

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ
NR 141019N GAŠKI – ŚWIDRY DŁ. OKOŁO 3,4 KM,
DZ NR 162, 22 OBRĘB GAŠKI, NR 31, 43 OBRĘB ŚWIDRY-
DZIĘGIELE I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N
ŚWIDRY – DZIĘGIELE OLECKIE DŁ. OKOŁO 1,7 KM DZ NR 43,
121, 157/2 OBRĘB ŚWIDRY – DZIĘGIELE, GMINA OLECKO.**

TYTUŁ OPRACOWANIA:

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GAŚKI – ŚWIDRY DŁ. OKOŁO 3,4 KM, DZ NR 162 , 22 OBRĘB GAŚKI NR 31, 43 OBRĘB ŚWIDRY-DZIĘGIELE I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIĘGIELE OLECKIE DŁ. OKOŁO 1,7 KM DZ NR 43, 121, 157/2 OBRĘB ŚWIDRY – DZIĘGIELE, GMINA OLECKO.

INWESTOR:

GMINA OLECKO
UL. PLAC WOLNOSCI 3
19-400 OLECKO

ZAMAWIAJĄCY:

PRO-KOM ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWYCH
UL. SOKOLA 3/27
19-400 OLECKO

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



EKODOKUMENT
AGNIESZKA SEREDA- CZĄSTKIEWICZ
UL. ZATOROWA 10
19-500 GOŁDAP

AUTOR OPRACOWANIA:

Agnieszka Sereda - Cząstkiewicz - biolog

Spis treści:

1.	Przedmiot, cel, zakres i podstawy prawne opracowania	4
1.1	Przedmiot opracowania	4
1.2	Cel, zakres i podstawy prawne opracowania	4
2.	Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	5
2.1	Rodzaj i skala przedsięwzięcia	5
2.2	Usytuowanie przedsięwzięcia.....	7
3.	Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną.....	11
4.	Rodzaj technologii – zakres przewidywanych prac budowlanych	17
5.	Ewentualne warianty przedsięwzięcia	18
5.1	Wariant wnioskodawcy.....	18
5.2	Racjonalny wariant alternatywny.....	19
5.3	Wariant zerowy.....	20
5.4	Porównanie proponowanych wariantów	20
6.	Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii	21
7.	Rozwiązania chroniące środowisko.....	22
8.	Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	23
9.	Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	25
10.	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia i różnorodność biologiczna	26
10.1	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.....	26
10.2	Korytarze ekologiczne	31
10.3	Różnorodność biologiczna	32
11.	Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem	33
12.	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej	33
13.	Oddziaływanie na klimat i adaptacja do zmian klimatu	33
14.	Przewidywana ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.....	34

1. Przedmiot, cel, zakres i podstawy prawne opracowania

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszej Karty informacyjnej przedsięwzięcia jest przedstawienie informacji o planowanej inwestycji polegającej na przebudowie drogi gminnej nr 141019N na długości 3,41 km od km 0+000 do km 3+410 i odcinka drogi gminnej nr 141048N długości około 1,7 km w Gminie Olecko. Droga gminna Nr 141019N o początku w krawędzi drogi krajowej Nr 65 w m. Gąski i końcu na granicy pasa drogowego drogi powiatowej 1842N Romejki – Kijewo w m. Świdry. Odcinek drogi gminnej nr 141048N o początku na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 141019N w m. Świdry i końcu na początku nawierzchni bitumicznej drogi gminnej przebudowanej w roku 2019 w km około 1+700.

Investorem przedsięwzięcia jest Gmina Olecko, Plac Wolności 3, 19-400 Olecko.

Podstawą wykonania niniejszego opracowania jest umowa zlecająca wykonanie dokumentacji środowiskowej na cele uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach firmie EKODOKUMENT - Agnieszka Sereda - Cząstkiewicz, ul. Zatorowa 10, 19-500 Gołdap.

Zgodnie z informacją uzyskaną od wnioskodawcy planowane przedsięwzięcie będzie dofinansowane Fundusz Dróg Samorządowych w oparciu o przepisy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (DZ.U. 2018, poz. 2161).

1.2 Cel, zakres i podstawy prawne opracowania

Celem Karty informacyjnej przedsięwzięcia jest opisanie parametrów planowanego przedsięwzięcia zgodnie z wymogiem art. 62a ust. 1 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017, poz. 1405 ze zm.), zwaną dalej „ustawa ooś”. Ustawa ta wskazuje ścieżkę postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z zapisami tej Ustawy Karta informacyjna przedsięwzięcia jest załączana do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanych inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W celu dokonania pełnej kwalifikacji przedmiotowej inwestycji posłużono się zapisami ustawy ooś oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019. poz. 1839), które zawierają zamknięty katalog przedsięwzięć wskazanych w art. 71 ust. 2 ustawy ooś.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 ww. Rozporządzenia przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. II grupa) tj. 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.

Dla przedsięwzięć potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko raport może być wymagany, lecz nie jest obligatoryjny.

W związku z powyższym, bazując na zapisach ww. aktów, niniejsza Karta informacyjna przedsięwzięcia jako dokument dotyczący przedsięwzięcia z II grupy została sporządzona w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 62a ust. 1 ww. ustawy o oś przedmiotowe opracowanie zawiera podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, w szczególności dane o:

1. Rodzaju, cechach, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia.
2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną.
3. Rodzaju technologii.
4. Ewentualnych wariantach przedsięwzięcia.
5. Przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.
6. Rozwiązaniach chroniących środowisko.
7. Rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8. Możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.
9. Obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
10. (nie dotyczy)
11. Przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
12. Ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,
13. Przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko,
14. (nie dotyczy).

Ponadto, mając na uwadze fakt, że organ wydaje postanowienie na podstawie niniejszej Karty informacyjnej przedsięwzięcia, autor opracowania uwzględnił jednocześnie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 pkt 1 a)-g), pkt 2 a)-k) i pkt 3 a)-g) ustawy o oś.

2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

2.1 Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Planowana inwestycja dotyczy przebudowy dwóch odcinków dróg gminnych w Gminie Olecko pomiędzy miejscowościami Gąski - Świdry oraz Świdry – Dziegiele Oleckie. Łączna długość objętych projektem dróg wynosi około 5,1 km i zostanie ostatecznie ustalona na podstawie projektu budowlanego.

Na całej długości droga objęta opracowaniem charakteryzuje się znaczną krętością trasy. Na całej długości (ok. 5,1 km) przedmiotowe drogi gminne posiadają nawierzchnię z pospółki o niekontrolowanym uziarnieniu.

Na całej długości opracowania w liniach robot ziemnych występują drzewa, które będzie konieczność usunąć w związku z projektowaną przebudową drogi. W większości kolidujące drzewa wyrosły z samozasiewów i obecnie część z nich osiągnęły wymiary kwalifikujące do usunięcia w drodze decyzji administracyjnej. Szacunkowa ilość drzew do usunięcia wynosi około 130 sztuk następujących gatunków: sosna zwyczajna, wiąz pospolity, lipa drobnolistna, klon pospolity, topola biała, topola czarna, brzoza brodawkowata zlokalizowanych w sposób następujący:

- Ok. 70 drzew występuje po obu stronach drogi w granicach pasa drogowego ograniczając skrajnie drogą dla przebudowy drogi do parametrów projektowych na długości około 4,8 km drogi gminnej nr 141019N.
- Ok. 60 drzew występuje na odcinku około 250 m na długości projektowanej korekty trasy do jej lokalizacji geodezyjnej tj. od km 0+250 do km 0+500 drogi gminnej nr 141019N.

Projektowane przedsięwzięcie ma na celu doprowadzenie do zgodności położenia drogi gminnej nr 141019N do jej stanu prawnego na gruncie. Obecnie na początkowym odcinku użytkowana droga w większości zlokalizowana jest na prywatnych nieruchomościach. Na geodezyjnym pasie drogowym na odcinku korekty trasy znajdują się dwa skupiska drzew i krzewów, które trzeba będzie usunąć. Będzie to około 60 drzew oraz ok. 10 000 m² krzewów.

Usytuowanie planowanego przedsięwzięcia przedstawiono na kopii mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 (załącznik nr 1) obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oznaczone zakreślaczem kolorem pomarańczowym w zakresie A-B-C-D-E-F, oraz obejmującej obszar, na który będzie ono oddziaływać zakreślaczem w kolorze zielonym w granicach oznaczonych 1-2-3-4-5-6, oraz na mapie do celów projektowych w skali 1:1000.

Podstawowe parametry projektowanej przebudowy:

- Klasa techniczna drogi - L
- Prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- Szerokość korony drogi - 6,0 m
- Szerokość jezdni - 3,50 m (zasadnicza)
- Szerokość jezdni na mijankach - 5,0 m
- Pochylenia poprzeczne jezdni - 2,0%
- Szerokość poboczy gruntowych - 2x1,25 m
- Kategoria ruchu - KR1
- Droga jednojezdniowa o jednym pasie ruchu - 1 x3,50 m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5
- Spadek poboczy z kruszywa mineralnego - 8,0%

W ramach projektowanego zadania przewiduje się wykonanie następujących robót:

- Ukształtowanie korpusu drogowego o szerokości korony 6,0 m z gruntu pozyskanego z wykopów.
- Wykonanie podbudowy gr. 15 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn. łamanych.
- Wykonanie nawierzchni jezdni grubości 14 cm z betonu cementowego C30/37.
- Wykonanie nawierzchni poboczy gr. 12 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn. łamanych.
- Przebudowę istniejących zjazdów gospodarczych i przepustów pod zjazdami na rowach przydrożnych.
- Poprawę odwodnienia przez pogłębienie istniejących i wykonanie nowych rowów przydrożnych.
- Umocnienie dna rowów o spadkach podłużnych >6% prefabrykatami betonowymi dla ochrony przed erozją.
- Przebudowę przepustu na rowie melioracyjnym $d=0,6$ m z rur HDPE na przepust średnicy $d=1,0$ m z rur HDPE oraz budowę przepustów średnicy $d=0,6$ m z rur HDPE pod koroną drogi dla zachowania stosunków wodnych.
- Rozbiórkę istniejących barier żelbetowych typu zakopiańskiego na długości 20 m.

Jest to lokalne przedsięwzięcie wpisane w program usprawnienia powiązań komunikacyjnych Gminy Olecko i powiatu oleckiego.

Powierzchnia aktualna pasa drogowego drogi gminnej wynosi - 75 300 m².

Powierzchnia przekształcenia na nawierzchnie z betonu cementowego – około 20 000 m².

Powierzchnia poboczy z kruszywa mineralnego – około 12 000 m².

Powierzchnia pasa drogowego biologicznie czynna w postaci zieleni – około 43 300 m².

