

## **DECYZJA** **O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 i 85 ust. 1 i 2 pkt 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. z 2024 r. poz. 1112 / oraz § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 67 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 i § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz. U. poz. 1839 z późn. zm./ po rozpatrzeniu wniosku **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie**, oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

### **USTALAM**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą „*Budowa obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63*” w *wariancie W2C* i jednocześnie:

#### **I. Określam:**

##### **1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 w wariantcie W2C o długości projektowanej około 7370,5 m. Trasa przebiegać będzie od strony północnej miasta Pisz z rejonu miejscowości Maldanin i Imionek w kierunku na południe. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko - mazurskiego, powiatu piskiego, gminy Pisz.

Projektowana droga krajowa będzie jednojezdniową drogą klasy GP, o szerokości jezdni 7,0 m (2x3,5m). Zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmuje:

- budowę odcinka drogi głównej ruchu przyspieszonego o przekroju 1x2,
- budowę skrzyżowań typu rondo,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad obwodnicą,
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy: rowów drogowych, kanalizacji deszczowej, urządzeń podczyszczających, zbiorników retencyjnych, przepustów i innych,
- przebudowę istniejących dróg oraz budowę dodatkowych jezdni dla obsługi ruchu lokalnego – działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy,
- realizację rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko w tym: ekranów akustycznych, zieleni ochronnej, przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronnego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także infrastruktury technicznej związanej z drogami,
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą w związku z kolizjami z ww. infrastrukturą.

Ponadto, przewidziano obsługę ruchu pieszych oraz rowerzystów poprzez zaprojektowane chodniki oraz ścieżki pieszko-rowerowe, a w rejonie projektowanych skrzyżowań typu rondo zaplanowano przejścia dla pieszych i rowerzystów. W związku z realizacją inwestycji konieczna będzie przebudowa drogi krajowej DK 58 i DK 63, dróg powiatowych – DP 1522N i DP 1656N oraz gminnych: droga gminna DG 174523N (ul. Wąglika), droga gminna bez numeru w km 1+540 podwariantu 2, droga wewnętrzna bez numeru (ul. Spokojna). Dodatkowe jezdnie o charakterze dróg publicznych zlokalizowane wzdłuż głównej trasy obwodnicy odpowiadać będą parametrom technicznym drogi klasy D. Przedsięwzięcie nie stanowi drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

W ramach przebudowy istniejącej linii wysokiego napięcia relacji Pisz – Nida przewiduje się wstawienie 1 dodatkowego słupa w istniejącym ciągu linii 110 kV po lewej (wschodniej) stronie projektowanej obwodnicy w km ok. 2+070 podwariantu C. Prace związane z przebudową polegać będą na: wyłączeniu odcinka przebudowywanej linii spod napięcia i uziemieniu we wszystkich punktach zasilania, wykonaniu

wykopu pod słup, fundamentów w wykopie, poziomym montażu słupa w pobliżu fundamentu, pionowym montażu konstrukcji słupa na fundamencie i montażu przewodów wraz z izolacją.

Obligatoryjnie oświetlane będą skrzyżowania typu rondo oraz przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów. Cała trasa wraz ze zbiornikami wód opadowych zostanie wygradzona.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną:

- roboty przygotowawcze poprzez wycinkę zadrzewień i zakrzewień wchodzących w kolizję z inwestycją, zdjęcie warstwy ziemi pod planowaną drogę,
- rozbiórka odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną inwestycją,
- usunięcie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (w miejscach kolizji),
- roboty ziemne i budowlane dla korpusu drogowego oraz pozostałych elementów układu komunikacyjnego związane z funkcjonowaniem drogi, w tym jezdni, obiektów inżynierskich,
- elementy odwodnienia,
- ekrany akustyczne,
- nasadzenia zastępcze,
- oznakowanie drogowe poziome i pionowe,
- oświetlenie drogowe.

