



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

WOOS.4221.107.2020.AB.5

Olsztyn, 2 kwietnia 2021 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) oraz art. 77 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. 247), § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu pisma Burmistrza Olecka z dnia 15.12.2020 r., znak: GKO.6220.19.2019,

postanawiam

uzgodnić realizację przedsięwzięcia polegającego na **rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Olecko – Gąski od km 43+289 do km 49+150** oraz określić niżej wymienione warunki:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
2. zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów należy lokalizować:
 - na terenie przekształconym antropogenicznie,
 - w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej,
 - poza następującymi odcinkami drogi: od około km 45+750 do około km 46+250 oraz od około km 48+700 do około km 48+900,
 - poza granicami lasów i łąk,
 - w oddaleniu od cieków wodnych i terenów podmokłych,
 - poza obszarami chronionego krajobrazu.
3. prace budowlane prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu; stosować maszyny i urządzenia o niskich mocach akustycznych; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu;
4. na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia; plac budowy wyposażyć w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);

5. bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu; uszczelnić miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną;
6. materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych i zadaszonych miejscach na utwardzonym terenie;
7. w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00; w rejonie tym unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
8. materiały będące źródłem emisji pyłów transportować i magazynować pod plandekami; w dni słoneczne i wietrzne plac budowy zraszać wodą i ograniczyć prędkość pojazdów w rejonie budowy;
9. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty;
10. organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;
11. powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach;
12. odpady niebezpieczne magazynować w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub wyposażonej w pojemniki do magazynowania takich odpadów; pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków;
13. odpady powstające na placu budowy oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
14. urodzajną warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład, w celu jej późniejszego wykorzystania w miejscu inwestycji; odłożony humus należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi;
15. prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone przy użyciu sprzętu mechanicznego w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego. W razie odkrycia systemu korzeniowego należy go zabezpieczyć przed przesychnianiem.
16. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tzn. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia włącznie. W przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki;
17. prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego;
18. wykonując prace budowlane w otoczeniu drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki zabezpieczyć drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed zniszczeniami oraz by drzewa i krzewy przetrwały inwestycję w niepogorszonej kondycji;
19. w celu podniesienia udatności nasadzeń zastosować pielęgnację po posadzeniu obejmującą m.in. systematyczne nawadnianie, kontrolowanie stanu zdrowia roślin, cięcia

korekcyjne i formujące, odchwaszczanie, nawożenie, wymianę roślin uschniętych i uszkodzonych, suchych, obumierających, chorych, nieestetycznie wyglądających, przemarzniętych, zniszczonych w wyniku wandalizmu itp.;

20. prace ziemne związane z realizacją wykopów należy przeprowadzać w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do wykopu drobnych zwierząt. Podczas prac ziemnych związanych z zasypaniem wykopu należy również kontrolować światło wykopu pod kątem obecności zwierząt. Do działań zabezpieczających należy również odławianie uwieczonych w świetle wykopu zwierząt i przenoszenie ich do miejsc bezpiecznego bytowania. Po zakończeniu prac ziemnych, powierzchnię w miejscu wykopu należy wyrównać;
21. podczas prowadzenia robót przy zbiornikach wodnych stanowiących siedliska rozrodu płazów, zamontować tymczasowe płotki zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy w następującej lokalizacji:

Kilometraż od	Kilometraż do	Strona drogi
44+500	44+600	Prawa
45+020	45+220	Prawa, Lewa
45+750	46+250	Prawa, lewa
48+700	49+000	Prawa, lewa

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

22. zamontować tymczasowe ogrodzenia herpetologiczne o następujących cechach:

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

23. w fazie budowy stosować oświetlenie sodowe dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne o obniżonej emisji UV lub oświetlenie LED, ograniczające przywabianie owadów nocą; stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, baz materiałowych i parków maszynowych. Docelowe oświetlenie drogowe wykonać z wykorzystaniem oświetlenia, które nie będzie przywabiać owadów, a w następstwie tego także nietoperzy w rejon inwestycji;

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

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

11. wykonać następujące przejścia dla zwierząt (przepusty):

Obiekt	Kilometr wg DK65	Przeszkoda	Wymiary
PZM-45.1	45+129,43	rzeka Kanał Kukowo + przejście dla zwierząt małych	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
P-45.7	45+709,00	rów melioracyjny	Szerokość: półka 2 x 0,5 m Wysokość: 1 m nad półką
PZM-48.8	48+825,33	rów drogowy	Wysokość: 1,5 m nad półką Szerokość: półka 2 x 1 m

25. przepusty wykonać jako rurowe z blach falistych o przekroju łukowo-kołowym z półkami umieszczonymi 0,5 m powyżej poziomu wody średniej, wychodzące na skarpy wlotu i wylotu;

26. w celu ochrony płazów przed zabijaniem podczas migracji na odcinkach od około km 45+020 do około km 45+220, od około km 45+750 do około km 46+250 oraz od około km 48+700 do około km 48+900, zastosować stałe ogrodzenia herpetologiczne – płotki ochronno-naprowadzające. Płotki dla płazów, wykonać z pełnych płyt lub siatek stalowych o średnicy oczek 0,5 cm, o wysokości minimum 50 cm (nad powierzchnią gruntu), z krawędzią o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi, o zakończeniach w kształcie litery U, szczelnie przylegające do powierzchni gruntu i stabilnie zakotwione;

27. w km 49 drogi ze względu na gatunki nietoperzy, latające na niewielkich wysokościach i dostosowujące lot do istniejących struktur krajobraz należy uzupełnić ubytki w wyciętych zadrzewieniach tak aby nie doprowadzić do przerwania szlaku migracji;

28. w km 49 drogi nad przepustem, wzdłuż drogi należy zamontować ekrany przeciwolśnieniowe o wysokości zabezpieczającej nietoperze przed wlatywaniem bezpośrednio nad powierzchnię drogi pod nadjeżdżające samochody;

29. wszystkie prace budowlane muszą być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Do zadań nadzoru przyrodniczego należeć powinno przeszkolenie pracowników budowlanych z zakresu wymogów ochrony przyrody oraz kontrola m.in.:

- a) terenu budowy i zapobieganie ewentualnym stratom przyrodniczym w sytuacji pojawienia się gatunków na placu budowy np. poprzez ewakuację zwierząt, zapobieganie powstawaniu okresowych zalewisk, które mogą stać się pułapką dla małych zwierząt itp.
- b) nad prawidłowym zabezpieczeniem drzew nie przewidzianych do wycinki;
- c) nad właściwym prowadzeniem prac w bezpośrednim otoczeniu drzew oraz w obrębie bryły korzeniowej;
- d) nad prawidłowością prac w przebudowywanych ciekach;
- e) nad pracami w sąsiedztwie zbiorników stanowiących miejsce rozrodu płazów oraz nad prawidłowością montażu tymczasowych płotków zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy;
- f) nad likwidacją ewentualnych zastoi wodnych na obszarze prowadzonych prac zanim dojdzie do rozrodu płazów;
- g) czy przeznaczone do wyburzenia obiekty stanowią miejsca występowania chronionych gatunków zwierząt - razie potwierdzenia obecności czynnych gniazd ptaków lub kolonii rozrodczych nietoperzy, rozbiórkę należy przeprowadzić po wyprowadzeniu lęgów lub opuszczeniu obiektu przez nietoperze.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. na odcinku drogi DK65 od około km 45+250 do około km 46+850 oraz od około km 48+150 do około km 49+150 zastosować nawierzchnię o właściwościach obniżających hałas;
2. po prawej stronie jezdni w kilometrażu drogi od około km 48+349 do około km 48+460 zaprojektować ekran pochłaniający o minimalnej klasie izolacyjności od dźwięków B3 i DLR > 24 dB, o minimalnej klasie właściwości pochłaniających dźwięk A3 i DL α > 8 do 11 oraz wysokości 7 m;
3. wody opadowe, przed odprowadzeniem do odbiorników podczyścić z zawiesiny; wody odprowadzane do Kanału Kukowo oczyścić w separatorze substancji ropopochodnych poprzedzonym osadnikiem;
4. przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika, na wylotach zastosować zamknięcia odpływu, np. poduszką sorbentową i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych;
5. w stałej organizacji ruchu zastosować oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku Zadania 3 Olecko-Gąski;
6. w celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji wykonać nowe nasadzenia zieleni składające się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Nasadzić należy drzewa liściaste, w liczbie 281 szt. następujących gatunków:
 - klon pospolity *Acer platanoides*,
 - klon jawor *Acer pseudoplatanus*,
 - jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*,
 - dąb szypułkowy *Quercus robur*,
 - jarząb pospolity *Sorbus aucuparia*,
 - lipa drobnolistna *Tilia cordata*.
7. Zastosować materiał nasadzeniowy o nw. parametrach:
 - obwody pnia 16 – 18 cm mierzone na wysokości 100 cm;
 - początek korony drzewa na wysokości 220 cm pnia;
 - bryła korzeniowa – min. 55–65 cm, zabezpieczona jutą i siatką drucianą z nieocynkowanego drutu stalowego;
 - trzykrotnie szkółkowany;
 - min. 12 pędów szkieletowych o średnicy min. 1,5 cm;
 - średnica korony min. 100 cm;
 - forma pienna, soliterowa.

III. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie przed hałasem. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Burmistrzowi Olecka, Staroście Oleckiemu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Pomiarów należy przeprowadzić w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Punkty pomiarowe należy zlokalizować na terenie podlegającego ochronie przed hałasem znajdującego się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego odcinka drogi DK65 zlokalizowanego w km 46+640 (rec. nr 17).

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja polegająca na rozbudowie drogi krajowej nr 65 na odcinku Olecko – Gąski od km 43+289 do km 49+150, 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), 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 drogi o długości osiągającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 247), zwanej dalej ustawą ooś, ww. inwestycja, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji, w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, jest Burmistrz Olecka. W toku prowadzonego postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Burmistrz Olecka nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Po przedłożeniu przez Inwestora raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (dalej raport ooś), ww. organ administracji publicznej, stosownie do art. 77 ustawy ooś, pismem z dnia 15.12.2020 r., znak: GKO.6220.19.2019, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przedkładając jednocześnie:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Olecko – Gąski od km 43+289 do km 49+150 woj. warmińsko – mazurskie, powiat olecki, gmina Olecko”, opracowany przez zespół pod kierownictwem Pani Anny Dąbrowskiej-Banach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem z dnia 21.01.2021 r., znak: WOOŚ.4221.107.2020.AB.3, wezwał Inwestora do uzupełnienia i wyjaśnienia informacji zawartych w raporcie ooś m.in. o: ponowną weryfikację i analizę możliwości zastosowania większej, adekwatnej do skali wycinki rekompensaty w postaci nasadzeń drzew, informacje na temat możliwego zasiedlenia obiektów planowanych do wyburzenia przez gatunki chronione zwierząt, analizę konieczności i możliwości zastosowania działania minimalizującego w postaci określenia terminu prowadzenia prac w obrębie cieków wodnych, określenie zadań nadzoru przyrodniczego podczas prowadzenia nadzoru nad pracami w obrębie cieków wodnych, przeanalizowanie konieczności oraz możliwości zastosowania działania minimalizującego wpływ oddziaływania inwestycji na migrację nietoperzy, wyjaśnienie rozbieżności dotyczących map oddziaływania hałasu dla obu wariantów. W dniu 5.03.2021 r. Inwestor przedłożył uzupełnienie.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi krajowej nr 65 na odcinku od miejscowości Kukowo do miejscowości Gąski o łącznej długości ok. 5,86 km. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w województwie warmińsko – mazurskim w powiecie oleckim, gminie Olecko. Rozpoczyna się na końcu wybudowanej obwodnicy Olecka, w miejscowości Kukowo, w km 43+289, a kończy przed miejscowością Gąski, w km 49+150. Przedmiotowy odcinek (długości ok. 5,86 km) jest fragmentem istniejącej drogi krajowej klasy GP, która przenosi obciążenie ruchem na odcinku od granicy Polski z Rosją w Gołdapi w kierunku Ełku i Białegostoku do granicy Polski z Białorusią w Bobrownikach.

Teren w sąsiedztwie inwestycji jest użytkowany w większości rolniczo. W sąsiedztwie drogi występują pola, łąki, pastwiska i nieużytki. Droga przecina obszary leśne lub biegnie po jego krawędzi na krótkich odcinkach od km ok. 45+900-46+300, na odcinku od km ok. 48+500 do km ok. 49+300 oraz przecina niewielki zagajnik w km ok. od 46+900 do km ok. 47+100. Droga na analizowanym odcinku przechodzi przez miejscowości Kukowo i Ślepie. Zabudowa jednorodzinna, rozproszona, zagrodowa, występuje w miejscowości Kukowo.

W stanie istniejącym droga krajowa 65 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 6 m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne spękania, ubytki, brak jest poboczy utwardzonych. Na istniejącym odcinku brak jest chodników, ciągów pieszo – rowerowych, niektóre przystanki autobusowe są bez zatok autobusowych. Prawie na całej długości, po obu stronach istniejącej drogi, rosną drzewa. Na odcinku projektowanej rozbudowy DK65, w km ok. 48+825 występuje most nad rowem melioracyjnym, który zostanie rozebrany i przebudowany na przepust ekologiczny. Ponadto na analizowanym odcinku drogi znajdują się przepusty, które zostaną rozebrane ze względu na zły stan techniczny i zastąpione nowymi. Na rozbudowywanym odcinku droga krajowa jest odwadniana powierzchniowo do rowów drogowych.

W ramach inwestycji planuje się następujący zakres prac:

- korektę geometrii drogi, w tym korektę łuków poziomych i łuków pionowych, dostosowanie do parametrów drogi klasy GP,
- poszerzenie jezdni do 8 m,
- przebudowę nawierzchni,
- przebudowę obiektu mostowego na przepust w km 48+825,33 oraz wykonanie prac na ciekach wynikających z ich przecięcia przez drogę,
- rozbudowę skrzyżowań (m. in. zapewnienie dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo), m. in. z drogą powiatową nr 1826N w km 43+774,08, z drogą powiatową nr 1940N w km 46+624,11, z drogą powiatową nr 6001N w km 48+339,76,
- budowę miejsc ITD dla kontroli pojazdów,
- budowę zatok autobusowych wraz z dojazdami dla pieszych,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),
- przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
- przebudowę odwodnienia drogi,
- przebudowę urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, w tym drenaży melioracyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD,
- budowę kanału technologicznego,
- rozbiórkę budynków,
- budowę urządzeń i obiektów ochrony środowiska m.in. budowę przepustów ekologicznych, urządzeń oczyszczających, ekranu akustycznego,
- budowę oświetlenia skrzyżowań,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego,
- nasadzenie zieleni.

Ze względu na zakres planowanej rozbudowy drogi i przewidywany zakres prac nie analizowano lokalizacyjnego wariantowania trasy. Zmiana przebiegu drogi krajowej wymagałaby znacznych ingerencji w istniejące zagospodarowanie przestrzenne, znacznie większą zajętość terenu, wyburzenia większej liczby budynków, wycinkę zieleni oraz znaczną ingerencję

w obszary chronione. Przeprowadzono natomiast wariantowanie technologiczne przedsięwzięcia dotyczące nawierzchni drogowej. Przyjęto następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant I - Konstrukcja bitumiczna:

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

Wariant II - Konstrukcja betonowa:

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

Przy wyborze wariantu najkorzystniejszego dla środowiska uwzględniono zarówno aspekty dotyczące wpływu inwestycji na elementy środowiska, dziedzictwo kulturowe oraz człowieka jako źródło konfliktów związanych z negatywnym oddziaływaniem na klimat akustyczny, powietrze, zagrożenie dla uczestników ruchu. Do realizacji wskazano wariant 1 z nawierzchnią bitumiczną i jest to jednocześnie wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Analiza akustyczna przedstawiona dla nawierzchni bitumicznej i betonowej wykazała, że w przypadku tej drugiej wystąpią wyższe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu niż z nawierzchnią bitumiczną.

Realizacja inwestycji będzie skutkowała koniecznością wyburzenia budynków kolidujących z inwestycją oraz będzie wymagała wykonania niezbędnych przebudów kolidujących urządzeń uzbrojenia: wodociągów, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, urządzeń teletechnicznych oraz energetycznych na warunkach wydanych przez ich administratorów.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów, a także oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze.

Realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do budowy drogi i obiektów inżynierskich. W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda do celów bytowych będzie zużywana w obrębie placu budowy. W przypadku braku możliwości zaopatrzenia placu budowy z publicznej lub przemysłowej sieci wodociągowej, woda dla potrzeb socjalno - bytowych (zdatna do picia) dowożona będzie cysterną. Na cele technologiczne (zraszanie obiektów w trakcie wyburzeń oraz prace porządkowe) potrzebne będą niewielkie ilości wody. Przewiduje się wykorzystanie wody dostarczanej przewoźnymi beczkowozami. Paliwa będą wykorzystywane do maszyn i pojazdów pracujących przy realizacji inwestycji. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie mechanicznego sprzętu w postaci m.in. koparki, spycharki, równiarki, ładowarki, zagęszczarki, walca drogowego, samochodów ciężarowych.