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne nie wnosi zmian w istniejący układ sieci drogowej dróg publicznych powiatu oleckiego, natomiast stanowi istotny element w zakresie poprawy komfortu użytkownikom ruchu drogowego wynikającego ze zmiany rodzaju nawierzchni, jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikającego z trwałego ukształtowania normatywnych pochyłeń poprzecznych jezdni w obrębie łuków poziomych. Planowane przedsięwzięcie wpłynie na poprawę warunków dostępności mieszkańców wsi Świdry i Dziegiele Oleckie do sieci dróg publicznych, ośrodków administracyjnych i gospodarczych.

Przebudowa istniejących dróg na nawierzchnię z betonu cementowego przewidziana jest do realizacji w całości w granicach istniejącego pasa drogowego bez konieczności wywłaszczeń. Niezbędna jest nieznaczna zmiana granic pasa drogowego w obrębie skrzyżowania dróg gminnych objętych projektem w miejscowości Świdry (działka nr 103 w obrębie Świdry). Powyższe wynika z konieczności wyokrąglenia krawędzi jezdni na przedmiotowym skrzyżowaniu odcinkami łuków kołowych. W stanie obecnym ruch drogowy odbywa się po narożnikach działki przyległej do skrzyżowania i wskazane jest doprowadzenie stanu geodezyjnego do zgodności z usytuowaniem drogi na gruncie w obszarze przedmiotowego skrzyżowania. Powierzchnia działki do dołączenia szacowana jest na około 40 m².

Planowane przedsięwzięcie ma na celu przebudowę konstrukcji istniejących dróg na planowanym odcinku dla prognozowanego ruchu na 20 letni okres eksploatacji bez konieczności przeprowadzania znaczących prac remontowych.

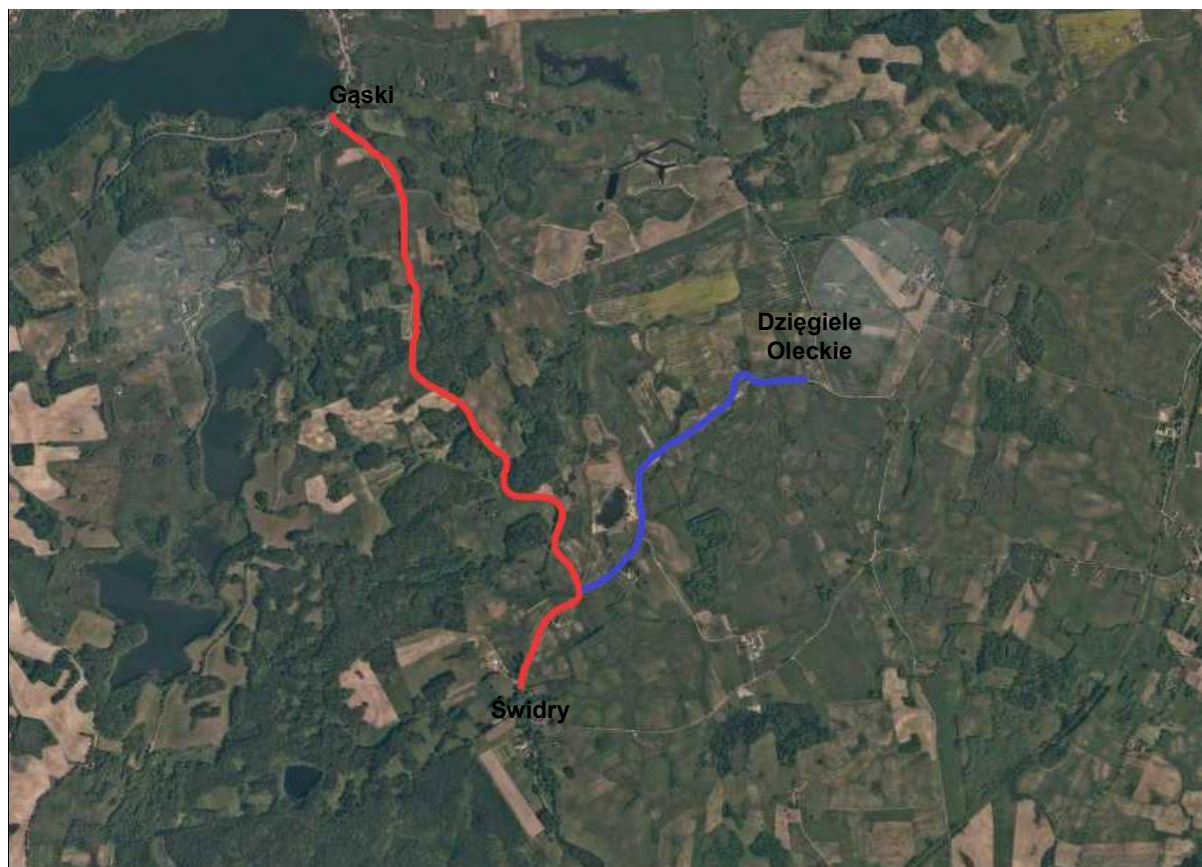
2.2 Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie dotyczy odcinków dwóch dróg gminnych o nr 141019N i 141048N pomiędzy miejscowościami Gąski, Świdry i Dziegiele Oleckie i zlokalizowane jest na działkach stanowiących własność Gminy Olecko w obrębach geodezyjnych 09 Gąski i 24 Świdry Dziegiele.

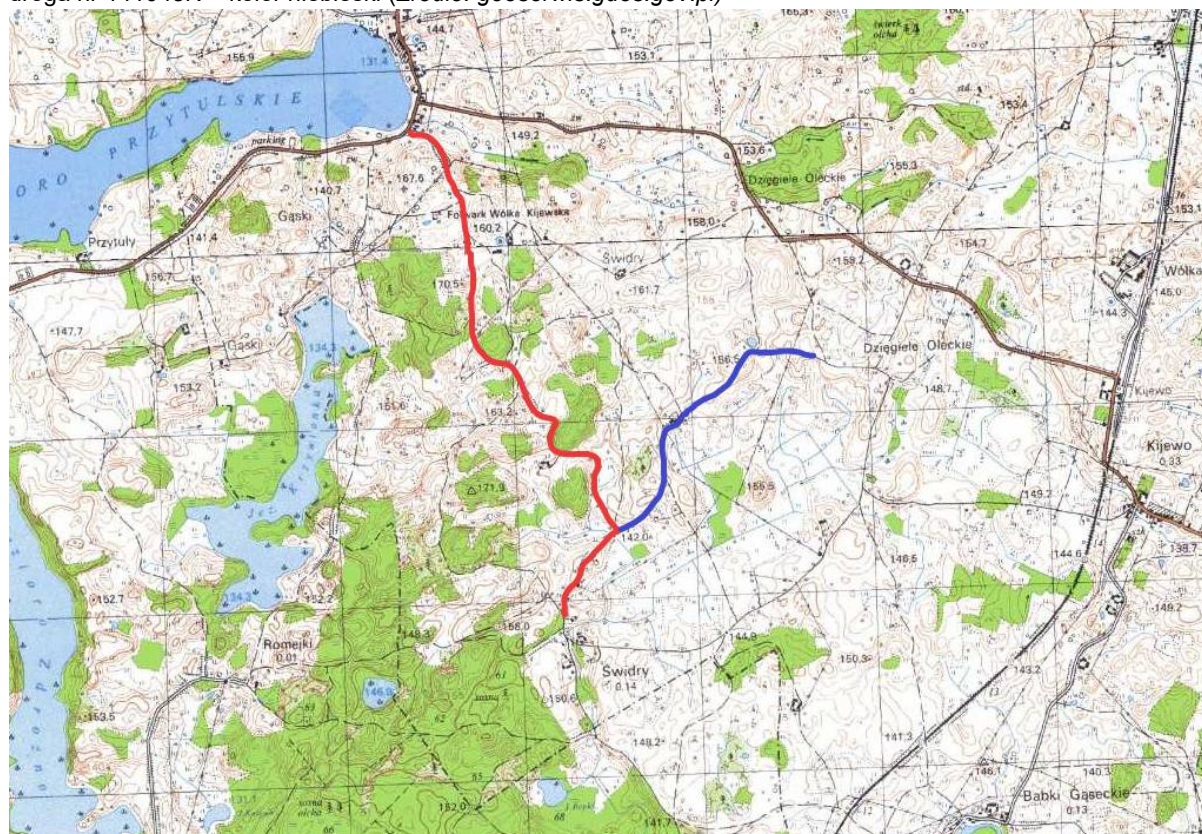
Analizowany obszar położony jest na terenie mezoregionu Pojezierze Elckie (makroregion Pojezierze Mazurskie, prowincja Niż Wschodniobałtycko – Białoruski, podprowincja Pojezierze Wschodniobałtyckie).

Poniższe mapy przedstawiają lokalizację przedmiotowej inwestycji.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI – ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Rycina 1 Lokalizacja planowanej inwestycji wg ortofotomapy: droga nr 141019N – kolor czerwony, droga nr 141048N – kolor niebieski (Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl)



Rycina 2 Lokalizacja planowanej inwestycji wg mapy topograficznej: droga nr 141019N – kolor czerwony, droga nr 141048N – kolor niebieski (Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl)

Poniżej wskazano uwarunkowania dotyczące lokalizacji przedsięwzięcia, w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 2 a)-j) Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno - błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

- b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wybrzeży oraz środowiskiem morskim. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

- c) Obszary górskie lub leśne:

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich. Na łącznej długości ok. 500 m droga nr 141019N jednostronnie przylega do lokalnych odcinków gruntów leśnych. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

- d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami stref ochronnych ujęć wód i obszarów chronionych zbiorników śródlądowych.

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

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze, gdzie występują formy ochrony przyrody w tym również Obszary Natura 2000.

- f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

- g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

- h) Gęstość zaludnienia:

Gmina Olecko, na terenie której znajduje się przedmiotowa inwestycja, położona jest w województwie warmińsko - mazurskim, w powiecie oleckim. Zajmuje ona powierzchnię

266,6 km² i zamieszkuje ją 5 629 mieszkańców - stan na 31.12.2018 r. (Rocznik demograficzny. 2019. GUS. Warszawa).

Gęstość zaludnienia w powiecie oleckim wynosi 40 osób/km².

i) Obszary przylegające do jezior:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przylegającymi do jezior. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

Najbliżej położonym jeziorem od planowanej inwestycji jest jezioro Przytulskie - odległość w linii prostej wynosi około 40 m. Jezioro Przytulskie oddziela od drogi gminnej nr 141019N droga krajowa nr 65.