**2. Warunki wykorzystania terenu w fazach realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

- 1) w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, chyba że przyjęte założenia technologiczne związane z koniecznością zapewnienia i utrzymania ciągłości robót wymagają zwiększenia wskazanego wymiaru godzinowego;
- 2) w pobliżu zabudowań mieszkalnych unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów);
- 3) zaplecze budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów w pierwszej kolejności organizować na terenach o istniejącym podłożu utwardzonym; teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej uszczelnić;
- 4) zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parking sprzętu i maszyn lokalizować:
  - a) poza terenami zalesionymi,
  - b) poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt,
  - c) z dala od terenów podlegających ochronie przed hałasem,
  - d) w odległości min. 50 m od cieków wodnych, dolin rzecznych, zbiorników wodnych, systemów melioracyjnych i stref ochronnych ujęć wód,
  - e) poza terenami podmokłymi, zagrożenia powodziowego, zatorfionymi obniżeniami, miejscami płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach; wyjątek stanowić będą tymczasowe niewielkie bazy materiałowe niezbędne do zapewnienia możliwości realizacji obiektów na ciekach i rowach melioracyjnych;
- 5) tymczasowe niewielkie bazy materiałowe w sąsiedztwie realizowanych obiektów na ciekach i rowach melioracyjnych lokalizować w granicach planowanego pasa drogowego; w tych bazach nie dopuszcza się składowania odpadów niebezpiecznych i materiałów budowlanych mogących zagrażać środowisku gruntowo-wodnemu; dopuszcza się jedynie składowanie na bieżąco wykorzystywanych materiałów budowlanych;
- 6) bazy materiałowe oraz zaplecze budowy w części przeznaczonej do składowania materiałów innych niż kruszywa i niezanieczyszczone masy ziemne, odpadów (w tym niebezpiecznych) oraz parkingi maszyn i sprzętu budowlanego, w tym miejsca do tankowania pojazdów i maszyn utwardzić lub uszczelnić i zorganizować w taki sposób, aby zapobiec ewentualnym wyciekom zanieczyszczeń do gruntu, m.in.:
  - a) wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym;
  - b) place przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych zlokalizować na podłożu utwardzonym płytami betonowymi oraz uszczelnionym materiałami nieprzepuszczalnymi, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych;
  - c) w pozostałych przypadkach bazy materiałowe i składowiska odpadów (w przypadku materiałów i odpadów niestanowiących zagrożenia dla środowiskach) utwardzić;

- 7) plac budowy oraz zaplecze budowy oraz miejsca składowania odpadów wyposażyć w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów); w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie; substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zebrać przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazać do utylizacji; użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy zabezpieczyć przed wyciekami paliw i olejów;
- 8) prace związane z realizacją obiektów mostowych prowadzić w sposób zabezpieczający przed erozją powierzchniową i wypłukiwaniem do cieku drobnej frakcji; (skarpy umocnić i obsiać trawą);
- 9) podczas realizacji obiektu mostowego na rzece Pisa stosować siatki/płachty ochronne zabezpieczające przed przedostawaniem się do wód zanieczyszczeń i materiałów budowlanych;
- 10) wszystkie prace w korycie cieków prowadzić z zachowaniem ciągłości hydrologicznej cieku;
- 11) fundamenty mostu realizować przy zastosowaniu ścianek szczelnych;
- 12) drogi techniczne i dojazdowe lokalizować poza stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt;
- 13) zdjęty humus składować na przyzmacach i wykorzystać do rekultywacji terenu;
- 14) fragmenty zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych (z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej) należące do typów (kody): 91E0, 91D0, 7140, 3260, 9170, które leżą w granicach inwestycji, ale nie zostaną zniszczone należy zabezpieczyć na czas robót budowlanych - w celu niedoprowadzenia do zmiany warunków tych siedlisk. W tym celu nadzór przyrodniczy powinien je oznaczyć w sposób widoczny dla wykonawcy prac, np. poprzez wygradzenie taśmą;
- 15) w trakcie prac ziemnych prowadzonych w okresie aktywności herpetofauny, tj. od ok. połowy lutego do ok. połowy października, głębokie wykopy zabezpieczyć płotkami zapobiegającymi wpadaniu herpetofauny do wykopów (płotki tymczasowe) zlokalizowanymi w km drogi:
  - a) od km 0+000 do km 0+403 drogi (podwariant 2),
  - b) od km 0+722 do km 1+666 drogi (podwariant 2),
  - c) od km 3+322 do km 4+013 drogi (podwariant 2),
  - d) od km 4+665 do km 4+860 drogi (podwariant 2),
  - e) od km 0+190 do km 0+366 drogi (podwariant C),
  - f) od km 0+813 do km 1+628 drogi (podwariant C),
  - g) od km 2+405 do km 2+498 drogi (podwariant C);
 szczegóły lokalizacji płotków mogą zostać zmienione przez nadzór przyrodniczy na podstawie aktualnych danych przyrodniczych dotyczących występowania herpetofauny;
- 16) obustronne ogrodzenia ochronne z folii, agrowłókniny lub agrotkaniny, o wysokości min. 50 cm wkopać w grunt na głębokość min. 20 cm i wyposażyć w przewieszkę pochyloną w stronę terenu przyległego oraz zakończyć u-kształtną zawrotką; zamiast przewieszki dopuszcza się pochycenie ogrodzenia pod kątem 45°;
- 17) prowadzić kontrolę wykopów przez nadzór herpetologiczny pod kątem obecności w nich herpetofauny; skarpy wykopów ukształtować tak, by zwierzęta mogły się z nich samodzielnie wydostać; codziennie rano przed rozpoczęciem robót oraz pod koniec dnia po zakończeniu prac, a także dodatkowo przed zasypaniem wykopów prowadzić kontrolę wykopów, a w przypadku stwierdzenia w nich obecności zwierząt, należy je odłowić i przenieść na stanowiska zastępcze znajdujące się poza obszarem inwestycji;
- 18) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się przeprowadzenie wycinki we wcześniejszym okresie, tj. od lipca, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk prowadzić na bieżąco przed rozpoczęciem prac, a w przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, miejsca te zabezpieczyć przed zniszczeniem; prowadzenie prac w tych siedliskach możliwe jest po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy zakończenia lęgów i po uzyskaniu zezwolenia na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną;
- 19) prace budowlane na odcinku drogi od km 0+300 do km 0+500 podwariantu C zaplanować w sposób uwzględniający okres aktywności orlika krzykliwego; tzn. prace prowadzić poza terminem obowiązywania ochrony okresowej, tj. poza terminem od 1 marca do 31 sierpnia (mimo wskazanego terminu realizacji prac należy uzyskać zezwolenie tutejszego organu na płoszenie i niepokojenie ptaków oraz trwałe zniszczenie siedliska gatunku objętego ścisłą ochroną gatunkową).
- 20) drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, rosnące w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, narażone na uszkodzenia (zwłaszcza w postaci otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego) zabezpieczyć przez owinięcie ich na wysokość 1,6 - 2,0 m matami ze słomy, mocowanymi drutem lub syntetycznym sznurkiem co 40-60 cm; dodatkowo od strony szczególnego zagrożenia uszkodzeniami oszalać pnie drzew deskami;
- 21) stosując oszalowanie częściowe lub całkowite z desek wokół pni drzew należy zwrócić uwagę aby:

- a) wysokość oszalowania wynosiła ponad 150 cm - najkorzystniej jest gdy osłona taka sięga do wysokości pierwszych gałęzi czyli ok. 2 m;
- b) dolna część desek opierała się na podłożu (była lekko wkopana); jeśli jest to niemożliwe (np. przez tzw. nabiegi korzeniowe), należy deski obsypać ziemią lub zastosować dodatkową opaskę z drutu;
- c) oszalowanie całkowite lub częściowe pnia drzewa powinno być przymocowane opaskami z drutu lub syntetycznego sznurka, należy je stosować w odległości co 40 – 60 cm, czyli minimum trzy na pniu;
- d) w przypadku zwartych skupisk drzew i krzewów dopuszcza się wygradzenie terenu, wyznaczonego przez rzut ich korony;
- 22) w przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycince zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom pobór wody i soli mineralnych oraz dostęp do powietrza; chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychaniem i niską temperaturą; zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia; jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) bryłę korzeniową należy osłonić matami z geowłókniny lub juty; jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, należy je przyciąć do miejsca zdrowego;
- 23) w zasięgu strefy korzeniowej i rzutów koron drzew nie składować żadnych materiałów ziemnych, materiałów budowlanych oraz nie instalować maszyn budowlanych; materiały takie jak: cement, kruszywa, paliwa, lepiszcze itp. składować co najmniej 10 m od pni drzew;
- 24) w przypadku kolizji gałęzi drzew z prowadzonymi pracami budowlanymi zasięg korony drzewa ograniczyć poprzez podwiązanie dolnych gałęzi ku górze; wystarczająco elastyczne, młode gałęzie można przymocować do pnia drzewa, nieco grubsze do gałęzi znajdujących się powyżej; nie przycinać zdrowych gałęzi;
- 25) wszelkie cięcia (korzeni czy gałęzi) wykonywać za pomocą ostrych, zdezynfekowanych narzędzi, najlepiej sekatora lub piły ręcznej; cięcie wykonywać zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego;
- 26) inwestycję przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ornitologii, herpetologii oraz botaniki obejmującym cały obszar oddziaływania planowanych zamierzeń inwestycyjnych, tj. obszar inwestycji oraz jego sąsiedztwo narażone na ewentualne negatywne oddziaływania związane z budową drogi i obiektów towarzyszących; nadzorem przyrodniczym objąć:
- a) inspekcję terenu przez specjalistę ornitologa na obecność gniazd gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień i zakrzewień, jeśli wycinka będzie prowadzona w okresie lęgowym ptaków; kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac; w przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda;
- b) kontrolę wykopów ziemnych pod kątem obecności w nich zwierząt (głównie płazów i gadów); w przypadku uwięzienia zwierząt, należy je uwolnić i przenieść w bezpieczne miejsce; przemieszczania gatunków płazów i gadów objętych ochroną gatunkową może dokonywać wyłącznie nadzór herpetologiczny; konieczny jest nadzór herpetologa z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania herpetofauny;
- c) lokalizację tymczasowych płotków dla płazów, wykonanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów, weryfikację szczelności płotków w okresie budowy (nadzór herpetologiczny);
- d) ocenę poprawności wykonania zabezpieczeń siedlisk (pkt 14), oznaczenie ich w sposób widoczny dla wykonawcy, aby zapobiec przypadkowemu zniszczeniu (nadzór botaniczny).
- 27) prace budowlane prowadzić przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego przed wyciekami płynów eksploatacyjnych;
- 28) zaplecze budowy bazy materiałowej, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca gromadzenia odpadów lokalizować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, strefami ochronnymi ujęć wód, w odległości min. 50 m od cieków naturalnych, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych. Dopuszcza się lokalizowanie w pobliżu rzeki Pisa lokalnych zapleczy budowy, sprzętu i składu materiałów niepodatnych na migrację wodną (np. belki, zbrojenia itp.) - jedynie w celu realizacji obiektu mostowego;
- 29) w przypadku konieczności umacniania koryt cieków naturalnych, umocnienia wykonać z materiałów naturalnych, zachowując w jak największym stopniu roślinność naturalną;
- 30) podpory/filary budowanych obiektów mostowych lokalizować poza korytami cieków naturalnych;
- 31) w celu ograniczenia możliwości zamulenia cieków naturalnych wody z wykopów odprowadzać do cieków naturalnych po uprzednim podczyszczeniu z piasku i zawiesiny;