W fazie eksploatacji przedmiotowego odcinka drogi wykorzystanie surowców i materiałów będzie związane przede wszystkim z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Woda będzie wykorzystywana jedynie do mycia urządzeń bezpieczeństwa drogowego, energia elektryczna do oświetlenia drogowego oraz prac utrzymaniowych. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Do zimowego utrzymania używane będą środki chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia,

chlurek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstotliwości opadów).

Występujące na analizowanym obszarze gleby są obecnie przekształcone antropogenicznie. Bezpośrednie oddziaływanie w czasie budowy na powierzchnię ziemi i gleby będzie miało charakter lokalny, a wpływ prac budowlanych będzie krótkotrwały i przemijający. W związku z realizacją inwestycji nastąpi przekształcenie gleb w pasie robót technicznych, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie budowy (usunięcie wierzchniej warstwy gleby, naruszenie powierzchni ziemi związane z pracami ziemnymi oraz zniszczenie struktury i porowatości gleby poprzez pracę ciężkiego sprzętu). Potencjalnie może wystąpić niebezpieczeństwo zanieczyszczenia powierzchni ziemi substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z pojazdów mechanicznych użytych do budowy oraz magazynowania materiałów niezbędnych do ich eksploatacji i konserwacji. Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów zostaną w maksymalnym stopniu wykorzystane do budowy nasypów. Odkłady będą tak ukształtowane, aby harmonizowały z otaczającym terenem. W trakcie wykonywania wykopów i korytowania będą uwzględnione warunki pogodowe, w celu uniknięcia rozmycia skarp. Po wykonaniu prac ziemnych przeprowadzona zostanie rekultywacja terenu przyległego.

Plac budowy wraz z zapleciami będzie organizowany z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu i przekształcenia jego powierzchni, a czas trwania robót będzie ograniczony do minimum. Zaplecza budowy będą organizowane przy uwzględnieniu charakteru podłoża oraz możliwych do zastosowania zabezpieczeń. Bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn i pojazdów będą lokalizowane na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu. Obszary zapleczy budowy będą utrzymywane w należytym porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową oraz stosując odpowiednią liczbę sanitariatów i pojemników na odpady. Stosowany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt budowlany. Dobry stan techniczny sprzętu używanego do robót budowlanych znacznie zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu, a tym samym zapobiegnie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi i gleb. Na obszarze przedsięwzięcia nie będą prowadzone naprawy sprzętu mechanicznego, a w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, zachowane będą szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw. Ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidowane będą poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do utylizacji. Koniecznym jest posiadanie przez wykonawcę prac budowlanych środków chemicznych (sorbentów) neutralizujących ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujących możliwość skażenia gruntu.

Zdjęta podczas robót przygotowawczych gleba i ziemia zostaną wykorzystane przy robotach wykończeniowych (np.: jako podłoże pod trawniki i do umocnienia skarp). Grunt z wykopów zostanie wbudowany w korpus ziemny drogi. Część ziemi i gruntów nienadająca się do wykorzystania zostanie przekazana do unieszkodliwiania.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady związane z wykonywaniem demontażu infrastruktury drogowej i obiektów związanych z drogą, prac ziemnych oraz z wycinką drzew i krzewów. Wśród odpadów będą powstawały opakowania z tektury, drewna, metali, tworzyw sztucznych, odpady betonu i gruz betonowy, mieszanki bitumiczne, mieszaniny metali, kable, gleba i ziemia, niesegregowane odpady komunalne. Podczas realizacji będą powstawały również odpady niebezpieczne w postaci m.in. opakowań zawierających pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone, sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nie ujęte w innych grupach), mineralne oleje silnikowe, płyny hamulcowe. Powstające na etapie budowy odpady gromadzone będą selektywnie oraz magazynowane w wydzielonych i oznakowanych miejscach. Odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierały by się takie wycieki. Pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych

wycieków. Odpady wytworzone podczas procesu budowy przekazane zostaną do odzysku, unieszkodliwienia lub wykorzystania firmom, które posiadać będą odpowiednie zezwolenia i środki do odbioru tych odpadów oraz zapewnią dalsze postępowanie z odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami. Odpady z rozbiórek nawierzchni drogowych można tymczasowo magazynować na terenie placu budowy, a następnie po selekcji i przerobieniu (kruszenie elementów betonowych) wykorzystać do budowy trasy lub przekazać do unieszkodliwienia.

Nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do humusowania skarp nasypów, wykopów, rowów oraz wyrównania terenu) lub przekazać, jako odpad odpowiednim odbiorcom. Zdjęty humus przeznaczony do późniejszego wykorzystania należy składować w regularnych przyzmach. Powierzchnię przyzm przez okres składowania należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi. Miejsca składowania humusu powinny być przez wykonawcę tak dobrane, aby humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem, a także najeżdżaniem przez pojazdy.

Ze względu na rodzaj inwestycji wytwarzanie odpadów na etapie eksploatacji przedsięwzięcia związane będzie z wypadkami drogowymi oraz prowadzeniem prac remontowych i konserwacyjnych. Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Wszystkie odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich odzysku bądź unieszkodliwienia.

Likwidacja przedmiotowej drogi wiązałyby się z demontażem jej elementów. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, w pojemniki do zbierania odpadów zapewniając systematyczny ich odbiór. Tereny po likwidowanych obiektach poddane zostaną rekultywacji w zakresie niezbędnym do przywrócenia środowiska do właściwego stanu. Prace rekultywacyjne obejmować będą m.in. wykonanie niwelacji terenu, uzupełnienia ubytków gruntu przez nawiezenie humusu, z ewentualną wymianą wierzchniej warstwy gruntu w przypadku stwierdzenia ponadnormatywnych zanieczyszczeń, oraz zabezpieczenia przed erozją przez obsianie i wysadzenie odpowiednią roślinnością, tymczasową lub trwałą, w zależności od docelowego przeznaczenia.

Zaplecza budowy, ze względu na uciążliwość akustyczne oraz występujące zapylenie, powinny być lokalizowane poza obszarem w bezpośrednim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej. W związku z prowadzonymi pracami przy użyciu wyspecjalizowanych technicznie urządzeń i maszyn może nastąpić okresowy wzrost natężenia hałasu, występujący w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00), ograniczony do czasu trwania prac. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie, a ich silniki powinny być wyłączane podczas przerw w pracy. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający, zmienny i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót oraz wynikający z postępem frontu robót wzdłuż drogi.

W otoczeniu planowanej inwestycji występują tereny chronione akustycznie, tj. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w obrębie m. Kukowo), zabudowy zagrodowej (w obrębie m. Kukowo, m. Zajdy), zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (w obrębie m. Zajdy). Obecnie, przy zabudowaniach znajdujących się w pobliżu DK65 występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, a przeprowadzone w raporcie o obliczenia wskazują, że część zabudowy mieszkaniowej jest narażona na hałas ponadnormatywny.

Na potrzeby raportu o obliczenia wykonano analizę rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch wariantów wykonania nawierzchni drogi, bitumicznej i betonowej. Na podstawie obliczeń hałasu w siatce obliczeniowej określono przewidywany zasięg oddziaływania hałasu wokół analizowanego odcinka drogi. Zasięg ten wyznaczono nanosząc izolinie hałasu w roku 2032 na mapę zawierającą tereny wrażliwe akustycznie (zabudowę mieszkaniową). W celu szczegółowej analizy przy budynkach objętych bądź znajdujących się w pobliżu izolacji o najdalszym zasięgu zostały wykonane obliczenia w receptorach (reprezentatywnych punktach obserwacji).

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

Dla wariantu przyjętego do realizacji tj. z nawierzchnią bitumiczną przekroczenia wystąpią w receptorach:

- nr 6 – w km 48+390,
- nr 7 – w km 48+420,
- nr 17 – w km 46+640.

Projektowana inwestycja spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu, czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że obecny stan klimatu akustycznego wokół istniejącej drogi jest gorszy od prognozowanego stanu klimatu akustycznego w 2022 r. przy zrealizowanej inwestycji.

W związku z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu Inwestor założył odcinkowe zastosowanie nawierzchni, która ma właściwości obniżające hałas. Nawierzchnię takiego rodzaju zaprojektowano w miejscach, w których droga przebiega w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i ze względów technologicznych odcinki takie zostały dodatkowo wydłużone. W miejscach zastosowania tej nawierzchni przyjęto obniżenie poziomu hałasu o 1 dB w stosunku do wartości obliczonej dla nawierzchni referencyjnej. Odcinki drogi, z podziałem na rodzaj zastosowanej nawierzchni są następujące:

- 43+289 – 45+250 – nawierzchnia referencyjna,
- 45+250 – 46+850 – nawierzchnia o właściwościach obniżających hałas,
- 46+850 – 48+150 – nawierzchnia referencyjna,
- 48+150 – 49+150 – nawierzchnia o właściwościach obniżających hałas.