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza uzdrowiskami oraz obszarami ochrony uzdrowiskowej. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie Ministerstwa Zdrowia (www.mz.gov.pl) najbliższą położoną miejscowością od miejsca projektowanej inwestycji posiadającą status uzdrowiska jest miejscowość Gołdap. Sanatorium w Gołdapi położone jest ok 44 km na północ od lokalizacji omawianej inwestycji. W uzdrowisku tym leczone są takie choroby jak: choroby: ortopedyczne - urazowe, reumatologiczne, dolnych dróg oddechowych, układu nerwowego, kardiologiczne i nadciśnienie, układu trawienia i choroby kobiece.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły w obrębie dwóch obszarów jednolitych części wód. Początek drogi nr 141019N znajduje się na obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP): Ełk (Łażna Struga) od wypływu z jez. Łaśmiady do wypływu z jez. Ełckiego RW2000252628939 (region wodny Środkowej Wisły). Status JCPW - naturalna część wód; stan chemiczny - dobry, ryzyko - niezagrażony, długość 55,78 km, powierzchnia zlewni 214,28 km². Dalsza część drogi nr 141019N oraz droga nr 141048N znajdują się na obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP): Jegrznia (Lega) od wypływu z jez. Olecko Małe do wpływu do jez. Selmęt Wielki RW2000202626199 (region wodny Środkowej Wisły). Status JCPW - naturalna część wód; stan chemiczny - dobry, ryzyko - niezagrażony, długość 32,67 km, powierzchnia zlewni 69,93 km². Cały obszar należy do zlewni Morza Bałtyckiego.

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonej europejskim kodem PLGW200032. Powierzchnia tej jednolitej części wód wynosi 7 062,1 km². Posiada ona dobry stan chemiczny i ilościowy. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych tej JCWPd określona została jako niezagrażona.

Dla określenia usytuowania planowanego przedsięwzięcia przyjęto określenia Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2016, poz. 1911 ze zm.) sporządzonego zgodnie z wytycznymi Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Z uwagi na lokalizację, zakres i sposób odprowadzenia wód opadowych realizacja omawianej inwestycji nie spowoduje dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych, przez co nie wpłynie ona na pogorszenie stanu chemicznego tych wód i nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu wód w ww. jednolitych zlewniach powierzchniowych. Wykonywane prace na etapie budowy oraz użytkowania obiektów nie są związane z wytwarzaniem jakichkolwiek zanieczyszczeń, które mogłyby wpływać na stan wód, dlatego inwestycja nie przyczyni

się do zmiany obecnie występującego stanu/potencjału ekologicznego JCWP. Z powyższego wynika, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stwarzać zagrożenia dla osiągnięcia celu ochrony wód i nie przyczyni się do pogorszenia stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Przedmiotowa inwestycja nie stoi więc w sprzeczności z osiągnięciem celów środowiskowych wyznaczonych zgodnie z planem gospodarowania wodami na obszarze przedmiotowej części dorzecza Wisły.

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną

W wyniku projektowanej przebudowy omawianych dróg gminnych powierzchnia terenu z przeznaczeniem na cele komunikacyjne nie ulegnie zmianie.

W granicach pasa drogowego powierzchnia trwałej zabudowy terenu wzrośnie o około 20 000 m² w wyniku wykonania nawierzchni z betonu cementowego.

Na całej długości opracowania w liniach robot ziemnych występują drzewa, które istnieje konieczność usunięcia w związku z projektowaną przebudową drogi. W większości kolidujące drzewa wyrosły z samozasiewów i obecnie część z nich osiągnęły wymiary kwalifikujące je do usunięcia w drodze decyzji administracyjnej. Szacunkowa ilość drzew do usunięcia wynosi około 130 sztuk zlokalizowanych w sposób następujący:

- Ok. 70 drzew występuje po obu stronach drogi w granicach pasa drogowego ograniczając skrajnie drogową dla przebudowy drogi do parametrów projektowych na długości około 4,8 km drogi gminnej nr 141019N.
- Ok. 60 drzew występuje na odcinku około 250 m na długości projektowanej korekty trasy do jej lokalizacji geodezyjnej tj. od km 0+250 do km 0+500 drogi gminnej nr 141019N.

Projektowane przedsięwzięcie ma na celu doprowadzenie do zgodności położenia drogi gminnej drogi gminnej nr 141019N do jej stanu prawnego na gruncie. Obecnie na początkowym odcinku użytkowana droga w większości zlokalizowana jest na prywatnych nieruchomościach. Na geodezyjnym pasie drogowym na odcinku korekty trasy znajdują się dwa skupiska drzew i krzewów, które trzeba będzie usunąć. Będzie to około 60 drzew oraz ok. 10 000 m² krzewów. Planowana wycinka zostanie przeprowadzona po uzyskaniu odpowiednich zezwoleń. W ramach rekompensaty za wycinkę drzew planuje się wykonanie nasadzeń zastępczych. Dokładna lokalizacja nasadzeń zastępczych zostanie określona w projekcie budowlanym.

Teren sąsiadujący bezpośrednio z planowanymi do przebudowy drogami gminnymi to przede wszystkim: nieużytki, łąki użytkowane kośnie i pastwiskowo, pola uprawne, zabudowa zagrodowa mieszkaniowa oraz tereny leśne. Wzdłuż drogi rosną takie drzewa, jak: lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon pospolity *Acer platanoides*, topola biała *Populus alba*, topola czarna *Populus nigra*, wierzba *Salix sp.*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, sosna pospolita *Pinus sylvestris* i pojedynczo wiąz pospolity *Ulmus minor*. Na poboczu omawianej drogi rośnie dzika róża *Rosa canina* oraz roślinność zielna z takimi gatunkami jak: pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, bylica pospolita *Artemisia vulgaris*, ostrożeń polny *Cirsium arvense*.

Na terenie przewidzianym pod planowaną inwestycję nie odnotowano siedlisk z załącznika I i II oraz roślin i zwierząt objętych ochroną. Podczas wizji lokalnej 11 grudnia 2019 r. na polach uprawnych zlokalizowanych w sąsiedztwie miejscowości Świdry obserwowano żerujące sarny *Capreolus capreolus*.

W km 2+608 drogi gminnej nr 141019N znajduje się rów melioracyjny, którego sąsiedztwo porośnięte jest roślinnością szuwarową, co może sugerować występowanie w tym miejscu niewielkiego rozlewiska. Miejsce to może być potencjalnym miejscem występowania herpetofauny,

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI
– ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE
DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.

jednak ze względu na termin wizji terenowej poza sezonem lęgowym (grudzień 2019 r.) nie ma możliwości potwierdzenia tych przypuszczeń. W obrębie tego miejsca nie są projektowane żadne prace budowlane.



Fot. 1 Teren planowanej inwestycji – skrzyżowanie dk 65 z drogą gminną nr 141019N.



Fot. 2 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 3 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 4 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 5 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 6 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GAŚKI
– ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE
DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Fot. 7 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 8 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 9 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 10 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 11 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 12 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI – ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Fot. 13 Teren planowanej inwestycji – skrzyżowanie dróg nr 141019N i 141048N.



Fot. 14 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141019N.



Fot. 15 Teren planowanej inwestycji – droga nr 141019N.



Fot. 16 Koniec opracowania – skrzyżowanie drogi nr 141019N z drogą powiatową.



Fot. 17 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 18 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GAŚKI
– ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE
DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Fot. 19 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 20 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 21 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 22 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 23 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 24 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI
– ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE
DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Fot. 25 Teren planowanej inwestycji - droga nr 141048N.



Fot. 26 Koniec opracowania drogi nr 141048N.



Fot. 27 Rów melioracyjny przy drodze nr 141019N.



Fot. 28 Potencjalne miejsce lęgowe herpetofauny przy drodze nr 141019N.



Fot. 29 Zerujące sarny w sąsiedztwie drogi nr 141019N.



Fot. 30 Zerujące sarny w sąsiedztwie drogi nr 141019N.

Obszar planowanej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

4. Rodzaj technologii – zakres przewidywanych prac budowlanych

Projektowane przedsięwzięcie przewidziane jest do realizacji w typowej technologii adekwatnej do skali i stopnia złożoności zadania przewidzianych do realizacji robót w zakresie przebudowy dróg.

Z analizy i obserwacji ruchu drogowego na projektowanym odcinku przedmiotowych dróg gminnych nr 141019N i 141048N można stwierdzić, iż dominującym obciążeniem dla istniejących i projektowanych dróg jest ruch samochodów i maszyn rolniczych o strukturze mieszanej z przewagą samochodów osobowych. Udział pojazdów ciężarowych jest nieznaczny i wynika z prowadzonej działalności gospodarczej i rolniczej na obszarze przyległym do drogi. Kategorię obciążenia ruchem istniejących dróg obecnie i po przebudowie określono na KR1.

Dla tak określonej kategorii zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019, poz. 1643).

Projektowana przebudowa odcinków dróg gminnych realizowana jest w trybie zamówienia publicznego „zaprojektuj i wybuduj”. Na etapie przetargowym w programie funkcjonalno użytkowym dopuszczone zostały alternatywnie dwa warianty materiałowe w technologii nawierzchni z betonu asfaltowego i betonu cementowego. Po analizie złożonych ofert i ich ocenie punktowej wykonanej zgodnie z SIWZ wybrano jako najkorzystniejszą ofertę w technologii nawierzchni z betonu cementowego.

W zakresie przebudowy przewiduje się następującą konstrukcję jezdni zasadniczej:

- a) W obrębie projektowanej jezdni
 - 15 cm podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 mm kategorii C50/30
 - 14cm warstwa nawierzchni z betonu cementowego C30/37
- b) pobocza
 - 12 cm nawierzchnia z mieszanki kruszywa mineralnego 0/31,5 mm kategorii C50/30

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę około 130 drzew gatunków sosna zwyczajna, wiąz pospolity, lipa drobnolistna, klon pospolity, topola biała, topola czarna, brzoza brodawkowata oraz krzewów o powierzchni ok. 10 000 m². Dokładna ilość oraz skład gatunkowy drzew przewidzianych do wycinki będzie znana po przeprowadzeniu szczegółowej inwentaryzacji dendrologicznej. Nie przewiduje się kolizji ze stanowiskami gatunków chronionych.

W okresie przebudowy może wystąpić nieznaczny wzrost emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza wynikający z pracy maszyn budowlanych. Docelowo po przebudowie analizowanych dróg powinno wystąpić obniżenie emisji zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery wynikające ze zmiany rodzaju nawierzchni i zwiększenia płynności ruchu.

Przewidywane użycie jednostek sprzętowych do realizacji przedsięwzięcia:

- roboty ziemne i podbudowa:
 - równiarka – 1 szt.
 - koparka kołowa – 1 szt.
 - układarka kruszywa do podbudowy – 1 szt.
 - walec ogumiony – 1 szt.
 - samochody samowładowcze – 4-5 szt.
- roboty nawierzchniowe
 - układarka mieszanki betonowej – 1 szt.
 - zacieraczki do betonu – 2 szt.
 - samochody samowładowcze – 8 szt.

- roboty wykończeniowe
 - układarka kruszywa do poboczy – 1 szt.
 - samochód samowyladowczy – 1 szt.
 - walec ogumiony – 1 szt.