- 32) zaplecze budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do unieszkodliwienia podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie;
- 33) Ścieki bytowe z terenu budowy gromadzić w szczelnych bezodpływowych zbiornikach przenośnych sanitariatów, a następnie systematycznie wywozić do oczyszczalni ścieków;
- 34) ograniczyć ilość powstających odpadów. Wytworzone odpady gromadzić selektywnie w wyznaczonym miejscu na utwardzonym podłożu w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego a następnie zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty;
- 35) prace w obrębie koryta cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód nie dopuszczając jednocześnie do ich zanieczyszczenia;
- 36) nie powodować trwałych zmian stosunków wodnych terenów przyległych;
- 37) przed wylotem wód opadowych i roztopowych do rzeki Pisy i Jeziora Maldanin, przedmiotowe wody podczyszczać w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych; za zestawami urządzeń, tj. osadnikiem i separatorem zabudować studnię z zastawką, umożliwiającą odcięcie wód na wypadek awarii.

### 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji:

#### **W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:**

- 1) w km od 1+571 do 1+734 (podwariant 2), po lewej stronie drogi zaprojektować trwale związany z gruntem, jednostronnie pochłaniający ekran akustyczny o długości 161 m i wysokości 3,0 m, o następujących parametrach:
  - a) klasa własności pochłaniających co najmniej A4, pochłanianie  $DL\alpha \geq 12$  dB;
  - b) klasa własności dźwiękoizolacyjnych B3, wskaźnik izolacyjności od dźwięków powietrznych  $DLR \geq 24$  dB;
- 2) zapewnić rezerwy terenowe pod budowę ekranów akustycznych:
  - a) od km ok. 1+200 do km ok. 1+470 (podwariant 2), po prawej stronie drogi,
  - b) od km ok. 1+490 do km 1+571 (podwariant 2), po lewej stronie drogi;
- 3) umocnienia cieków wykonać przy użyciu materiałów naturalnych jak: narzut kamienny, darnina, faszyna, biomaty biodegradowalne z nasionami traw itp.;
- 4) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogowych realizować w oparciu o kanalizację deszczową, zbiorniki wód deszczowych i rowy drogowe, w tym uszczelnione na całym odcinku drogi znajdującym się w obrębie GZWP nr 216, tj.:
  - a) od km ok. 3+020 do km ok. 3+780 Podwariantu 2 – kanalizacja deszczowa, rowy szczelne, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - b) od km ok. 3+780 do km ok. 4+160 Podwariantu 2 - kanalizacja deszczowa, rowy szczelne, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - c) od km ok. 4+160 do km ok. 4+640 Podwariantu 2 - kanalizacja deszczowa, rowy szczelne, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - d) od km ok. 4+640 do km ok. 4+840 Podwariantu 2 - kanalizacja deszczowa, rowy szczelne, odprowadzenie wód do cieku Jagodnia,
  - e) od km ok. 0+000 do km ok. 0+180 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do rowu drogowego,
  - f) od km ok. 0+240 do km ok. 0+310 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - g) od km ok. 0+310 do km ok. 0+400 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do rowu R-BN,
  - h) od km ok. 0+400 do km ok. 0+900 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - i) od km ok. 1+300 do km ok. 1+950 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego,
  - j) od km ok. 1+950 do km ok. 2+050 Podwariantu C - kanalizacja deszczowa, odprowadzenie wód do zbiornika retencyjnego;
- 5) zbiorniki retencyjne udostępnić płazom, zapewniając nachylenie skarp zbiorników wynoszące poniżej 1:2,5, ułatwiające opuszczenie płazom zbiornika w wybranych miejscach, na obszarze min. 25% zbiornika;