Ponadto w celu ochrony terenów sąsiadujących z drogą przed hałasem pochodzącym od ruchu pojazdów od około km 48+349 do około km 48+460, po stronie prawej, zaprojektowano jednostronnie pochłaniający ekran akustyczny. Ekran o długości 115 m i wysokości 7 m powinien charakteryzować się klasą izolacyjności od dźwięków powietrznych B3 i DLR > 24 dB oraz minimalną klasą właściwości pochłaniających A3 i DL α > 8 do 11 dB. Zastosowane zabezpieczenia pozwoliło uzyskać wyniki stwierdzające brak przekroczeń dla zabudowy mieszkalnej zlokalizowanej w km 48+390 oraz w km 48+420.

Pomimo zastosowania nawierzchni o właściwościach obniżających hałas analiza akustyczna dla 2032 r. wykazała, że dla punktu referencyjnego nr 17 w porze nocnej może wystąpić przekroczenie norm hałasu o 1,9 dB. Z uwagi na brak możliwości technicznych aby postawić w tym miejscu ekran akustyczny, konieczne jest zdaniem tut. organu przeprowadzenie porealizacyjnej analizy akustycznej. W sentencji niniejszego postanowienia nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, wskazując lokalizację punktu pomiarowego i organy właściwe do przedłożenia jej wyników. Wyniki ww. analizy wskażą rzeczywiste oddziaływanie akustyczne przedmiotowej drogi i pozwolą na zdecydowanie o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, zgodnie z art. 135 ust. 1a ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Autor raportu zaproponował zastosowanie dla budynku mieszkalnego oznaczonego receptorem nr 17 przepisu art. 114 ust. 4 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska* (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.). Jednakże z przedłożonej dokumentacji oraz po analizie map nie wynika, aby oznaczona ww. receptorem zabudowa mieszkaniowa była zlokalizowana na granicy pasa drogowego DK65, wobec czego zdaniem tut. organu nie ma podstaw do zastosowania ww. przepisu prawnego.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji. Prace rozbiórkowe, ziemne, dowóz kruszyw i ich składowanie oraz

transport materiałów powodować będą emisję pyłów. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do niezorganizowanej emisji par asfaltu. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji inwestycji, stosowane i powstające w fazie realizacji przedsięwzięcia materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem poprzez przykrycie ich plandekami i utrzymaniem ich optymalnej wilgotności. Materiały budowlane mogące być źródłem emisji pyłów magazynowane powinny być w opakowaniach fabrycznych. W miarę potrzeb (w dni słoneczne i wietrzne) plac budowy zraszany będzie wodą, ograniczona zostanie prędkość pojazdów samochodowych w rejonie budowy oraz ograniczona do niezbędnego minimum jałowa praca silników.

W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza wykonano w raporcie oś obliczenia emisji zanieczyszczeń oraz przeprowadzono modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji w otoczeniu przedmiotowej drogi. Prognozowaną wielkość emisji określono dla ośmiu znaczących zanieczyszczeń: pyłu PM_{10} i $PM_{2,5}$, tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych oraz benzenu. W określaniu emisji pominięto ołów i jego związki, gdyż ich zawartość w paliwach nowej generacji jest pomijalnie mała. Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Wielkości emisji z pojazdów samochodowych określono przy zastosowaniu wskaźników emisji uwzględniających poszczególne normy emisji spalin oraz biorąc pod uwagę zmienność w czasie składu potoku pojazdów. Wielkości te uwzględniają postęp technologiczny i konstruowanie coraz bardziej ekologicznych silników spalinowych. Z tego względu wartości stężeń tlenków azotu w 2032 r. są niższe niż w 2022 r., pomimo większego natężenia ruchu drogowego. Prognozowane w obu horyzontach czasowych tj. 2022 r. i 2032 r. stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich wartości dopuszczalnych. Wyniki obliczeń wskazują, że emisja komunikacyjna pyłu PM_{10} , pyłu $PM_{2,5}$, tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych z przedmiotowego odcinka DK65 po rozbudowie nie spowoduje przekroczeń obowiązujących norm. Istniejące budynki mieszkalne oraz pola uprawne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, dlatego nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków i urządzeń chroniących środowisko. Dodatkowo, korzystny wpływ na lokalne warunki arosanitarne będą miały drzewa i krzewy, rosnące obecnie wzdłuż drogi, a nie zostaną wycięte w ramach przygotowania terenu budowy oraz te, które zostaną posadzone wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65. Korony drzew i krzewy stanowią barierę na drodze mikropyłów akumulując je na powierzchni blaszek liściowych, a dodatkowo przyczyniają się do zawirowań powietrza, dzięki którym zwiększa się depozycja pyłów zawieszonych na powierzchni liści i pędów.

W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto może nastąpić nieznaczny i krótkookresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów. W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, niezorganizowane, przemijające i lokalne. Podobne oddziaływania występować będą na etapie likwidacji przedsięwzięcia.

Środowisko gruntowo-wodne, oprócz powietrza, jest nośnikiem i drogą rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powstających w fazie budowy i eksploatacji obiektów drogowych, a także jest narażone na oddziaływanie na ewentualnie występujące awarie drogowe.

Oddziaływania etapu realizacji i likwidacji przedsięwzięcia na gospodarkę wodno-ściekową będą podobne i związane będą z działalnością zaplecza budowy/rozbiórki drogi. Dla pracowników budowy będzie zapewniony dostęp do przenośnych sanitariatów ustawionych w pobliżu terenu prowadzonych robot. Ścieki powstające podczas prac odprowadzane będą do bezodpływowych zbiorników z zapewnieniem ich wywozu do utylizacji. Ponadto, na wypadek wystąpienia w sytuacjach awaryjnych wycieku substancji szkodliwych, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i gleby, wykonawca robót będzie zaopatrzone w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń. Pracujące maszyny budowlane mogą być

źródłem potencjalnego zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez ewentualne wycieki paliwa i innych płynów. Prawidłowa eksploatacja maszyn przez pracowników zredukuje do minimum możliwość przedostania się zanieczyszczeń spowodowanych rozlewami paliwa do wód gruntowych. W przypadku wystąpienia awarii maszyn budowlanych zostaną podjęte niezwłocznie działania mające na celu ograniczenie możliwości przedostania się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

Wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą do odbiorników poprzez przydrożne rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową. Wody opadowe będą spływały do rowów bezpośrednio z jezdni, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe z przykanalikiem i wylotem na skarpe lub poprzez kanały deszczowe, zlokalizowane głównie na łukach i przy obiektach mostowych. Odbiornikami będą ciek Kanał Kukowo oraz rowy melioracyjne. Dla ochrony wrażliwych odbiorników (Kanał Kukowo), przed wylotami dodatkowo przewiduje się stosowanie separatorów substancji ropopochodnych poprzedzonych osadnikami. W ramach systemu odwodnienia rozbudowywanej drogi wykonane zostaną specjalne urządzenia (zamknięcia awaryjne w postaci przegród, których dopływ można zamknąć poduszką sorbentową) ograniczające maksymalnie ewentualne negatywne oddziaływanie na JCWP pochodzące z poważnej awarii oraz umożliwiające jego neutralizację u źródła. Cały odcinek planowanej do przebudowy drogi położony jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r. poz. 1911). Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji oraz przyjęty sposób odprowadzania wód opadowych z przedmiotowego odcinka drogi krajowej stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych przyjętych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i nie naruszy ustaleń zawartych w warunkach korzystania z wód.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są:

- Dolina Górnej Rospudy PLH200022 – w odległości ok. 13,6 km na północny wschód (na terenie województwa podlaskiego),
- Ostoja Borecka PLH280016 – w odległości ok. 15,4 km na północny zachód (na terenie województwa warmińsko-mazurskiego).

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000. Istotny wpływ nie wystąpi ze względu na:

- rodzaj i charakterystykę inwestycji;
- lokalizację: przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000, w dużej odległości od ustanowionych obszarów Natura 2000;
- rodzaj i skalę oddziaływania na gatunki zwierząt, gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Inwestycja na długości ok. 1,3 km (od ok. km 45+300 do ok. km 46+600) biegnie po granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Legi. Od km ok. 45+900 do końca inwestycji stanowi wschodnią granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego. Obowiązującymi aktami prawnymi wobec ww. obszarów chronionych są:

- Rozporządzenie Nr 155 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Legi;
- Uchwała Nr VIII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego.