5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Obecnie droga gminna nr 141019N Gąski - Świdry w swoim początkowym odcinku w terenie nie pokrywa się z umiejscowieniem jej na mapach geodezyjnych. W związku z niezgodnością istniejącego położenia tej drogi w śladzie jej użytkowania z prawnym stanem geodezyjnym na odcinku od km 0+250 do km 0+700 można rozpatrywać wariantowe rozwiązanie w zakresie lokalizacji drogi na tym odcinku w następujących wariantach:

- przebieg drogi w jej pasie geodezyjnym,
- przebieg drogi w jej istniejącym położeniu.

5.1 Wariant wnioskodawcy

Wariant wnioskodawcy obejmuje przebudowę dróg gminnych nr 141019N i 141048N o długości łącznej około 5,1 km na nawierzchnię z betonu cementowego zlokalizowaną maksymalnie w granicach istniejącego pasa drogowego z maksymalnym ograniczeniem zakresu wywłaszczeń.

Wariant ten obejmuje przebudowę początkowego odcinka drogi nr 141019N zgodnie z jej prawnym stanem geodezyjnym.

W ramach projektowanego zadania przewiduje się wykonanie następujących robót:

- Ukształtowanie korpusu drogowego o szerokości korony 6,0 m z gruntu pozyskanego z wykopów.
- Wykonanie podbudowy gr. 15 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn łamanych.
- Wykonanie nawierzchni jezdni grubości 14 cm z betonu cementowego C30/37.
- Wykonanie nawierzchni poboczy gr. 12 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn łamanych.
- Przebudowę istniejących zjazdów gospodarczych i przepustów pod zjazdami na rowach przydrożnych.
- Poprawę odwodnienia przez pogłębienie istniejących i wykonanie nowych rowów przydrożnych.
- Umocnienie dna rowów o spadkach podłużnych >6% prefabrykatami betonowymi dla ochrony przed erozją.
- Przebudowę przepustu na rowie melioracyjnym d=0,6 m z rur HDPE na przepust średnicy d=1,0 m z rur HDPE, oraz budowę przepustów średnicy d=0,6 m z rur HDPE pod koroną drogi dla zachowania stosunków wodnych.
- Rozbiórkę istniejących barier żelbetowych typu zakopiańskiego na długości 20 m.

Podstawowe parametry projektowanej przebudowy:

- Klasa techniczna drogi - L
- Prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- Szerokość korony drogi - 6,0 m
- Szerokość jezdni - 3,50 m (zasadnicza)
- Szerokość jezdni na mijankach - 5,0 m
- Pochylenia poprzeczne jezdni - 2,0%
- Szerokość poboczy gruntowych - 2x1,25 m

- Kategoria ruchu - KR1
- Droga jednojezdniowa o jednym pasie ruchu - 1 x3,50 m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5
- Spadek poboczy z kruszywa mineralnego - 8,0%

5.2 Racjonalny wariant alternatywny

Racjonalny wariant alternatywny obejmuje przebudowę drogi nr 141019N z wykorzystaniem jej obecnego przebiegu (w jej istniejącym położeniu) na całej jej długości do ukształtowania korpusu drogowego.

W ramach projektowanego zadania przewiduje się wykonanie następujących robót:

- Ukształtowanie korpusu drogowego o szerokości korony 6,0 m z gruntu pozyskanego z wykopów.
- Wykonanie podbudowy gr. 15 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn łamanych.
- Wykonanie nawierzchni jezdni grubości 14 cm z betonu cementowego C30/37.
- Wykonanie nawierzchni poboczy gr. 12 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm o zawartości 50% ziarn łamanych.
- Przebudowę istniejących zjazdów gospodarczych i przepustów pod zjazdami na rowach przydrożnych.
- Poprawę odwodnienia przez pogłębienie istniejących i wykonanie nowych rowów przydrożnych.
- Umocnienie dna rowów o spadkach podłużnych >6% prefabrykatami betonowymi dla ochrony przed erozją.
- Przebudowę przepustu na rowie melioracyjnym d=0,6 m z rur HDPE na przepust średnicy d=1,0 m z rur HDPE, oraz budowę przepustów średnicy d=0,6 m z rur HDPE pod koroną drogi dla zachowania stosunków wodnych.
- Rozbiórkę istniejących barier żelbetowych typu zakopiańskiego na długości 20 m.

Podstawowe parametry projektowanej przebudowy:

- Klasa techniczna drogi - L
- Prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- Szerokość korony drogi - 6,0 m
- Szerokość jezdni - 3,50 m (zasadnicza)
- Szerokość jezdni na mijankach - 5,0 m
- Pochylenia poprzeczne jezdni - 2,0%
- Szerokość poboczy gruntowych - 2x1,25 m
- Kategoria ruchu - KR1
- Droga jednojezdniowa o jednym pasie ruchu - 1 x3,50 m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5
- Spadek poboczy z kruszywa mineralnego - 8,0%

5.3 Wariant zerowy

Wariant zerowy, a więc brak realizacji przedmiotowej inwestycji, oznaczać będzie brak możliwości poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poziomu komfortu uczestników ruchu drogowego. Do mankamentów istniejącego stanu ww. dróg gminnych na projektowanym odcinku należy zaliczyć:

- nieodpowiedni charakter nawierzchni do aktualnych oczekiwań użytkowników,
- znaczne stałe nakłady finansowe na utrzymanie nawierzchni,
- destrukcyjny wpływ nawierzchni na trwałość pojazdów,
- mało sprawny system odwodnienia powierzchniowego wynikający z zamulenia istniejących rowów przydrożnych.

5.4 Porównanie proponowanych wariantów

Oba proponowane warianty – racjonalny wariant alternatywny oraz wariant proponowany przez wnioskodawcę, różnią się w zakresie przebudowy początkowego odcinka drogi gminnej nr 141019N Gąski – Świdry (na odcinku od km 0+250 do km 0+700). Odcinek ten w terenie nie pokrywa się z umiejscowieniem na mapach geodezyjnych.

Poniżej przedstawiono porównanie proponowanych wariantów:

— Wariant wnioskodawcy - przebieg drogi w jej pasie geodezyjnym:

Aspekty pozytywne powyższego wariantu:

- ograniczenie procedury formalno - prawnej na etapie realizacji zadania,
- korzystniejsze ukształtowanie trasy w planie na przedmiotowym odcinku,
- przywrócenie funkcji terenu geodezyjnego pasa drogowego do rzeczywistego wykorzystania.

Aspekty negatywne powyższego wariantu:

- konieczność rekultywacji starodroża i związane z tym koszty,
- ograniczenie wycinki drzew o około 50 szt.,
- znaczący wzrost ilości robót ziemnych w odniesieniu do wariantu po istniejącej trasie.

— Racjonalny wariant alternatywny - przebieg drogi w jej istniejącym położeniu:

(w tym wariantcie wymagane byłoby wywłaszczenie nieruchomości prywatnych dla zapewnienia lokalizacji drogi gminnej w granicach pasa drogowego).

Aspekty pozytywne powyższego wariantu:

- zmniejszenie ilości robót ziemnych,
- zmniejszenie kosztu robót budowlanych,
- zachowanie terenu pasa drogowego w stanie nienaruszonym.

Aspekty negatywne powyższego wariantu:

- konieczność podziału i wykupu części 4 działek o powierzchni około 3 500 m²,
- mała atrakcyjność terenu geodezyjnego pasa drogowego i trudności jego zbycia lub zagospodarowania,
- dodatkowe koszty podziału nieruchomości i ich nabycia,
- niekorzystne ukształtowanie drogi w planie (łuki poziome o małych wartościach promieni).

Racjonalny wariant alternatywny w porównaniu z wariantem wnioskodawcy zakłada przebudowę analizowanej drogi częściowo zlokalizowanej na nieruchomościach nie stanowiących własność Gminy Olecko. Wybór tego wariantu powodowałby naruszenie warunków realizacji inwestycji określonej w programie funkcjonalno - użytkowym stanowiącym wytyczne do oszacowania wartości inwestycji przez oferentów. Ponadto wystąpiłaby potrzeba nabycia nieruchomości prywatnych na poszerzenie pasa drogowego.

Wybór wariantu proponowanego przez wnioskodawcę pozwoli po wielu latach funkcjonowania analizowanej drogi na uregulowanie stanu prawnego. Obecnie początkowy ślad drogi nr 141019N biegnie przede wszystkim po gruntach prywatnych, przez co właściciele nie mogą w pełni korzystać ze swoich nieruchomości. Dzięki planowanej inwestycji w proponowanym wariantcie w końcu możliwa będzie regulacja prawna przebiegu trasy drogi.

W związku z powyższym stwierdza się, że wariant wnioskodawcy jest korzystniejszy a optymalnym rozwiązaniem będzie jego realizacja przy dokonaniu rekultywacji terenu starej drogi do stanu umożliwiającego jego użytkowanie przy wykorzystaniu gruntów organicznych pozyskanych z wykopów przy przebudowie drogi..

6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Faza realizacji

Wykorzystanie energii, paliw i materiałów będzie miało charakter przejściowy i ograniczony głównie do fazy wykonawczej planowanej inwestycji. Zużycie energii i paliw w fazie realizacji planowanej inwestycji będzie wykorzystywane wyłącznie na potrzeby maszyn oraz pracowników pracujących przy przebudowie projektowanych dróg.

Planuje się wykorzystanie następujących surowców, materiałów oraz paliw:

- Mieszanka betonu cementowego C30/37 – ok. 2 800 m³;
- Mieszanka kruszywa łamanego – 4 500 m³;
- Stalowe bariery sprężyste – około 40 m;
- Słupki stalowe i tarcze znaków drogowych;
- Woda do celów technologicznych oraz do celów socjalnych w minimalnym zakresie;
- Olej napędowy i energia elektryczna na cele maszyn budowlanych.

W ramach wykonywania robót nie wystąpią odpady ani opakowania podlegające utylizacji, poza odpadami socjalnymi. Materiały masowe w postaci kruszywa i mieszanki mineralno - bitumicznej dostarczane będą do wbudowania samochodami samowładowczymi bez opakowania. Na czas transportu powyższe materiały zabezpieczone będą plandekami zapobiegającymi pyleniu materiałów.

Dla realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie wykorzystanie zasobów naturalnych w postaci dostępnych złóż kruszywa eksploatowanych na podstawie udzielonych koncesji jako element składowy mieszanek mineralno bitumicznych i mieszanki kruszywowej do wykonania podbudowy. Ukształtowanie korpusu drogowego przewidziane jest z wykorzystania gruntów pozyskanych z wykopów na odcinkach korekty przebiegu drogi w granice geodezyjne pasa drogowego. Orientacyjna ilość gruntu z wykopów wykorzystanego do realizacji przedsięwzięcia wyniesie około 20 000 m³.

Przebudowa projektowanych dróg nie spowoduje wytworzenia odpadów stanowiących zagrożenie dla środowiska i wymagających specjalistycznej utylizacji.