6) wykonać przejścia dla zwierząt w następujących lokalizacjach:

Lokalizacja (km podwariantu ok.)	Rodzaj przejścia	Oznaczenie przejścia w projekcie	Minimalne parametry przestrzeni udostępnionej do migracji zwierząt				Zinwentaryzowane gatunki zwierząt, które wykorzystywać będą przejście
			Szerokość [m]	Wysokość [m]	Długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	
Podwariant 2							
0+213	przejście dla zwierząt małych	PZM-2.7	2,0	1,45	39,5	0,07	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
0+811	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim	PZMz – 3.3	3,5	2,5	20,0	-	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
1+013	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim	PZMz – 3.5	3,5	2,5	15,5	-	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
1+373	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim	PZMz – 3.9	3,0	2,5	23,5	-	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>



Lokalizacja (km podwariantu ok.)	Rodzaj przejścia	Oznaczenie przejścia w projekcie	Minimalne parametry przestrzeni udostępnionej do migracji zwierząt				Zinventaryzowane gatunki zwierząt, które wykorzystywać będą przejście
			Szerokość [m]	Wysokość [m]	Długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	
2+473	przejście dla zwierząt małych	PZM-5,0	2,0	1,45	18,0	0,07	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
3+751	przejście dla zwierząt średnich pod obiektem mostowym na rzece Pisa	MD-6.2	obustronne półki o szerokości 10 m i wysokości 3,5 m			-	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i> , Wilk <i>Canis lupus</i>
4+676	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim Jagodnia	PZMz-7.2	2,0	1,45	15,5	0,07	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>

Lokalizacja (km podwariantu ok.)	Rodzaj przejścia	Oznaczenie przejścia w projekcie	Minimalne parametry przestrzeni udostępnionej do migracji zwierząt				Zinventaryzowane gatunki zwierząt, które wykorzystywać będą przejście
			Szerokość [m]	Wysokość [m]	Długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	
Podwariant C							

0+315	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim	PZMz-0.3	3,5	2,5	25,0	-	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
0+406	przejazd gospodarczy pełniący funkcję przejścia dla zwierząt dużych	WG-0.4	10,0 m (szerokość obiektu) x 4,5 m (wysokość obiektu) - w skrajnię przejścia wlicza się drogę o nawierzchni z kruszywa o szerokości 5 m			1,5	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i> , Wilk <i>Canis lupus</i>
0+721	przejście dla zwierząt małych	PZM-0.7	2,0	1,45	21,0	0,07	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
1+431	przejście dla zwierząt małych	PZM- 1.4	2,0	1,45	19,0	0,07	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i>
1+651	przejazd gospodarczy pełniący funkcję przejścia dla zwierząt dużych	WG-1.7	10,0 m (szerokość obiektu) x 4,5 m (wysokość obiektu) - w skrajnię przejścia wlicza się drogę o nawierzchni z kruszywa szerokości 5 m			1,5	Grzebiuszka ziemna <i>Pelobates fuscus</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , Traszka zwyczajna <i>Lissotriton vulgaris</i> , Żaba moczarowa <i>Rana arvalis</i> , Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Żaby zielone kompleks, <i>Pelophylax esculentus</i> complex, Gniewosz plamisty <i>Coronella austriaca</i> , Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i> , Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , Zaskroniec zwyczajny <i>Natrix natrix</i> , Żmija zygzakowata <i>Vipera berus</i> , Bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Kret <i>Talpa europaea</i> , Wiewiórka pospolita <i>Sciurus vulgaris</i> , Wilk <i>Canis lupus</i>

7) w strefie udostępnianej do migracji zwierząt oraz w obrębie światła najść na przejścia dla zwierząt zastosować rowy kryte; w obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się otwarte rowy o nachyleniu skarp > 1:2; ukształtowanie terenu w obrębie przejść powinno umożliwiać migrację, w związku z powyższym zaleca się kształtowanie skarp o nachyleniu 1<:2,5, w obrębie do 50 m od przejścia;