Obydwa akty prawne wprowadzają katalog zakazów. Jednakże dopuszczalne jest odstępstwo od zakazów w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego. Przebudowa przedmiotowej drogi krajowej w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami stanowi cel publiczny. Stąd mimo możliwego wpływu na ww. obszar chroniony lub możliwość łamania zakazów określonych w rozporządzeniu/uchwale realizacja przedmiotowej drogi jest dopuszczalna. Ponadto potencjalne negatywne oddziaływanie zminimalizowane zostanie poprzez zastosowanie wskazanych środków łagodzących, przez co jest akceptowalne w stosunku do zachowania walorów krajobrazu chronionych w ramach ww. obszary chronionego

krajobrazu.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono kompleksowe badania przyrodnicze wszystkich elementów środowiska przyrodniczego. Odbyły się one w okresie od drugiej połowy marca do 10 września 2018 r. Metody inwentaryzacji przyrodniczych nie budzą zastrzeżeń i mogą stanowić materiał do oceny zamierzenia na środowisko przyrodnicze, obszarowe formy ochrony przyrody oraz korytarze ekologiczne, w tym lokalne korytarze migracyjne zwierząt. Prace terenowe poprzedzone zostały analizą materiałów źródłowych w zakresie występowania elementów przyrodniczych.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez krajobraz typowo rolniczy. W sposobie zagospodarowania gruntów dominują wielkopowierzchniowe pola uprawne zajęte przez uprawy zbożowe, zwłaszcza kukurydzy. Obok pól uprawnych pozostała część powierzchni zajęta jest przez intensywnie użytkowane łąki i pastwiska. W granicach opracowania znajdują się także powierzchnie leśne zdominowane przez monokultury sosnowe i świerkowe, rzadziej powierzchnie z udziałem gatunków liściastych. Nie przewiduje się znaczącego wpływu na chronione gatunki roślin oraz siedliska podczas realizacji inwestycji. Budowa drogi nie będzie mieć istotnego wpływu na zachowanie chronionej flory obszarów przyległych i siedlisk. Tereny nie są bogate w cenne i rzadkie gatunki flory. Nie przewiduje się oddziaływania na chronione gatunki roślin oraz siedliska podczas eksploatacji inwestycji. Ruch pojazdów nie będzie mieć istotnego wpływu na zachowanie chronionej flory obszarów przyległych i siedlisk.

W wyniku prac terenowych na opisywanym odcinku drogi przeznaczonej do przebudowy nie odnotowano stanowisk chronionych gatunków grzybów. Z tego powodu realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na populacje chronionych gatunków grzybów.

W wyniku inwentaryzacji na opisywanym terenie odnotowano występowanie 1 gatunku chronionych roślin naczyniowych - lili złotogłów *Lilium martagon* (1 stanowisko). Jednakże stanowiska tej rośliny położone są poza strefą bezpośredniego oddziaływania drogi.

Śród chronionych siedlisk przyrodniczych na opisywanym terenie występują 2 płyty siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Chronione płyty siedlisk przyrodniczych – płyty lasu łęgowego odnotowano co prawda w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, jednak na odcinku już przebudowanym w związku z budową obwodnicy Olecka, wobec czego nie są zagrożone realizacją inwestycji. Płyty zinwentaryzowanych siedlisk nie są chronione w ramach obszaru Natura 2000.

Aleje lub szpalery drzew towarzyszą drodze prawie na całym opisywanym odcinku. Jest to o tyle istotne, że przydrożne drzewa – same o niskiej wartości są siedliskiem epifitycznych porostów, w tym objętej ochroną ścisłą odnożycy jesionowej *Ramalina fraxinea*. Przydrożne aleje drzew wzdłuż przedmiotowego odcinka DK65 tworzą głównie topole kanadyjskie *Populus x canadensis*, rzadziej topole balsamiczne *Populus x berolinensis* i topole chińskie *Populus simoni*. Sporadycznie spotyka się drzewa rodzimych gatunków takie jak klony jawory *Acer pseudoplatanus*, klony zwyczajne *Acer platanoides* czy lipy drobnolistne *Tilia cordata*. Drzewa na omawianym odcinku DK65 cechują się młodym wiekiem. Na zinwentaryzowanym terenie rosną pojedyncze drzewa w ilości 1223 szt., a także 3110 m² Lasów Państwowych; 2060 m² grup drzew i krzewów oraz 10618 m² krzewów. Do wycinki zostały przeznaczone 399 szt. drzew pojedynczych, a także 3110 m² Lasów Państwowych; 550 m² grup drzew i krzewów oraz 4942 m² krzewów.

Aby zrealizować inwestycję, konieczna jest wycinka drzew, która jest czynnością niezbędną do realizacji przebudowy drogi publicznej, będącej nadrzędnym interesem publicznym oraz ważnym interesem społecznym, gdyż rozbudowa drogi przyczyni się do rozwoju gospodarczego i społecznego sąsiadujących miast w regionie. Wycinka zostanie przeprowadzona z zachowaniem zasady minimalizacji, to znaczy usunięte zostaną tylko te drzewa, które kolidują z realizacją inwestycji lub ze względu na ochronę życia i zdrowia ludzkiego, ze względu na zły stan. Wycinka drzew z odnożycą jesionową przewidziana jest także wzdłuż przydrożnej alei ujętej w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków: droga Nr 1826N na odc. Dudki – Zajdy – Kukowo – Nowy Młyn. W celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji zaprojektowano nowe nasadzenia zieleni. Liczbę drzew do nasadzeń, skład gatunkowy oraz parametry sadzonek określone zostały w warunkach postanowienia. Nowe nasadzenia drzew będą składać się z gatunków rodzimych

i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Na etapie eksploatacji oddziaływanie drogi nie będzie odbiegało od istniejącego obecnie i nie będzie miało istotnego wpływu na szatę roślinną. Jedynym zagrożeniem jest oddziaływanie bezpośrednio poprzez zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku ruchu pojazdów mechanicznych oraz zanieczyszczenie gleby (w tym zasolenie powstające w wyniku zimowego utrzymania dróg), które potencjalnie mogłoby spowodować pogorszenie warunków aerosanitarnych i glebowych dla roślin rosnących wzdłuż drogi, z czego nie wynikają wymierne straty przyrodnicze czy ekonomiczne. Niemniej, obliczenia wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza.

Podczas inwentaryzacji odnotowano stanowiska chronionych gatunków porostów epifitycznych takich jak odnożyca jesionowa *Ramalina faxinea* i wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum*. Z wymienionych gatunków chronionych najpospolitszym jest odnożyca jesionowa występująca na korze drzew tworzących aleje i szpalery wzdłuż drogi. Plechy odnożycy jesionowej odnotowywano zarówno na pniach drzew rodzimych jak również na pniach topoli. Przebudowa drogi będzie się wiązała z koniecznością usunięcia drzew. Dojdzie do zniszczenia stanowisk chronionych gatunków porostów. Odnożycę jesionową stwierdzono na 242 drzewach, z 1223 drzew zinwentaryzowanych w terenie, z czego 69 drzew, na których stwierdzono ten gatunek przeznaczonych jest do wycinki, co stanowi ok. 28% zinwentaryzowanych drzew z porostem. 173 drzewa, na których zinwentaryzowano odnożycę jesionową, przeznaczono do pozostawienia. W przypadku wabnicy kielichowatej, stwierdzono ją na 13 drzewach, z czego 1 przeznaczonych jest do wycinki, co stanowi ok. 8% zinwentaryzowanych drzew z porostem. Zniszczenie części gatunków na skutek realizacji inwestycji nie wpłynie negatywnie na populacje występujących porostów. Zinwentaryzowane gatunki występują pospolicie wzdłuż inwestycji i są często spotykane na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Wzdłuż całej DK65 nie występują najcenniejsze i najbardziej zagrożone gatunki regionu. Wycięcie drzew nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na stwierdzone gatunki, a realizacja inwestycji nie będzie szkodliwa dla zachowania we właściwym stanie ochrony występujących populacji ww. gatunków porostów, zarówno w skali lokalnej, jak i regionu. Skumulowana wycinka drzew oczywiście będzie miała wpływ na populacje porostów, w tym gatunków chronionych, ponieważ gatunki tj. odnożyca i wabnica nie występują w lasach, a właściwie jedynie na przydrożnych drzewach. Przy czym niewiele jest ich na topolach balsamicznych i kanadyjskich, które stanowią największą liczbę drzew przeznaczonych do wycinki. Z drugiej strony odnożyca jesionowa jest najpospolitszym z nadrzewnych gatunków chronionych występujących na drzewach w badanym regionie, co potwierdzają dane literaturowe.

W obrębie analizowanego buforu stwierdzono występowanie tylko 1 gatunku bezkręgowca objętego ochroną częściową – ślimaka winniczka *Helix pomatia*. Gatunek ten występuje pospolicie na terenie całego kraju. W obrębie analizowanego buforu osobniki tego gatunku zaobserwowano w większej odległości od drogi, głównie w rejonie łąk i pastwisk.