Faza eksploatacji

Eksploatacja omawianej inwestycji wymagała będzie wykorzystania przede wszystkim materiałów do bieżącego utrzymania dróg w postaci wody do mycia znaków, soli drogowej i piasku do łagodzenia śliskości zimowej.

Faza likwidacji

Likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała głównie z wytworzeniem znacznej ilości odpadów z prac rozbiórkowych oraz zapotrzebowaniem na energię elektryczną i olej napędowy na potrzebę sprzętu budowlanego, jak również wody na potrzebę rozbiórki powstałej nawierzchni oraz pracujących osób.

7. Rozwiązania chroniące środowisko

Faza realizacji

W związku z wystąpieniem okresowych uciążliwości w trakcie realizacji prac budowlanych zastosowane zostaną następujące rozwiązania w celu ich ograniczenia:

- Selektywna zbiórka odpadów.
- Poddanie wyselekcjonowanych frakcji odpadów odzyskowi.
- Zagospodarowanie odpadów zgodnie z ustawą o odpadach i przepisami prawa miejscowego.
- Wyznaczenie miejsc składowania materiałów potrzebnych do realizacji prac budowlanych w miejscach zapobiegających przedostawaniu się zanieczyszczeń do środowiska gruntowego lub wodnego.
- Wykorzystanie pozyskanych w toku budowy mas ziemnych do wykorzystania na miejscu dla ukształtowania terenu, a humusu do ukształtowania terenów zielonych.
- Ograniczenie wpływu hałasu emitowanego przy budowie przez ograniczenie robót do pory dziennej w godzinach 6:00 - 22:00.
- Organizacja zaplecza produkcyjnego poza terenem budowy.
- Lokalizacja toalety przenośnej typu TOI - TOI na obszarze budowy.
- Korzystanie w czasie budowy z mieszanek betonu cementowego dowożonych z wytwórni poza terenem budowy.
- Zadrzewienia nieobjęte wycinką z uwagi na lokalizacje i charakter robót nie będą narażone na uszkodzenia w stopniu większym niż przez obecny ruch drogowy.
- Ograniczenie ilości jednostek sprzętowych na terenie budowy do niezbędnego minimum: kilka jednostek sprzętowych typu koparka, ładowarka, walec stalowy lub ogumiony. Nie jest wymagane tworzenie bazy materiałowej. Materiały przewidziane do wbudowania, tj. kruszywo, mieszanka betonu cementowego, dostarczane będą bezpośrednio na budowę w miejsce ich wbudowania. Tankowanie jednostek transportowych zorganizowane będzie w macierzystych bazach sprzętowych wykonawcy robót. Może występować sporadyczne tankowanie olejem napędowym jednostek sprzętowych (walce, rozkładarka mieszanki betonu cementowego) w miejscu ich postoju, czyli na posesji gospodarstw rolnych w miejscach uzgodnionych z właścicielami na utwardzonych miejscach zabezpieczających przenikanie materiałów ropopochodnych do gruntu.
- Przestrzegane będą procedury by nie dopuścić do zanieczyszczenia wody i gruntu chemikaliami, rozpuszczalnikami, olejami itp. Teren budowy zostanie wyposażony w środki umożliwiające szybkie zebranie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
- W przypadku zaobserwowania w trakcie trwania prac budowlanych herpetofauny w sąsiedztwie rowu melioracyjnego w km 2+608 drogi gminnej nr 141019N zaleca się

odpowiednie zabezpieczenie tego odcinka tymczasowymi płótkami herpetologicznymi oraz prowadzenie prac pod nadzorem herpetologa.

W celu utrzymania właściwego poziomu akustycznego na terenie budowy maszyny oraz inne urządzenia techniczne powinny być:

- utrzymywane w stanie zapewniającym ich odpowiednią sprawność,
- stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone,
- obsługiwane przez przeszkolone osoby,
- chronione przed przeciążaniem ponad dopuszczalne obciążenie robocze,
- wyposażone w instrukcje bezpiecznej obsługi i konserwacji,
- urządzenia pracujące na budowie będą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. 2005. Nr 263, poz. 2202 ze zm.).

Faza eksploatacji

Eksploatacja omawianej inwestycji nie będzie wymagała wykorzystania wody, surowców, paliw oraz materiałów poza materiałami wykorzystywanymi do bieżącego utrzymania analizowanych dróg gminnych. Dlatego też nie przewiduje się stosowania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko. Zaleca się przede wszystkim minimalizację zużycia chlorku sodu do odładzania nawierzchni w ilości adekwatnej do standardu zimowego utrzymania dla dróg gminnych.

Faza likwidacji

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej budowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie projektowanych dróg we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość ich wieloletniego wykorzystania. W związku z powyższym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

8. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Faza realizacji

Realizacja przedmiotowej inwestycji powodować będzie wytworzenie nieznaczącej ilości odpadów powstałych w trakcie wykonywania prac rozbiórkowych i przygotowawczych.

W ramach wykonywania ww. prac powstaną odpady z rozbiórki barier betonowych typu zakopiańskiego w szacunkowej ilości:

- słupki betonowe barier - 1,0 m³ (9 szt.),
- deski żelbetowe barier około 0,6 m³ (8 szt.),
- pręty stalowe ze zbrojenia elementów barier żelbetowych – około 0,1 Mg,
- odpady z usuwania zakrzaczenia pasa drogowego z orientacyjnej powierzchni 10 000 m² w ilości około 200 mp,
- humus, darnina i grunty organiczne z odmulania rowów przydrożnych w ilości szacunkowej około 2 000 m³.

Powyższe odpady w postaci gruzu z betonu cementowego po rozdrobnieniu do wymaganej frakcji mogą być wykorzystane np. do ponownego wbudowania jako składnik mieszanki kruszywa mineralnego do wykonania podbudowy na wjazdach gospodarczych.

Pręty zbrojeniowe z elementów żelbetowych przekazane zostaną do recyklingu w postaci złomu stalowego.

Gałęzie z usuniętych drzew i krzewów będą możliwe do wykorzystania po rozdrobnieniu na zrąbki rębakiem na biomasę do zasilania kotłowni przystosowanej do tego typu paliwa.

Grunty organiczne mogą zostać przeznaczone do wykorzystania na zahumusowanie skarp korpusu drogowego, a nadmiar np. do rekultywacji odcinków istniejącej drogi poza granicami pasa drogowego.

Materiały masowe w postaci kruszywa i mieszanki betonu cementowego dostarczane będą do wbudowania samochodami samowładowczymi bez opakowania. Na czas transportu powyższe materiały zabezpieczone będą plandekami zapobiegającymi pyleniu materiałów.

Powyższe odpady należy zakwalifikować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2014 poz. 1923) do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, do podgrup:

- 17 01 01 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 02 01 - Drewno,
- 17 04 05 - Żelazo i stal,
- 17 05 03 - Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż w 17 05 03.

Dodatkowo powstawać mogą niewielkie ilości odpadów z podgrupy 17 09 – inne odpady z budowy.

Ww. odpady nie są odpadami należącymi do grupy odpadów niebezpiecznych.

Dodatkowo realizacja planowanej inwestycji w niewielkim stopniu przyczynić się może do lokalnego zwiększenia zanieczyszczenia powietrza. Związane to będzie z emisją spalin z maszyn budowlanych oraz środków transportu oraz hałasu. Oddziaływanie to będzie jednak miało charakter przejściowy, punktowy oraz krótkotrwały. Nie spowoduje to powstania trwałych zmian o charakterze ponadnormatywnym.

Praca maszyn budowlanych zawsze może się wiązać z ryzykiem powstania awarii, podczas których może dojść do bezpośredniego zanieczyszczenia gruntu olejami i/lub substancjami ropopochodnymi. W takich przypadkach, zawsze o charakterze krótkookresowym, do środowiska mogą przedostać się tylko niewielkie ilości zanieczyszczeń, a przestrzenny zasięg należy traktować, jako punktowy, niemający większego znaczenia dla lokalnego środowiska przyrodniczego. Ponadto dzięki stosowaniu maszyn, urządzeń i sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, wyposażonych w wymagane atesty oraz prowadzeniu prac konserwacyjnych i napraw pracującego sprzętu poza terenem budowy, sytuacje te zdarzać się mogą wyjątkowo incydentalnie.

Dzięki zastosowaniu sanitariatów typu TOI - TOI ze szczelnymi zbiornikami nie istnieje ryzyko powstania niebezpieczeństwa zanieczyszczenia wód ściekami sanitarnymi.

Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenu przedmiotowych dróg gminnych nie ulegnie zasadniczej zmianie w odniesieniu do stanu istniejącego. Istniejące odwodnienie (oraz projektowane po przebudowie) odbywa się powierzchniowo przez trawiaste powierzchnie pasa drogowego i skarp korpusu drogowego do rowów przydrożnych i melioracyjnych oraz na użytki zielone pełniące jednocześnie rolę zbiorników retencyjnych i odparowujących dla wód opadowych.

Powierzchnia zlewni obecna i po przebudowie zmieni się jedynie w zakresie wzrostu nawierzchni twardej z betonu cementowego i redukcji nawierzchni z pospółki.

- Nawierzchnia betonowa – 20 000 m².
- Pobocza z kruszywa mineralnego – 12 000 m².
- Tereny zielone – 43 300 m².

Powierzchnia zredukowana zlewni orientacyjnie wyniesie około 2,2 ha co przy średniej wartości opadów około 600 mm/rok stanowi około 13 200 m³ odpływu z terenu całego odcinka drogi objętego projektem przebudowy.

Prognozuje się, że oddziaływanie planowanej inwestycji w trakcie jej realizacji zamknie się w obrębie pasa drogowego omawianych dróg.

Faza eksploatacji

Eksploatacja planowanej inwestycji będzie powodowała wprowadzenia do środowiska niewielkiej ilości odpadów (kilka Mg/rok) w postaci piasku pozostałego po akcji zimowej; kod odpadu: 20 03 03 - Odpady z oczyszczania ulic i placów. Odpady te nie są odpadami należącymi do grupy odpadów niebezpiecznych.

Realizacja inwestycji skutkująca poprawą stanu nawierzchni docelowo wpłynie na obniżenie poziomu emisji hałasu, spalin i zapylenia w długofalowym okresie eksploatacyjnym.

Z uwagi na lokalny ruch pojazdów silnikowych, związany głównie z rolniczym charakterem terenu, zamawiający nie dysponuje pomiarami natężenia ruchu na przedmiotowej drodze.

Działania producentów samochodów w zakresie zaostrzenia norm dopuszczających emisje tlenków węgla i azotu do atmosfery spowodują, że sytuacja w tym zakresie nie powinna ulec pogorszeniu. Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowych drogach gminnych nr 141019N oraz 141048N jest względnie niewielkie i nie niesie zagrożeń nadmiernej emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W fazie eksploatacji omawianej drogi źródłem hałasu zawsze będzie ruch drogowy. Poprawa stanu nawierzchni i zwiększenie płynności ruchu przez zaprojektowanie nowej gładkiej nawierzchni pozwoli na ograniczenie go do dopuszczalnych granic.