8) na obiektach będących przejściami dla dużych i średnich zwierząt oraz po 50 m przed i za tymi obiektami zastosować ekrany przeciwośnieniowe o wysokości 2,4 m;



- 9) teren przejść dla zwierząt oraz teren w strefie najść do przejść pokryć gruntem rodzimym i pozostawić do naturalnej sukcesji;
- 10) do obsiewu stosować rodzime gatunki traw, dobrane do typów występujących w danym terenie;
- 11) w przebiegu drogi wykonać pasy zieleni naprowadzającej w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierząt oraz nasadzeń izolacyjno-osłonowych na odcinkach drogi przebiegających w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej;
- 12) nasadzenia wykonać z wykorzystaniem rodzimych gatunków drzew i krzewów (występujących w danym regionie); jedynie w terenie o charakterze miejskim, np. na rondach, możliwe jest sadzenie gatunków obcego pochodzenia i ozdobnych odmian gatunków rodzimych (z wyjątkiem gatunków inwazyjnych); proponowany dobór gatunkowy dla zieleni przy przejściach dla zwierząt: dąb szypułkowy, grab pospolity, brzoza brodawkowata, klon polny, klon zwyczajny, olsza czarna, sosna zwyczajna, wierzba biała, wierzba iwa, jabłoń dzika, szakłak pospolity, kruszyna pospolita, suchodrzew pospolity, bez czarny, wierzba purpurowa, głóg jednoszyjkowy, leszczyna pospolita, śliwa tarnina, czeremcha zwyczajna, róża dzika;
- 13) w rejonie przejść dla zwierząt zaprojektować wykonanie nasadzeń naprowadzających zwierzęta na przejścia, których strukturę należy dostosować do wymagań siedliskowych zwierząt, dla których jest przeznaczone dane przejście; roślinność w obrębie przejść tak rozmieścić, by osłonić widoczne na powierzchni terenu elementy konstrukcji obiektu i infrastruktury towarzyszącej, co przyczyni się do zmniejszenia bariery behawioralnej powodującej odstraszenie zwierząt od przejścia; na pozostałej powierzchni przejść pozostawić obszar do naturalnej sukcesji zieleni;
- 14) przy naprowadzaniu zwierząt na przejścia zastosować gęste, co najmniej 2-rzędowe nasadzenia krzewów średnio i wysokopiennych, w wieźbie nieregularnej, tworzące nieprzerwane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia oraz łączące się z naturalnymi pasami zadrzewień w otoczeniu drogi; roślinność tę prowadzić wzdłuż ogrodzeń ochronnych (w obu kierunkach od obiektu);
- 15) w doborze gatunkowym do wykonania nasadzeń w rejonie przejść dla zwierząt kierować się składem gatunkowym dendroflory sąsiadującej z przejściem; w celu skutecznego wabienia zwierząt w kierunku przejścia w proponowanym doborze gatunkowym uwzględniać gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową dla zwierząt;
- 16) na odcinkach projektowanej drogi, sąsiadujących z terenami zabudowanymi wprowadzić nasadzenia zieleni osłonowo - izolacyjnej w postaci jedno- lub dwurzędowych szpalerów drzew podsadzanych od strony jezdni krzewami; nasadzenie te poza funkcją izolacyjną będą pełniły również istotną rolę krajobrazową, pozwolą wkomponować projektowaną drogę w istniejący krajobraz; przewidziane do nasadzeń gatunki zieleni powinny charakteryzować się niewielkimi wymaganiami środowiskowymi, w tym wysoką tolerancją na mróz i suszę, zanieczyszczenia powietrza i gleby, w szczególności na zasolenie, przy założeniu niskich kosztów utrzymania.

#### **4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych: *nie dotyczy.***

**II. Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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.**

**III. Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary przeprowadzić na terenach chronionych przed hałasem:**

- dla których zaprojektowano ekran akustyczny (pomiaru sprawdzające skuteczność zastosowanych zabezpieczeń akustycznych),

- objętych rezerwami terenowymi pod ewentualną budowę ekranów akustycznych,

- które status chronionych przed hałasem uzyskują po dacie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Staroście Piskiemu, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Analizę wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

#### **IV. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji**

## UZASADNIENIE

W dniu 05.07.2023r., wpłynął wniosek **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie**, dotyczący wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Budowa obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63”**.

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. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.) inwestycja 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 oraz 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*).

W klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono również zakres inwestycji w związku z planowaną przebudową infrastruktury towarzyszącej, tj.:

- przebudową istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną obwodnicą (§ 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia) sumarycznie na odcinku dłuższym niż 1 km,
- przebudową infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (§ 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia) - przebudowa istniejącej linii wysokiego napięcia 110kV Pisz– Nida,
- regulację wód, tj. przebudowę cieków i rowów melioracyjnych (§ 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia).

