku ujawnienia występowania innych, wcześniej niezidentyfikowanych stanowisk o charakterze archeologicznym w czasie prowadzenia prac budowlanych, wykonawca niezwłocznie zawiadomi Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko stwierdzono, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 72. ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.). decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu i nie narusza praw własności i uprawnień osób trzecich, a wnioskodawcy, który nie uzyskał prawa do terenu nie przysługuje roszczenie

o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaną decyzją.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójta Gminy Purda w terminie 14 dni od jej doręczenia.



Z up. WÓJTA GMINY PURDA
mgr inż. Grzegorz Krawczyk
Inspektor ds. ochrony środowiska

Otrzymują:

- Gmina Purda, Purda 19, 11-030 Purda;
- a/a.

Do wiadomości:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn.

Załącznik nr 1
do decyzji znak:
BiM.6220.2.2022
z dnia 31.05.2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Cechy i skala przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi na odcinku o długości ok. 3,5 km. Inwestycja obejmowała będzie m.in.:

- budowę/przebudowę drogi 165005N
- budowę/przebudowę innych dróg publicznych,
- budowę/przebudowę innych dróg niepublicznych,
- budowę/ przebudowę/remont dojść,
- budowę/przebudowę przepustów,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę murków oporowych i umocnień skarp,
- utwardzenie i zagospodarowanie miejsca pod wiatą przystankową,
- budowę kompletnego odwodnienia, w tym kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych wraz z profilowaniem istniejących,
- przebudowę systemu drenarskiego jeżeli będzie w kolizji,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę/przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę kanału technologicznego – w przypadku nie uzyskania odstępstwa od Ministra Cyfryzacji,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym oznakowanie pionowe i poziome,
- zagospodarowanie terenów zielonych,
- prace rozbiórkowe, odtworzeniowe
- inne elementy infrastruktury niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania drogi.

Parametry projektowe:

Droga DG 165005N:

- klasa drogi D – dojazdowa
- dopuszczalny nacisk na oś 115kN
- kategoria ruchu KR 2
- przekrój poprzeczny 1x2 oraz 1x1 z mijankami
- prędkość projektowa na terenie zabudowy $V_p = 30$ km/h
- prędkość projektowa poza terenem zabudowy $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu 2,5m oraz 3,5 z mijankami 5,0m
- szerokość pobocza gruntowego min. 0,75m

Droga DG 165009N:

- klasa drogi D – dojazdowa
- dopuszczalny nacisk na oś 115kN
- kategoria ruchu KR 2
- przekrój poprzeczny 1x2 oraz 1x1
- prędkość projektowa na terenie zabudowy $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu 2,25m oraz 3,5
- szerokość pobocza gruntowego min. 0,75m

Droga DG 165030.1N:

- klasa drogi D – dojazdowa
- dopuszczalny nacisk na oś 115kN
- kategoria ruchu KR 2
- przekrój poprzeczny 1x2
- prędkość projektowa na terenie zabudowy $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu 2,25m
- szerokość pobocza gruntowego min. 0,75m

Droga DG 165056.2:

- klasa drogi D – dojazdowa
- dopuszczalny nacisk na oś 115kN
- kategoria ruchu KR 2
- przekrój poprzeczny 1x2 oraz 1x1 z mijankami
- prędkość projektowa na terenie zabudowy $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu 2,25m oraz 3,5 z mijankami 5,0m
- szerokość pobocza gruntowego min. 0,75m

Droga DG 165026.1:

- klasa drogi D – dojazdowa
- dopuszczalny nacisk na oś 115kN
- kategoria ruchu KR 2
- przekrój poprzeczny 1x1
- prędkość projektowa na terenie zabudowy $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu 3,5
- szerokość pobocza gruntowego min. 0,75m

Nie przewiduje się separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów.

W stanie projektowym przewiduje się ok. 17 tys. m² powierzchni drogi.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie systemu kanalizacji deszczowej na terenie zabudowy, wykonanie systemu rowów drogowych wraz z profilowaniem istniejących, wykonanie przepustów na rowach drogowych, wykonanie przelewów awaryjnych wyrównujących poziomy wody między drogą i ewentualnie wykonanie przepustów pod korpusem drogowym, przebudowę systemu drenarskiego jeżeli będzie w kolizji, dostosowanie systemu odwodnienia i melioracji do potrzeb odwodnienia drogi, wykonanie niezbędnych obiektów i urządzeń wodnych

Opis procesu technologicznego

Prace będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. oraz z utrzymaniem dostępności do drogi. Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych jest zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z ustawą o drogach publicznych. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego lub na terenach wydierzawionych od prywatnych właścicieli.

Z up. WÓJTA GMINY PURDA
Grzegorz Krawczyk
mgr inż. Grzegorz Krawczyk
Inspektor ds. ochrony środowiska