Faza likwidacji

Likwidacja analizowanej inwestycji - hipotetyczna, polegałaby na pracach rozbiórkowych powstałej nawierzchni analizowanych dróg. W wyniku jej rozbiórki powstaną przede wszystkim odpady budowlane. Powstałe odpady powinny być zbierane w sposób selektywny i poddane możliwie w jak największej ilości odzyskowi.

W wyniku likwidacji omawianej inwestycji powstawać będą również hałas oraz niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne. Nie przewiduje się by tego typu zanieczyszczenia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Omawiane przedsięwzięcie znajduje się w odległości w linii prostej ok 45 km od granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Ze względu na charakter planowanej inwestycji oraz znaczną odległość nie stwierdza się wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym. W analizowanym przypadku postępowanie w sprawie oceny oddziaływań transgranicznych na środowisko nie jest wymagane.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia i różnorodność biologiczna

10.1 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zgodnie z zapisami art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody formami ochrony przyrody są:

- Parki narodowe,
- Rezerваты przyrody,
- Parki Krajobrazowe,
- Obszary Chronionego Krajobrazu (OChK),
- Obszary natura 2000,
- Pomniki przyrody,
- Stanowiska dokumentacyjne,
- Użytki ekologiczne,
- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- Ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi gminnej nr 141019N Gąski – Świdry i odcinka drogi gminnej nr 141048N Świdry – Dziegiele Oleckie nie leży na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Najbliżej położonymi od planowanej inwestycji formami ochrony przyrody spośród wymienionych w art. 6 ust. 1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody są:

Parki Narodowe

Najbliżej położonym od planowanej inwestycji parkiem narodowym jest Wigierski Park Narodowy. Oddalony jest od miejsca inwestycji o ok. 37 km. Został powołany 1 stycznia 1989 r. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 1988 r. (Dz. U. 1988. Nr 25, poz. 173). Park utworzony został na obszarze 14 956 hektarów. W chwili powstania był czwartym co do wielkości powierzchni polskim parkiem narodowym. Jego aktualna powierzchnia wynosi 14 988 ha, w tym 9 458 ha to grunty leśne, 2 908 ha – wody i 2 622 ha inne tereny, głównie użytkowane rolniczo (2 302 ha). Ochroną ścisłą objętych jest 623 ha, w tym 283 ha lasów. Obszary zagospodarowane rolniczo objęte są ochroną krajobrazową.

Rezerваты Przyrody

- Rezerwat Bartosze - obszar odległy o około 15,7 km od planowanej inwestycji. Powołany Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 30 czerwca 1964 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. z 1964 r. Nr 45, poz. 220). Celem rezerwatu jest zachowanie i ochrona procesów ekologicznych w siedliskach bagiennych.

Parki Krajobrazowe

- Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej – obszar odległy o około 39 km od planowanej inwestycji. Utworzony 14 stycznia 1998 r. Biegnie wzdłuż granicy Polski z Rosją

na powierzchni 14 620 ha i w całości leży w powiecie gołdapskim na terenie gminy Gołdap i Dubeninki. Puszcza Romincka jest to duży kompleks leśny o znacznym stopniu naturalności. Występują tu licznie rośliny będące relikktami polodowcowymi. Teren ten charakteryzuje się dużą zmiennością środowisk roślinnych, swoim charakterem Puszcza Romincka przypomina tajgę. Park ten został utworzony w celu zachowania wartości przyrodniczych, historycznych, krajobrazowych i rekreacyjnych Puszczy Rominckiej i jej okolic. Mozaikowata rzeźba terenu z licznymi wzniesieniami i podmokłymi obniżeniami terenu sprawia, że występują tu obok siebie zarówno borealne świerczyny na torfie jak i dobrze wykształcone lasy łąkowe. Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej został powołany rozporządzeniem Nr 6/98 Wojewody Suwalskiego z dnia 14 stycznia 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej (Dz. U. Woj. Suw. 1998. Nr 2/98).

- Suwalski Park Krajobrazowy - obszar odległy o około 39,6 km od planowanej inwestycji. Utworzony 12 stycznia 1976 roku na mocy uchwały Nr III/14/76 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Suwałkach celem ochrony unikatowego krajobrazu polodowcowego, szczególnych wartości przyrodniczych i geologicznych. Park położony jest na Pojezierzu Północnosuwalskim, które stanowi przykład krajobrazu polodowcowego z licznymi wzniesieniami morenowymi, wzniesieniami kemowymi, dolinami rzecznyymi, nieckami jezior oraz głązowiskami.

Obszary Chronionego Krajobrazu

- OChK Pojezierza Ełckiego – granica tego obszaru znajduje się po drugiej drogi krajowej nr 65, z którą graniczy droga gminna nr 141019N. Powołany Uchwałą Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2011. poz. 1295).
- OChK Doliny Legi - obszar odległy o około 4,5 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 155 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Legi (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2008. Nr 12057, poz. 3106).
- OChK Jezior Oleckich - obszar odległy o około 9 km od planowanej inwestycji. Ustanowiony Rozporządzeniem Nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2008. Nr 178, poz. 2621).
- OChK Jezior Rajgrodzkich - obszar odległy o około 13 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 156 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Rajgrodzkich (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2008. Nr 12066, poz. 3107).
- OChK Doliny Rospudy - obszar odległy o około 18,5 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 17/05 Wojewody Podlaskiego z dnia 25 lutego 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rospudy (Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 2005 r., Nr 54, poz. 730).

Obszary Natura 2000

- Murawy na Pojezierzu Ełckim PLH280041 - oddalony o ok. 7,5 km od planowanej inwestycji. Występuje tu tylko jeden rodzaj siedliska z Załącznika I oraz 1 gatunek z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Pierwszoplanową wartością tego obszaru są kserotermiczne murawy z klasy *Festuco-Brometea* i wyłącznie dla ich ochrony został powołany obszar. Są to barwne, bujne, półnaturalne zbiorowiska o charakterze mezofilnym. Wyróżniają się one dużym udziałem gatunków kserotermicznych i wapieniolubnych. Chociaż nie ma tutaj

najbardziej kserotermicznych gatunków o charakterze pontyjskim, które są charakterystyczne dla niższych jednostek fitosocjologicznych, to jednak występuje tutaj wiele roślin z klasy *Festuco-Brometea*. Zanotowano kilka rzadkich gatunków w skali całego kraju, a bardzo rzadkich dla flory lokalnej, jak np.: *Anemone sylvestris*, *Centaureum erythraea*, *Gentiana cruciata*, *Gypsophila fastigiata*, *Oxytropis pilosa*, *Primula veris*, *Trifolium montanum*.

- Jeziro Woszczelskie PLH280034 - oddalony o ok. 15,2 km od planowanej inwestycji. Głównymi elementami tego obszaru są: mezotroficzne jezioro, niewielkie powierzchnie łąkowe (wilgotna łąka trzęślicowa i płat świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie) i niewielki fragment niżowego łągu jesionowo-olszowego, który rozwija się wzdłuż cieku łączącego jeziora Sawinda Wielka z jez. Woszczelskim. Jezioro Woszczelskie stanowi siedlisko występowania zbiorowisk ramienic oraz rzadkich gatunków naczyniowych roślin zanurzonych. W obrębie zbiorowisk ramienic zidentyfikowano pięć gatunków, które znajdują się w Czerwonej Liście glonów w Polsce. Spośród nich trzy gatunki: ramienica zwyczajna *Chara rudis*, ramienica przeciwstawna *Ch. contraria* i ramienica krucha *Ch. fragilis* posiadają kategorię narażonych na wymarcie, a dwa gatunki: ramienica omszona *Ch. tomentosa* i krynicznicza tępą *Nitellopsis obtusa* zaliczono do rzadkich. Z roślin naczyniowych do gatunków objętych ochroną częściową należy *Dactylorhiza incarnata ssp. incarnata*. Do rzadkich roślin wodnych należy *Najas marina*, *Myriophyllum verticillatum* i *Potamogeton praelongus*. Brzegi jeziora oraz wypłyenia obficie porasta roślinność szuwarowa. Ma ona duże znaczenia dla występującej tu fauny kręgowców i bezkręgowców. Zbiorowiska szuwarowe wykorzystywane są jako schronienie oraz miejsca łąkowe i tarliskowe.
- Puszcza Borecka PLB280006 - oddalony o ok. 19,3 km od planowanej inwestycji. Puszcza Borecka jest ostoją ptaków leśnych związanych z naturalnymi drzewostanami puszczańskimi. Obszar uzyskał rangę ostoi ptaków o randze europejskiej, występuje w nim 25 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 9 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. Lęgnie się tu ponad 10 proc. krajowej populacji dzięcioła biało-grzbiatego oraz przynajmniej 1 proc. populacji krajowej: bociana czarnego, dzięcioła średniego, dzięcioła trójpalczastego, dzięcioła zielonosiwego, muchołówki białoszyjej, orlika krzykliwego, samotnika, jarząbka. Z innych ptaków z Zał. II Dyr. Siedliskowej oraz Zał. I Dyr. Ptasiej stwierdzono takie gatunki, jak: gąsiorzek, muchołówka mała, podróżniczek, zimorodek, rybitwa zwyczajna, derkacz, zielonka, kropiatka, żuraw, błotniak stawowy, kania czarna, trzmielojad, bielik, rybołów, orlik krzykliwy, bocian biały, bąk.
- Ostoja Borecka PLH280016 - oddalony o ok. 19,3 km od planowanej inwestycji. Obejmuje duży kompleks leśny, w którym dominują drzewostany liściaste ze znaczną domieszką świerka. Puszcza Borecka jest jednym z ważniejszych w Europie obszarów występowania typowych środkowoeuropejskich lasów liściastych, tzw. grądów subkontynentalnych z lipą, grabem, klonem i wiązem. Większość drzewostanów w Puszczy ma charakter naturalny, a część z nich osiągnęła wiek powyżej 150 lat. Puszcza posiada duże walory krajobrazowe, ze względu na silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu ukształtowaną przez lodowiec i znaczne różnice wysokości. Teren poprzecinany jest licznymi strumieniami i obfituje w małe zbiorniki wodne. W południowo - wschodniej części Puszczy występuje również kompleks jezior z jeziorami: Łażno i Wielki Szwałk. Natomiast w południowo-zachodniej części ostoi znajduje się jezioro Żabinek z dnem porośniętym łąkami ramieniowymi - cennym typem siedlisk. W obniżeniach terenu występują olsy lub otwarte trzęsawiska. Pośród lasów spotkać można liczne śródleśne wilgotne łąki.
- Torfowisko Zocie PLH280037 - oddalony o ok. 19,4 km od planowanej inwestycji. Na torfowisku "Zocie" odnotowano liczne gatunki flory naczyniowej i mszaki, chronione oraz zagrożone w skali Polski i Europy środkowej (Kruszelnicki 2001, Bloch-Orłowska, Pisarek 2005). Roślinność torfowiska "Zocie" jest zróżnicowana. Obok kwaśnych dystroficznych miejsc ze zbiorowiskami należącymi do torfowisk przejściowych *Scheuchzerietalia palustris* (7140), występujące tu fragmenty zaliczyć można do rzędu torfowisk eutroficznych *Caricetalia davalliana* o zasadowym pH (7230). W szczególności torfowisko pokrywają zbiorowiska:

turzycy nitkowatej *Caricetum lasiocarpae* oraz z domieszką przygielki białej *Rhynchospora alba*, bagnicy torfowej *Scheuchzeria palustris* i *Baethryon alpinum*. Ponadto występują tu fitocenozy: *Eleocharitetum quinqueflorae*, *Sphagno-Caricetum rostratae*, *Sphagnetum magellanici* i *Phragmitetum communis*. Na torfowisku odnotowano niedużą ilość sosny i brzozy omszonej *Betula pubescens*. Otaczające torfowisko lasy, to przeważnie wilgotne drzewostany z przewagą sosny *Pinus silvestris* z domieszką brzozy brodawkowatej *Betula pendula* i olszy czarnej *Alnus glutinosa* z zagłębieniami z okrzężnicą bagienną *Hottonia palustris*.