Wobec powyższego zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przedsięwzięcie to może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli taki obowiązek zostanie stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 przywołanej ustawy. Zatem, zgodnie z powołanym wyżej przepisem, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy, występując z wnioskiem o wydanie jakiegokolwiek decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 lub przed dokonaniem czynności, o których mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, inwestor musi uzyskać ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. z 2024r., poz. 1112/, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Pisz.

O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, strony zostały powiadomione pismem i przez obwieszczenie z dnia 12.07.2023 r. Jednocześnie, Burmistrz Pisz przez obwieszczenie, podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania przez zamieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz oraz zamieścił informację o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku – zakładka „Centrum Informacji o Środowisku” i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz, na stronie <http://bip.pisz.hi.pl/>.

W związku z powyższym obwieszczeniem, w dniu 26.07.2023 r. wpłynęło pismo Pana Waldemara Górskiego, w którym wniósł o udostępnienie informacji publicznej poprzez przesłanie kopii wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji oraz wszystkich załączników oraz kopii karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Ww. materiały zostały przekazane Panu Waldemarowi Górskiemu w siedzibie tut. Urzędu, w formie pyty CD w dniu 28.07.2024 r.

Burmistrz Pisz, pismami z dnia 12.07.2023r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pisz oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie, o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pisz pismem z dnia 14.07.2024r., znak: ZNS.9022.4.21.2023 oraz Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie pismami z dnia 26.07.2024r. oraz 29.08.2024r., znak: BI.ZZŚ.3.4901.116.2023.AS, po zapoznaniu się z dokumentacją przedłożoną przy ww. piśmie Burmistrza Pisz, wezwali o uzupełnienie i doprecyzowanie informacji zawartych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, pismami z dnia 17.08.2023 r. oraz z dnia 15.09.2023 r., znak: O/OL.I-2.532.21.2023.DM odpowiedziała na wezwania ww. organów uzupełniając informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Piszcu opinią sanitarną z dnia 25.08.2023r., znak: ZNS.9022.4.21.2023, po zapoznaniu się z uzupełnioną dokumentacją przez inwestora, stwierdził o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie, po rozpatrzeniu wniosku i analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia, oraz jej uzupełnieniu przez inwestora, opinią z dnia 20.09.2023r. znak: BI.ZZŚ.3.4901.116.2023.AS, stwierdził o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. Ponadto w swojej opinii nakazał, podjęcie na etapie realizacji i eksploatacji pewnych działań, które miałyby na celu ochronę środowiska i elementów przyrodniczych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z dnia 01.08.2023r., znak: WOOS.4220.358.2023.JC.3, po zapoznaniu się z dokumentacją przedłożoną przy piśmie Burmistrza Pisza, wyraził opinię, że istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz ustalił pełny zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodny z art. 66 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 2024r., poz. 1112/.

W ocenie Burmistrza Pisza oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, informacje opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie mogą stanowić podstawy do wykluczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ludzi oraz elementy przyrodnicze. Biorąc pod uwagę lokalizację i charakter planowanego przedsięwzięcia stwierdzić należy, że inwestycja może potencjalnie negatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi zamieszkujących w bliskim sąsiedztwie a także na gatunki zwierząt. Z uwagi na fakt, iż zdrowie i życie ludzi jest wartością nadrzędną, należy ocenić wpływ planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi. Burmistrz Pisza określając środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia musi mieć pewność, że inwestycja nie będzie narażać na niebezpieczeństwo utraty zdrowia okolicznych mieszkańców. Mając na uwadze powyższe Burmistrz Pisza, jako organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, który stwierdza obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po przeanalizowaniu danych przedstawionych we wniosku i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniach oraz po analizie ewentualnych zagrożeń dla środowiska na etapach realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia z uwzględnieniem uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, po zasięgnięciu opinii organów, o których mowa w art. 64 ust. 1 w/w ustawy, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piszcu i Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie, postanowieniem z dnia 09.10.2023r. /ostatecznym w dniu 31.10.2023r./, nałożył na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie określonym w art. 66 ust. 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. Postanowieniem z dnia 02.11.2023r. Burmistrz Pisza zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 08.04.2024r. wnioskodawca złożył do tutejszego organu raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa obwodnicy Pisza w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63**”. Raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z załącznikami, w tym inwentaryzacją przyrodniczą, został opracowany 28 marca 2024 r., przez autorów pod kierownictwem mgr Tomasza Pakuły (NATURPROJEKT Sp. z o.o. Nadarzyn).