Tereny wokół DK65 to tereny przekształcone antropogenicznie. Owady występujące w rejonie inwestycji, to przede wszystkim niechronione, pospolicie występujące gatunki, które charakteryzują się dużymi zdolnościami dyspersyjnymi i prowadzone prace nie będą stanowiły dla nich zagrożenia. W rejonie inwestycji nie występuje chroniona pachnica dębowa *Osmoderma eremita*. Przeprowadzone badania feromonowe alei przy drodze krajowej nr 65 na odcinku od km około 43+289 do km około 49+150 wykazały, że drzewostan rosnący w sąsiedztwie drogi jest nieatrakcyjny do zasiedlenia przez pachnicę dębową. Na analizowanym terenie dominują topole i występuje tu niewiele drzew spełniających kryteria siedliska pachnicy.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na populacje bezkręgowców. Długoletnie występowanie na tym obszarze pospolitych gatunków świadczy o tym, że jej sąsiedztwo nie sprzyja występowaniu cennych gatunków. W przypadku bezkręgowców, odznaczających się dużymi zdolnościami dyspersyjnymi, droga ta nie stanowi bariery.

Podczas prac terenowych przeprowadzonych w kwietniu w obrębie terenów podmokłych oraz zbiorników wodnych położonych na wysokości km 44+200, km 44+500, na odcinkach od około km 45+700 do około km 46+400, od około km 46+650 do około km 46+850, na fragmencie od około km 48+500 do km 48+850 oraz na wysokości km 49+300 (oczko wodne) stwierdzono

występowanie płazów. W sumie na analizowanym terenie zaobserwowano 5 gatunków: kumak nizinny *Bombina bombina*, żaba moczarowa *Rana arvalis*, żaba trawna *Rana temporaria*, żaba wodna *Rana esculenta*, ropucha szara *Bufo bufo*. W ramach prowadzonych prac terenowych ze względu na okres wędrówek płazów, które w przypadku gatunków wczesnowiosennych tj. żaba trawna, mają charakter masowy i krótkotrwały, zwrócono szczególną uwagę na możliwości występowania migrujących osobników oraz martwych płazów w obrębie jezdni. Odcinki charakteryzujące się zwiększoną śmiertelnością płazów występują od około km 45+750 do około km 46+250 oraz od około km 48+700 do około km 48+900. Obserwacje przeprowadzone w trakcie prac terenowych wykazały, że na fragmencie od około km 45+750 do około km 46+250 średnia śmiertelność płazów wynosi około 50 osobników/100 m jezdni. Jest to związane z bezpośrednim sąsiedztwem terenów podmokłych (ols oraz podmokła łąka), które położone są po przeciwnych stronach jezdni. Natomiast na odcinku od około km 48+700 do około km 48+900 śmiertelność płazów jest znacznie niższa i szacowana jest na poziomie około 30 osobników/100 m jezdni. Niższa śmiertelność na tym fragmencie, jest prawdopodobnie związana z obecnością przepustu w km około 48+800 wykorzystywanego przez płazy podczas migracji wiosennych. Potencjalnymi siedliskami płazów są także obszary położone są na wysokości km: 45+100 (ciek), 45+250 (zbiornik wodny), 45+550 (zbiornik wodny), 46+500 (oczko wodne), 46+800 (teren podmokły), 48+400 (teren podmokły – zarastający staw). Na etapie budowy zidentyfikowano następujące oddziaływania negatywne na batrachofaunę: krótkotrwałe ograniczenie swobodnej migracji, przerwanie lokalnych tras migracji spowodowane zwiększeniem ruchu kołowego maszyn budowlanych, przypadkowe zranienie i zabicie osobników i ich stadiów rozwojowych spowodowane pracami ziemnymi i ruchem kołowym, tworzenie pułapek ekologicznych i przypadków uwięzienia zwierząt w obrębie wykopów, bezpośrednią śmiertelność płazów wynikającą z obumierania skrzeku i larw na terenie zastoisk wodnych powstałych na obszarze robót w związku z ich wysychaniem bądź silnym zmaceniem. Z tego względu zaplanowano działanie minimalizujące w postaci zastosowania tymczasowych płotków zapobiegających przedostawaniu się zwierząt na teren budowy. Zinventaryzowane stanowiska płazów znajdują się poza liniami rozgraniczającym inwestycji, nie dojdzie więc do bezpośredniego niszczenia siedliska stanowiące miejsca rozrodu płazów. Zgodnie z zasadą przezorności zaplanowano działanie minimalizujące polegające na prowadzeniu prac w sąsiedztwie zbiorników stanowiących miejsce rozrodu płazów pod nadzorem przyrodniczym. Trasa w obecnym stanie na pewnych fragmentach wpływa negatywnie na lokalne populacje płazów, o czym świadczy obecność martwych zwierząt na tych fragmentach. Podobnie mogła by oddziaływać nowo wybudowana droga. Z tego powodu konieczne jest zastosowanie działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji. Będą to głównie wygradzenia zabezpieczające przed wtargnięciem na jezdnię oraz przejścia w formie przepustów minimalizujące efekt barierowy.

W analizowanym buforze 250 m stwierdzono dwa miejsca występowania jaszczurki zwinki na wysokości km 49+100 oraz 49+200, po prawej stronie drogi w odległości od 110 do 220 m od osi. Zinventaryzowane stanowiska gadów znajdują się poza liniami rozgraniczającym inwestycji, nie dojdzie więc do bezpośredniego niszczenia siedliska stanowiące miejsca rozrodu gadów.

Ptaki stanowiły najliczniejszą grupę kręgowców badanego obszaru, szczególnie pod względem jakościowym. Podczas badań terenowych stwierdzono 27 gatunków ptaków, co biorąc pod uwagę analizowaną powierzchnię, można uznać za wartość średnią. Większość z gatunków – 24, podlega ochronie ścisłej, 2 gatunki są chronione częściowo, natomiast 1 jest na liście ptaków łownych. Trzy gatunki wymienione są w Zał. I Dyrektywy Ptasiej. Stwierdzone gatunki można zaliczyć do pospolitych w regionie i całym kraju, a ich obecność nie wnosi niczego istotnego w kategoriach waloryzacji miejscowego środowiska. Rozmieszczenie poszczególnych gatunków ptaków odzwierciedla zróżnicowanie miejscowych siedlisk. Na fragmentach zalesionych (na wysokości km 46+000 oraz km 49+000) spotyka się głównie ptaki leśne, w większości pospolite – dzięcioła dużego *Dendrocopos martius*, kowalika *Sitta europaea*, pierwiosnka *Phylloscopus collybita*, sikorę bogatkę *Parus major* i ziębę *Fringilla coelebs*. Na skrajach zadrzewień występuje także trznadel *Emberiza citrinella*. Na przeważającej części analizowanego buforu wstępują tereny otwarte użytkowane rolniczo. Awifaunę tego terenu tworzą głównie takie gatunki tak skowronek *Alauda arvensis*, trznadel *Emberiza citrinella*, któremu towarzyszy dzwonec *Carduelis chloris*, pliszka siwa *Motacilla alba* oraz grzywacz *Columba*

palumbus. W rejonie zadrzewień położonych w rejonie zbiorników wodnych i terenów podmokłych położonych w obrębie miejscowości Ślepie na wysokości km 48+400 – 48+600 stwierdzono występowanie dzierzby gąsiorek *Lanius collurio*. W pobliżu zabudowań występują: dymówka *Hirundo rustica*, oknówka *Delichon urbica*, kawka *Corvus monedula*, wróbel *Passer domesticus*, mazurek *Passer montanus*, kopciuszek *Phoenicurus ochruros*, sroka *Pica pica*, sierpówka *Streptopelia decaocto*. W obrębie terenów zabudowanych stwierdzono także występowanie gniazd bociana białego *Ciconia ciconia*. W granicach analizowanego buforu zlokalizowane są dwa zasiedlone gniazda tego gatunku. Gniazda położone są w odległości od około 92 m (km 45+500) do około 133 m (km 46+200) od osi drogi. Realizacja inwestycji powodować będzie okresowe uciążliwości wynikające z obecności maszyn i generowanego przez nie hałasu. Będą one miały znikomy wpływ na stan populacji ptaków w rejonie przebudowywanego odcinka drogi. W zasięgu oddziaływania akustycznego nie występują licznie gatunki szczególnie wrażliwe na oddziaływanie akustyczne. Stwierdzone w rejonie inwestycji gatunki są stale narażone na oddziaływania akustyczne wynikające z normalnego użytkowania drogi. Oddziaływania bezpośrednie wynikające z prac budowlanych będą obszarowo ograniczone i odwracalne. Mimo ingerencji w siedliska ptaków związane z koniecznością wycinki drzew, należy uznać, iż spodziewane przekształcenie terenu inwestycji nie będzie wpływać negatywnie na te gatunki. Zinventaryzowane gatunki można zaliczyć do pospolitych w regionie i całym kraju. Niezbędne jest jednak zachowanie wskazanego w sentencji terminu ewentualnych wycinek. Stanowiska bociana białego i gąsiorka stwierdzone w obrębie buforu nie są zagrożone ze strony inwestycji. W związku z powyższymi, realizacja inwestycji nie będzie się wiązać z oddziaływaniem znaczącym na awifaunę, a działania minimalizujące przyczynią się do wyeliminowania negatywnego oddziaływania.