Pomniki przyrody

Najbliżej położonymi od miejsca planowanej inwestycji pomnikami przyrody są:

- Lipa drobnolistna *Tilia cordata* o pierśnicy 95 cm i wysokości 27 m - oddalona o ok. 5,5 km od planowanej inwestycji;
- Grupa 7 drzew - 2 dęby szypułkowe *Quercus robur* i 5 lip drobnolistnych *Tilia cordata* - oddalona o ok. 5,7 km od planowanej inwestycji;
- Świerk pospolity *Picea abies* o wysokości 30 m i obwodzie pnia 370 cm - oddalony o ok. 6,4 km od planowanej inwestycji;
- Klon pospolity *Acer platanoides* o pierśnicy 136 cm i wysokości 28 m - oddalony o ok. 6,7 km od planowanej inwestycji;
- Głaz narzutowy położony w miejscowości Kolonia Piaski na brzegu jez. Krzywe – oddalony o ok. 7 km od planowanej inwestycji;
- Grupa 48 drzew gatunku lipa drobnolistna *Tilia cordata* rosnących w miejscowości Straduny, wzdłuż drogi do osiedla byłego PGR Straduny - oddalona o ok. 7,2 km od planowanej inwestycji;
- Grusza pospolita *Pyrus communis* o pierśnicy 73 cm i wysokości 14 m - oddalona o ok. 7,6 km od planowanej inwestycji;
- Dąb szypułkowy *Quercus robur* o pierśnicy 125 cm i wysokości 27 m - oddalony o ok. 7,8 km od planowanej inwestycji;
- Dąb szypułkowy *Quercus robur* o pierśnicy 109 cm i wysokości 24 m - oddalony o ok. 7,9 km od planowanej inwestycji;
- Lipa drobnolistna *Tilia cordata* o pierśnicy 128 cm i wieku ok. 250 lat rosnąca w byłym PGR Straduny, obecnie park, 10 m od drogi Ełk – Olecko - oddalona o ok. 8 km od planowanej inwestycji;
- Dąb szypułkowy *Quercus robur* o pierśnicy 127 cm i wysokości 20 m - oddalony o ok. 8,2 km od planowanej inwestycji;
- Grupa 5 sosen amerykańskich (Wejmutka) *Pinus strobus* o wysokości 33 m, 33 m, 36 m, 34 m, 38 m i obwodach pni 197 cm, 205 cm, 250 cm, 246 cm, 183 cm - oddalona o ok. 8,8 km od planowanej inwestycji;
- Klon pospolity *Acer platanoides* o pierśnicy 112 cm i wysokości 23 m - oddalony o ok. 8,9 km od planowanej inwestycji;
- Modrzew europejski *Larix decidua* o wysokości 40 m i obwodzie pnia 271 cm - oddalony o ok. 8,9 km od planowanej inwestycji;

Stanowiska dokumentacyjne

Na terenie gminy Olecko, gdzie znajduje się planowana inwestycja nie występują stanowiska dokumentacyjne.

Użytki ekologiczne

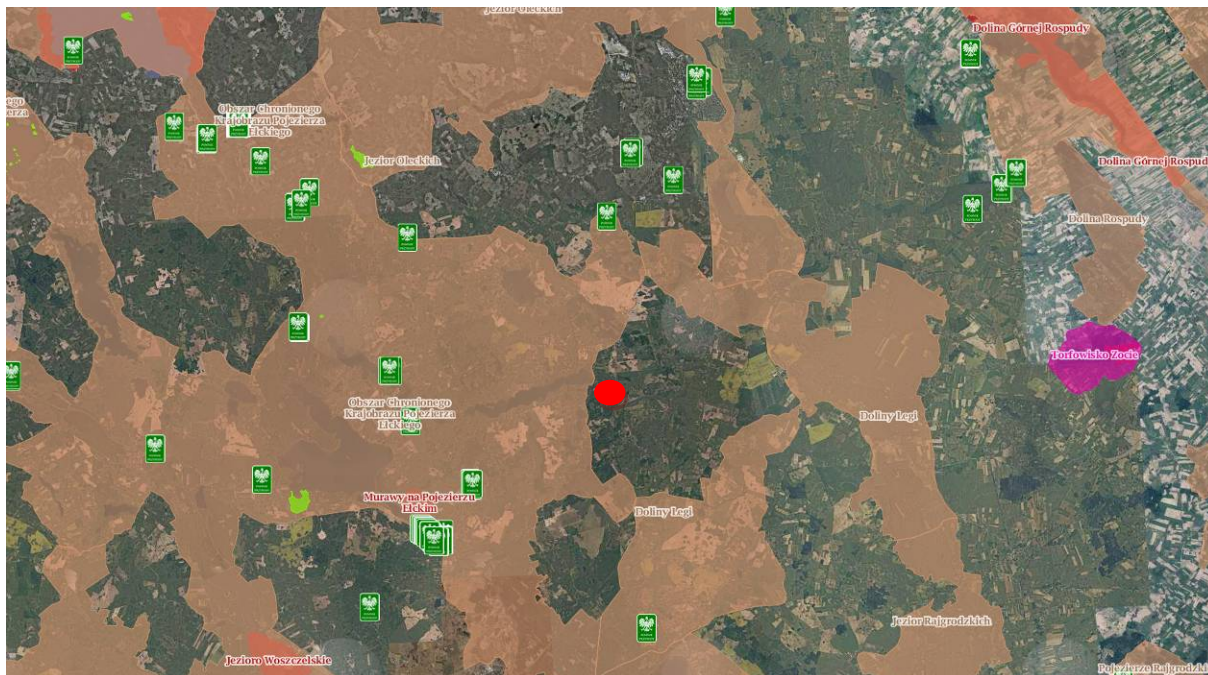
- Użytek ekologiczny Torfowisko Połom - oddalony o ok. 11 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 27/93 Wojewody Suwalskiego z dnia 26 kwietnia 1993 w sprawie uznania za użytki ekologiczne pozostałości ekosystemów (Dz. Urz. Woj. Suwalskiego. 1993. Nr 13, poz. 81). Celem ochrony tego użytku ekologicznego jest zachowanie śródleśnego jeziora dystroficznego z pływającym płem.
- Użytek ekologiczny Torfowisko Sikora - oddalony o ok. 11,5 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem nr 76 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 30 lipca 2009 roku w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Torfowisko Sikora" Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2009 r. Nr 105 poz. 1709). Jest to śródpolne torfowisko o powierzchni 50,4995 ha stanowiące stanowisko wielu gatunków roślin chronionych.
- Użytek ekologiczny Wyspa Dunajek - oddalony o ok. 12 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 27/93 Wojewody Suwalskiego z dnia 26 kwietnia 1993 r. w sprawie uznania za użytki ekologiczne pozostałości ekosystemów (Dz. Urz. Woj. Suwalskiego 1993. Nr 13, poz. 81). Stanowi go przede wszystkim starodrzew drzew liściastych obejmujący obszar półwyspu o nazwie Wyspa nad Jeziorem Mulistym na terenie o urozmaiconej rzeźbie i bioróżnorodności.
- Użytek ekologiczny Długi Mostek - oddalony o ok. 12,3 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 52 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2007. Nr 1, poz. 1). Celem ochrony tego użytku ekologicznego jest zachowanie walorów zatoki jeziora Oleckie Wielkie wraz z pasem roślinności szuwarowej stanowiącej miejsce przebywania i lęgów ptaków wodno - błotnych oraz miejsca tarliskowe ryb.

Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe

- Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy Torfowisko Zocie - oddalony o ok. 17,3 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 21 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 20 lipca 2007 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo - krajobrazowego Torfowisko Zocie (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. Nr 109, poz. 1553 z 2007r.).

Poniższa mapa przedstawia lokalizację inwestycji względem sąsiadujących obszarów chronionych.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI – ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Rycina 3 Lokalizacja inwestycji względem sąsiadujących obszarów chronionych (Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl).

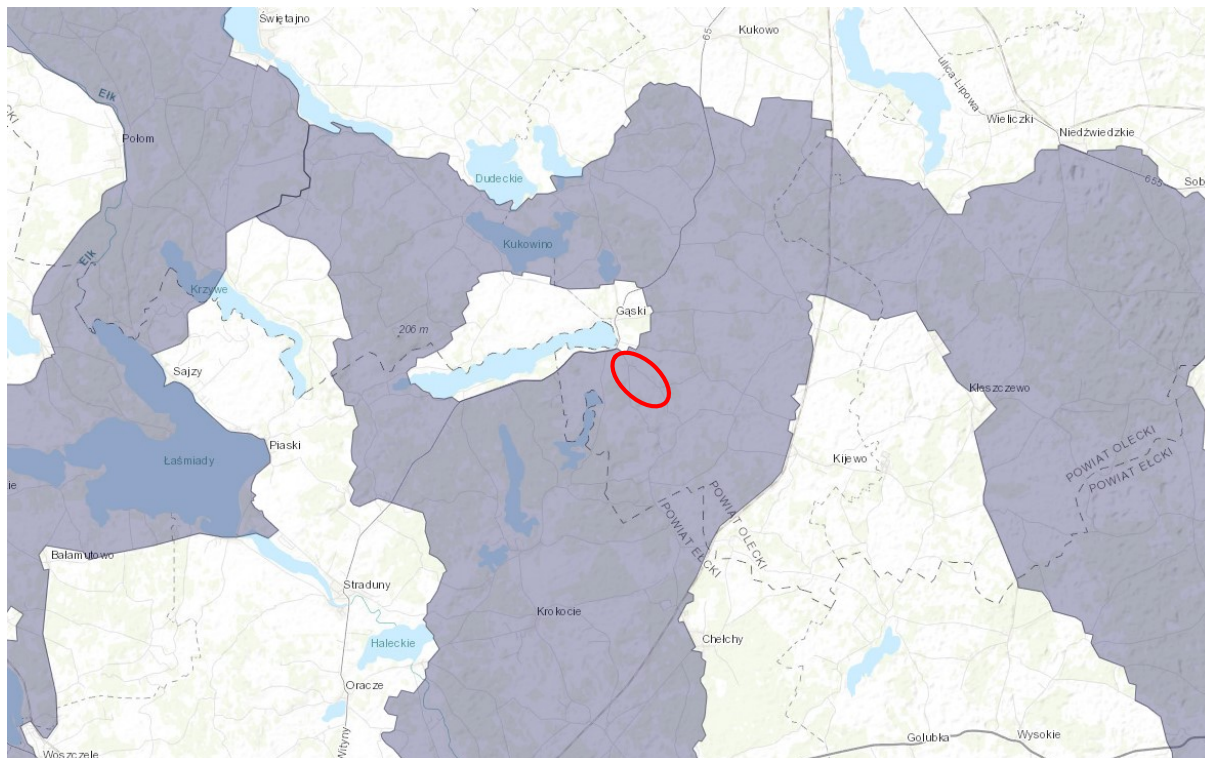
10.2 Korytarze ekologiczne

Teren planowanej inwestycji znajduje się na obszarze korytarza ekologicznego KPn-1D Pojezierze Ełckie. W odległości ok. 8,4 km na północny - zachód biegnie korytarz ekologiczny Puszcza Borecka KPn – 7A, natomiast ok 11,6 km na północ biegnie korytarz ekologiczny Dolina Rospudy KPn - 4B.

Wszystkie ww. korytarze wchodzi w skład Korytarza Północnego (KPn) - jednego z najistotniejszych dla migracji zwierząt korytarzy w Polsce.

Planowana inwestycja polega na przebudowie dróg gminnych, jest to inwestycja o niewielkiej skali. Nie przewiduje się zakłócenia funkcjonowania siedlisk i regionów przyrodniczych połączonych poprzez istnienie ww. korytarzy ekologicznych. Realizacja, eksploatacja i likwidacja analizowanej inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na łączność ekologiczną ww. korytarzy ekologicznych.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE DROGI GMINNEJ NR 141019N GĄSKI – ŚWIDRY DŁUGOŚCI OKOŁO 3,4 KM, I ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 141048N ŚWIDRY – DZIEGIELE OLECKIE DŁUGOŚCI OKOŁO 1,7 KM, GMINA OLECKO.



Rycina 4 Lokalizacja inwestycji względem sąsiadujących korytarzy ekologicznych (Źródło: mapa.korytarze.pl).

10.3 Różnorodność biologiczna

Zgodnie z Konwencją o różnorodności biologicznej różnorodność biologiczna to zróżnicowanie wszystkich żywych organizmów występujących na Ziemi w ekosystemach lądowych, morskich i słodkowodnych oraz w zespołach ekologicznych, których są częścią. Dotyczy ona różnorodności w obrębie gatunku (różnorodność genetyczna), pomiędzy gatunkami oraz różnorodności ekosystemów. Bioróżnorodność jest często stosowanym określeniem dla sumy gatunków lub ekosystemów analizowanych lub porównywanych obszarów.

W celu określenia różnorodności biologicznej obszaru planowanej inwestycji odbyto wizję terenową analizowanego terenu. W wyniku przeprowadzonej wizyty określono, że analizowany teren to istniejące drogi gminne. W sąsiedztwie planowanej inwestycji występują przede wszystkim nieużytki, łąki użytkowane kośno i pastwiskowo, pola uprawne, zabudowa zagrodowa mieszkaniowa oraz tereny leśne. Na obszarach tych nie odnotowano siedlisk z załącznika I i II oraz roślin i zwierząt objętych ochroną.

W związku z realizacją planowanej inwestycji nie ulegnie zmianie sposób użytkowania analizowanego obszaru, poza doprowadzeniem początkowego odcinka drogi nr 141019N do odpowiedniego jej przebiegu w terenie, zgodnego ze śladem geodezyjnym. Nie zwiększy się wielkość zajętego terenu, tym samym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła faktycznie negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru.

11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Oddziaływania skumulowane są wynikiem nakładania się na siebie oddziaływań analizowanego przedsięwzięcia z wpływem na środowisko istniejących i projektowanych inwestycji. Inwestycje, których oddziaływania mogą się wzajemnie kumulować to w szczególności istniejące i projektowane do przebudowy bądź budowy drogi. Na obszarze realizacji przedsięwzięcia nie zidentyfikowano innych przedsięwzięć o potencjalnych oddziaływań kumulujących się z planowanym przedsięwzięciem.

Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawę stanu technicznego analizowanych dróg gminnych i warunków ich eksploatacji. Z uwagi na liniowy charakter przedsięwzięcia nie wystąpi kumulacja oddziaływań na środowisko.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Analizowane przedsięwzięcie nie kwalifikuje się jako źródło potencjalnego wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ochrony środowiska. Poważnymi awariami w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2019, poz. 1396 ze zm.) są zdarzenia, w szczególności emisje, pożary lub eksplozje, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

13. Oddziaływanie na klimat i adaptacja do zmian klimatu

Faza realizacji

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi gminnej nr 141019N i nr 141048N może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do budowy analizowanej inwestycji wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak praca kilku maszyn wobec ogólnego ruchu komunikacyjnego w obrębie miejscowości Gąski – Świdry – Dziegiele Oleckie będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów i maszyn znajdujących się w omawianych miejscowościach. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie omawianego obszaru mogły powstać nadmierne skażenia powietrza, co skutkowało mogłoby potencjalnymi zmianami klimatu.

Faza eksploatacji

Eksploatacja planowanej inwestycji nie wpłynie na wykorzystanie zasobów nieodnawialnych surowców energetycznych i nie będzie powodować degradacji środowiska związanej z ich eksploatacją. Zmiana istniejącej nawierzchni z kruszywa mineralnego na nawierzchnię asfaltobetonową będzie skutkowało okresowym wzrostem temperatury przy nawierzchni o ok. 4 - 5°C.

Ponadto wykonanie szczelnej nawierzchni jezdni na szerokości 5 m skutkowało będzie zwiększonym odpływem wód opadowych z jezdni na przyległy teren i do przydrożnych rowów, co wpłynie na zwiększenie wilgotności w otoczeniu drogi i poprawę warunków wegetacji roślin. Wpływ powyższych zmian będzie śladowy z uwagi na skalę przedsięwzięcia i wprowadzone zmiany w środowisku w odniesieniu do stanu istniejącego. Tym samym eksploatacja ww. inwestycji nie przyczyni się do zmiany warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

Faza likwidacji

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

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

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

14. Przewidywana ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Faza realizacji

Gospodarka odpadami powstającymi w czasie realizacji przedsięwzięcia będzie odbywać się zgodnie z przepisami w zakresie gospodarowania odpadami, a w szczególności z przepisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. 2019, poz. 701 ze zm.).

Na terenie inwestycji nie będą występowały składowiska odpadów w rozumieniu ustawy o odpadach. Odpady wytwarzane na terenie inwestycji będą podlegały ewidencji ilościowej i jakościowej.

Powstałe odpady będą wstępnie segregowane i magazynowane w obrębie placu budowy na wyznaczonym, odpowiednio zabezpieczonym w tym celu terenie. Przez magazynowanie odpadów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach rozumie się:

- wstępne magazynowanie odpadów przez ich wytwórcę,
- tymczasowe magazynowanie odpadów przez prowadzącego zbieranie odpadów,
- magazynowanie odpadów przez prowadzącego przetwarzanie odpadów.

Odpady, które zostaną wytworzone na etapie realizacji inwestycji są charakterystyczne dla prac budowlanych. Odpady te, zgodnie z klasyfikacją zawartą w katalogu odpadów, będącym załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów będą to przede wszystkim odpady należące do kategorii do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, do podgrup i rodzajów:

- 17 01 - Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
 - 17 01 01 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów - ok. 1,6 m³,
- 17 02 - Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
 - 17 02 01 - Drewno - ok. 200 mp,
- 17 04 - Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
 - 17 04 05 - Żelazo i stal – ok. 0,1 Mg,
- 17 05 – Gleba i ziemia
 - 17 05 03 - Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż w 17 05 03 - ok. 2 000 m³,

- 17 09 – inne odpady z budowy (minimalne ilości do 2 Mg betonu cementowego z połączeń roboczych przy wykonywaniu nawierzchni).

Wykonawca robót powinien pamiętać, iż zgodnie z wymogami ustawy o odpadach:

- Odpady powinny być w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania. W sytuacji, kiedy warunek ten nie jest możliwy do spełnienia, odpady powinny być przekazywane do najbliższej położonych miejsc, gdzie jedna z wymienionych czynności może być przeprowadzona.
- Odpady powinny być zbierane w sposób selektywny.
- Unieszkodliwianiu poddaje się te odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.
- Wytwórca odpadów może zlecić wykonanie obowiązku gospodarowania odpadami innemu posiadaczowi odpadów, ale przekazywać odpady można wyłącznie podmiotom, które uzyskały zezwolenie organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

Magazynowane odpady będą sukcesywnie przekazywane do odzysku, unieszkodliwiania lub docelowego składowania. Odpady będą przewożone do koncesjonowanego odbiorcy posiadającego stosowne zezwolenie na ich odbiór, transport i unieszkodliwienie. Przewóz będzie odbywał się samochodami posiadającymi odpowiednie zabezpieczenie przewożonego materiału. Transport odpadów realizowany będzie przez firmy podwykonawcze posiadające odpowiednie zezwolenia.

W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji będzie na bieżąco porządkowany ze szczególnym uwzględnieniem materiałów mogących wpłynąć negatywnie na otaczający teren (materiały pędne, smary i opakowania po nich). Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zostanie uprzątnięty.

Podsumowując, przy zastosowaniu ww. zaleceń budowa planowanej inwestycji oraz powstałe w jej wyniku odpady nie powinny negatywnie oddziaływać na środowisko.

Faza eksploatacji

Jedynym źródłem powstających odpadów w trakcie eksploatacji planowanej inwestycji będzie piasek pozostały po akcji zimowego utrzymania drogi w wielkości jedynie kilku Mg/rok.

Faza likwidacji

Likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała głównie z wytworzeniem znacznej ilości odpadów z prac rozbiórkowych powstałej nawierzchni, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Wszystkie odpady powstałe podczas likwidacji omawianego przedsięwzięcia powinny być zbierane w sposób selektywny, a odzyskane frakcje przekazane odpowiednim podmiotom. Ilość powstałych odpadów odpowiadać będzie ilości materiałów wykorzystanych w trakcie budowy przedmiotowej inwestycji.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie projektowanych dróg we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość ich wieloletniego wykorzystania. W związku z powyższym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.