W wyniku przeprowadzonych badań na analizowanym odcinku drogi stwierdzono obecność 6 gatunków nietoperzy: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus* oraz występowanie nie zidentyfikowanych do gatunku nietoperzy z rodzaju nocek *Myotis sp.* oraz z grupy borowiec/mroczek. Wszystkie stwierdzone gatunki podlegają w Polsce ochronie ścisłej. W zgrupowaniu nietoperzy analizowanego terenu dominowały nietoperze z rodzaju nocek, które stanowiły 33% wszystkich zarejestrowanych sygnałów. Znaczny udział miały także: mroczek późny (24% wszystkich stwierdzeń), karlik większy (19%) oraz borowiec wielki (15%). Stosunkowo duży był również udział nie zidentyfikowanych do gatunku nietoperzy z grupy borowiec/mroczek. Aktywność nietoperzy na analizowanym odcinku drogi była zróżnicowana od ok. 8 do ok. 147,5 przelotów na godzinę. Najwyższe wartości indeksu aktywności uzyskano w południowej części terenu, na odcinku przebiegającym skrajem lasu między miejscowością Ślepie i Gąski (km 49). Bardzo wysoką aktywność obserwowano również w obrębie miejscowości Gąski (km 51). Najniższą aktywność odnotowano na odcinkach przebiegających przez otwarte pola, z dala od terenów leśnych i zabudowanych. Decydujący wpływ na wartość indeksu aktywności na poszczególnych kilometrach drogi miała obecność żerowisk (skraje lasów, ciek wodny, oświetlone tereny wiejskie) oraz dostępnych kryjówek (tereny zabudowane, dziuplaste drzewa w lesie). Na trasie przebiegu planowanej inwestycji oraz w analizowanym buforze nie potwierdzono miejsc przebywania letnich kolonii rozrodczych. Jednak bardzo prawdopodobne jest występowanie kolonii mrocza późnego w jednym z bloków w miejscowości Ślepie. Dwukrotnie, podczas kontroli porannych obserwowano tu rojenie kilku (3-4 osobników) mrocza późnego, a podczas kontroli wieczornej obserwowano liczne mroczki późne lecące od strony tych bloków w kierunku lasu. Stwierdzono również istotne żerowisko nietoperzy na cieku wodnym przebiegającym na skraju lasu, na 49 km drogi. Nietoperze intensywnie żerują nad ciekami, przelatując zarówno przepustem pod drogą, jak również górami, nad drogą, często na niewielkiej wysokości. Z tego powodu nad przepustem, wzdłuż drogi należy zamontować ekrany przeciwoślennicowe zabezpieczające nietoperze przed wlatywaniem bezpośrednio nad powierzchnię drogi pod nadjeżdżające samochody. Obiekty te należy dostosować do warunków terenowych istniejących w miejscu ich instalacji. Ponadto w tym samym kilometrze drogi ze względu na gatunki nietoperzy, które latają na niewielkich wysokościach i dostosowują lot do istniejących struktur krajobrazu (głównie mroczki późne) zobligowano Inwestora do uzupełnienia

ubytków w wyciętych zadrzewieniach tak aby nie doprowadzić do przerwania szlaku migracji. Szczególnie newralgiczny jest tu skraj lasu (od strony miejscowości Ślepie) oraz przepust nad ciekami płynącym przy granicy lasu (km 48+825).

Na trasie przebiegu analizowanego odcinka DK 65 oraz w buforze 250 m po obu jej stronach nie występują schronienia, które mogłyby stanowić istotne zimowiska nietoperzy. Wpływ inwestycji na nietoperze na etapie budowy będzie nieznaczący. Nie przewiduje się likwidacji miejsc stanowiących schronienia i żerowiska nietoperzy, a prace budowlane będą prowadzone poza obszarami wykorzystywanymi przez te zwierzęta jako schronienia dzienne. Większość prac będzie prowadzona w trakcie dnia, poza okresem aktywności tych ssaków, dlatego nie będzie powodować płoszenia nietoperzy na wykorzystywanych dotychczas żerowiskach. Oświetlenie placu budowy może wpływać na bazę pokarmową nietoperzy oraz przez fragmentację siedlisk poprzez odstraszanie od terenów oświetlonych. Drogi o intensywnym i szybkim ruchu pojazdów stanowią istotną barierę dla przemieszczania się nietoperzy oraz poważne zagrożenie dla lokalnych populacji tych zwierząt. Najczęściej kolizjom ulegają gatunki o słabym sonarze, przemieszczające się nisko nad ziemią. Istotnym elementem ochrony nietoperzy jest również właściwe utrzymanie zieleni przydrożnej. Szczególnie ważne jest pozostawienie zieleni wysokiej w miejscach, gdzie do DK 65 dochodzą prostopadłe liniowe struktury krajobrazu takie jak szpalery drzew przy lokalnych drogach i wzdłuż cieków wodnych. Białe światło oświetlające funkcjonującą drogę przyciąga owady i powoduje powstanie atrakcyjnych żerowisk, przyciągających niektóre gatunki nietoperzy w pobliże drogi. Wzrost zagęszczenia nietoperzy w pobliżu drogi może powodować wzrost ryzyka kolizji tych zwierząt z samochodami. Działania minimalizujące przyczynią się do wyeliminowania negatywnego oddziaływania.

W obrębie planowanego do przebudowy odcinka drogi zlokalizowano stosunkowo płytkie i wąskie cieki - na wysokości km 45+100 (ciek bez nazwy, ciek sztuczny - kanał Kukowo) oraz km 48+800 (ciek naturalny - Dopływ z jez. Juchówko Małe). W dniach przeprowadzonych kontroli poziom wód w tych ciekach był stosunkowo niski, co miało wpływ na wynik inwentaryzacji – nie stwierdzono w nich ryb. Jednakże ze względu na połączenie tych cieków z jeziorami (Jez. Olecko Małe i jez. Juchówko Małe), w ciekach tych przy wyższych stanach wody potencjalnie mogą występować takie gatunki jak np. okoń, płoć, krap, wzdręga, ciernik. Warunki realizacji przedsięwzięcia (m.in. zabezpieczenie cieków przed zanieczyszczeniem, odpowiednia organizacja robót, prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym) przyczynią się do minimalizacji wpływu i pozwolą na wyeliminowanie potencjalnie niekorzystnych oddziaływań na ichtiofaunę.

W trakcie przeprowadzonych prac terenowych w rejonie planowanych wariantów obwodnicy miejscowości Gąski zaobserwowano wyraźne ślady występowania bobra europejskiego *Castor fiber*. W analizowanym buforze stwierdzono także miejsca występowania kreta europejskiego *Talpa europaea*, gatunku objętego ochroną częściową (osobniki znajdujące się poza terenem ogrodów, upraw ogrodniczych, szkótek leśnych, trawiastych lotnisk, ziemnych konstrukcji hydrotechnicznych oraz obiektów sportowych). Kretowiny występowały w otoczeniu drogi na wysokości km 44+100, km 45+700 oraz km 48+100. Oprócz wyżej wymienionych gatunków w otoczeniu inwestycji w buforze do 250 m od osi drogi stwierdzono ślady występowania łosia *Alces alces* (na fragmencie od około km do około 48+700 do około km 49+000), sarny *Capreolus capreolus* (na wysokości km 44+600 oraz km 45+900) oraz zająca szaraka *Lepus europaeus* (na wysokości km 48+700). Na trasie inwestycji występuje kilka lokalnych szlaków migracji zwierząt, które występują na wysokości km 44+000 – 47+000 oraz km 48+800 – 49+000. W trakcie prac terenowych ślady migracji sarny stwierdzono na wysokości km 44+600 oraz km 45+900. Ponadto w analizowanym buforze stwierdzono ślady migracji łosia. Szlak migracji wykorzystywany przez ten gatunek znajduje się na fragmencie od około km 48+700 do około km 49+000. Przepust położony na wysokości km 48+800 jest wykorzystywany m.in. przez bobra europejskiego *Castor fiber*, którego ślady występowania stwierdzono w jego rejonie po obu stronach drogi. Ślady występowania tego gatunku stwierdzono także na wysokości km 46+050 w odległości około 85 m od osi drogi, na wysokości km 48+750 w odległości około 125 m od osi. Na trasie inwestycji występuje kilka lokalnych szlaków migracji zwierząt, które występują na wysokości km 44+000 – 47+000 oraz km 48+800 – 49+000. Etap budowy może powodować działanie odstraszające, które ustąpi po zakończeniu prac na tym fragmencie. Nie

przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu etapu budowy na populacje ssaków występujące na tym terenie. Zgodnie z prognozą ruchu na rok 2022 średniodobowe natężenia ruchu na tym odcinku wynosi 4480 SDR, natomiast dla roku 2032 – 5980 SDR, w związku z powyższym realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu oraz negatywnego oddziaływania drogi na migrację dużych i średnich zwierząt, która ma miejsce na fragmentach od około km 44+000 – 47+000 oraz km 48+800 – 49+000. Przedmiotowa droga krajowa nr 65 należy do klasy GP – droga główna ruchu przyspieszonego, zatem pod względem technicznym, wygradzenie tej drogi nie jest konieczne. Zgodnie z prognozą ruchu na rok 2022 średniodobowe natężenia ruchu na tym odcinku wynosi 4480 pojazdów na dobę, natomiast dla roku 2032 – 5980 pojazdów na dobę, w związku z powyższym realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu oraz negatywnego oddziaływania drogi na migrację dużych i średnich zwierząt, która ma miejsce na fragmentach km 44+000 – 47+000 oraz km 48+800 – 49+000. Po zrealizowaniu inwestycji zwierzęta podobnie, jak do tej pory będą miały możliwość przemieszczania się w poprzek jezdni. Zgodnie z „Poradnikiem projektowania przejść dla zwierząt ...” (Kurek, 2010), dopuszczalne jest stosowanie przejść po powierzchni drogi, przy drogach o natężeniu ruchu <10 000 pojazdów/dobę. Nie ma zatem zasadności wprowadzania wygradzenia drogi i budowy przejść dedykowanych średnim i dużym zwierzętom. W projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano oznakowanie pionowe, znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta” na całym odcinku Zadania 3 Olecko-Gąski. Natomiast w odniesieniu do zwierząt małych dostosowane do migracji zostaną przepusty zlokalizowane w km 45+122 oraz w km 48+825 poprzez obustronne półki.

Analizowany odcinek na fragmencie od około km 46+000 do około km 49+900 przebiega w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Biebrzy – Puszcza Borecka. Na trasie inwestycji występuje kilka lokalnych szlaków migracji zwierząt, które występują na wysokości km 44+000 – 47+000 oraz km 48+800 – 49+000. W trakcie prac terenowych ślady migracji sarny stwierdzono na wysokości km 44+600 oraz km 45+900. Ponadto w analizowanym buforze stwierdzono ślady migracji łosia. Szlak migracji wykorzystywany przez ten gatunek znajduje się na fragmencie od około km 48+700 do około km 49+000. Na wysokości km 49+000 analizowanego odcinka drogi znajduje się szlak migracji dobowych, którym liczne mroczki późne przemieszczają się z kryjówek zlokalizowanych w zabudowaniach miejscowości Ślepie na żerowiska na skraju lasu położonego na południe od wsi. Nietoperze lecą na wysokości kilku metrów nad ziemią wzdłuż nielicznych zadrzewień i krzewów rosnących wzdłuż drogi. Na odcinku tym zaobserwowano też migracje dobowe borowców. Oddziaływanie na faunę oraz korytarze migracyjne w wariantcie 0 zostało ocenione jako niekorzystne ze względu na dużą śmiertelność płazów na istniejącym fragmencie DK65. Realizacja inwestycji, niezależnie od wariantu konstrukcji nawierzchni, poprawi tą sytuację poprzez dostosowanie przepustów do migracji małych zwierząt oraz montaż płotków ochronno-naprowadzających.

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

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Etap eksploatacji zasadniczo nie przyczyni się do zmiany wpływu na klimat. Biorąc pod uwagę charakter

analizowanego przedsięwzięcia oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będzie nieznaczące. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co powinno przełożyć się na zmniejszenie zużycia paliwa i w konsekwencji mniejszą emisję gazów cieplarnianych do powietrza. Eksploatacja infrastruktury drogowej może powodować niekorzystne oddziaływania związane z podwyższeniem temperatury przy powierzchni gruntu czy zmniejszeniem wilgotności przy gruncie. Korzystny wpływ na minimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat będą miały drzewa i krzewy, które rosną oraz które zostaną nasadzone wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 65. Zarówno pojedyncze duże drzewa, jak i kompleksy zadrzewień wykazują intensywną sekwestrację CO₂. Nieoceniony jest także wpływ zieleni na niwelowanie ekstremów klimatycznych. Piętrowa roślinność drzewiasta i krzewiasta tworzy naturalne bariery osłonowe zmniejszając siłę wiatru w okresie jesiennym, natomiast w upalne dni obniża temperaturę powietrza dzięki transpiracji oraz ocienianiu nawierzchni drogowych. Zieleń wysoka wzmaga poziome i pionowe ruchy konwekcyjne, co skutkuje wznoszeniem się ku górze rozgrzanego powietrza i zasysaniem w to miejsce chłodniejszego powietrza z obszarów bogatych w roślinność.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest potencjalnie wrażliwe na ekstremalne sytuacje pogodowe i zjawiska atmosferyczne, jednakże biorąc pod uwagę częstotliwość, prawdopodobieństwo i konsekwencje zaistnienia ekstremalnych sytuacji i zjawisk klimatycznych, a także przewidziane w projekcie rozwiązania techniczne i technologiczne, oddziaływania klimatu można określić jako łagodne, nie powodujące konieczności wyłączenia przedmiotowego odcinka drogi z eksploatacji, z zastrzeżeniem sytuacji wyjątkowych, które mogą spowodować uszkodzenie bądź zniszczenie elementów infrastruktury drogowej. Na etapie projektowania przedmiotowej inwestycji zostały uwzględnione istniejące warunki atmosferyczne i klimatyczne oraz ich przewidywane zmiany, poprzez odpowiedni dobór rozwiązań projektowych. Przy projektowaniu niwelety drogi i systemu odwodnienia wzięto pod uwagę zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu. Przy planowaniu rozwiązań dla urządzeń infrastruktury technicznej uwzględniono posadowienie ich poniżej głębokości przemarzania gruntu. Ponadto do budowy przedmiotowej infrastruktury zostaną wykorzystane materiały budowlane odporne na niskie i wysokie temperatury. Przy określaniu nawierzchni drogowych wzięto pod uwagę aspekt odporności mieszanek mineralno – asfaltowych na pękanie w niskich temperaturach i trwałe deformacje w wysokich temperaturach i dobrano lepszycze do nawierzchni asfaltowych o odpowiednich parametrach.

Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z obiektami zabytkowymi ujętymi w wojewódzkim rejestrze zabytków lub w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków. Na analizowanym obszarze zinwentaryzowano 2 zabytki archeologiczne ujęte w gminnej ewidencji zabytków. Jednakże przedmiotowa inwestycja nie koliduje z żadnym z nich. Pomimo to wykonawcy robót ziemnych powinni być uczuleni na możliwość natrafienia na stanowiska archeologiczne. Wszelkie znaleziska muszą być zgłaszane, a teren odkrycia dodatkowo zabezpieczony. Jeżeli w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych zostanie odkryty przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, to zgodnie z Ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U z 2020 r. poz. 282, z późn. zm.) należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia, a następnie niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeżeli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Na omawianym terenie potencjalna możliwość oddziaływań skumulowanych wiąże się z przecinaniem rozbudowywanej drogi z istniejącymi drogami niższej klasy, szczególnie w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz akustyki. Natomiast ze względu na minimalny ruch na drogach prowadzących do drogi krajowej nr 65 nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm na skrzyżowaniach z drogami niższych klas.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w północnej Polsce około 37 km od najbliższej granicy państwowej - Obwodu Kaliningradzkiego. Ze względu na zakres rozbudowy drogi oddziaływania związane z planowaną inwestycją będą ograniczały się do emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza i jak wykazały obliczenia będą sięgać nie dalej niż w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Tym samym planowana inwestycja nie będzie wpływać na środowisko poza

granicami Polski.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego uzgodnienia informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 *ustawy o oś* stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 *ww. ustawy*, jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

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.

Pouczenie

Zgodnie z art. 77 ust. 7 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2021 r. poz. 247) na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Olsztynie
Agata Moździerz
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Burmistrz Olecka - z prośbą o poinformowanie stron postępowania (doręczenie elektroniczne za pośrednictwem platformy ePUAP)
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie
3. aa