Postanowieniem z dnia 11.04.2024r. Burmistrz Pisza podjął przedmiotowe postępowanie.

Pismem i przez obwieszczenie z dnia 11.04.2024r. organ poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z w/w dokumentem oraz o możliwości składania uwag, wniosków czy zastrzeżeń. Strony postępowania w wyznaczonym terminie nie wniosły uwag odnośnie planowanej inwestycji.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 1-8 w związku z art. 29 i art. 30 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 2024r., poz. 1112/, Burmistrz Pisza zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w przedmiotowej sprawie. Obwieszczeniem z dnia 11.04.2024r. zawiadomiono społeczeństwo o prowadzonym postępowaniu w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa obwodnicy Pisza w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63**”.

Zgodnie z art. 30 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, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału

społeczeństwa przed jej wydaniem. Zgodnie z art. 29 w/w ustawy każdy miał prawo do składania uwag i wniosków w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa. Akta sprawy, wraz z raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zostały udostępnione do wglądu w Urzędzie Miejskim w Pisz, ul. Gizewiusza 5, pok. 63, w terminie 30 dni od daty opublikowania w/w obwieszczenia. Informacja o wniosku dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko została zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie. Informacja o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko została podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie jej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie <http://bip.pisz.hi.pl/> oraz wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Pisz. W 30-dniowym okresie przewidzianym na zapoznanie się z aktami sprawy, w tym z raportem i składanie uwag, nikt ze społeczeństwa nie zapoznawał się z dokumentami dotyczącymi przedmiotowej sprawy w siedzibie urzędu i nikt ze społeczeństwa nie wnosił uwag. Z uwagi na zebranie pełnych materiałów dowodowych w przedmiotowej sprawie tut. organ nie ogłaszał o terminie i miejscu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, ponieważ uznał o braku konieczności jej przeprowadzania.

W związku z powyższym obwieszczeniem Burmistrza Pisz, w dniu 08.05.2024 r. Pani Zofia Górka – Grupa Inicjatywna Obwodnica Pisz, złożyła do tut. Urzędu pismo dotyczące opinii i stanowiska mieszkańców dotyczącego złożonego przez inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W odpowiedzi na powyższe, Burmistrz Pisz pismem z dnia 15.05.2024 r., poinformował że wariantem procedowanym i rekomendowanym do realizacji oraz uzgodnień jest wariant W2C oraz, że jeżeli wpłynie do tut. Urzędu uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowej inwestycji od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Burmistrz Pisz niezwłocznie wyda decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, zachowując procedury określone w ustawie 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 2024r., poz. 1112).

W dniu 11.04.2024r. Burmistrz Pisz wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z tym, że Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pisz, wyrazili wcześniej opinie, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. z 2024r., poz. 1112/, nie było konieczne wystąpienie do ww. organów celem uzgodnienia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia i określili warunki realizacji przedsięwzięcia które zostały wpisane w treść niniejszej decyzji.

Pismem z dnia 05.06.2024r., znak: WOOŚ.4421.34.2024.JC.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, wezwał inwestora o uzupełnienie treści raportu ooś na środowisko.

W odpowiedzi na powyższe, inwestor w dniu 28.06.2024 r. znak: O/OL.I-2.532.21.2023, przesłał aneks nr 1 do raportu ooś na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z dnia 16.07.2024r., znak: WOOŚ.4221.34.2024.JC.6, uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 w wariantcie W2C oraz określił warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia, które to zostały wpisane w treść niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 79 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, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Pisz zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, ponieważ w ramach prowadzonego postępowania przeprowadzano ocenę oddziaływania na środowisko.

Burmistrz Pisz w dniu 18.07.2024r. poinformował społeczeństwo przez obwieszczenia, które zostały zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz na stronie internetowej <http://bip.pisz.hi.pl/>. W 30-dniowym okresie przewidzianym na zapoznanie się z aktami sprawy i składania uwag, w dniu 16.08.2024 r. wpłynęło pismo Pani Zofii Górskiej – Grupa Inicjatywna Obwodnica Pisz, informujące, że po przeanalizowaniu wyników uzgodnień i opinii oraz ustaleń zawartych w raporcie ooś, a także po uwzględnieniu stanowiska społeczeństwa, Burmistrz Pisz wyda niezwłocznie decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, dopuszczając do realizacji wariant W2C obwodnicy Pisz.

Strony postępowania zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego /Dz. U. z 2024r. poz. 572./, zostały zawiadomione przez obwieszczenie z dnia 18.07.2024 r., o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych materiałów i dowodów w w/w sprawie w Urzędzie Miejskim w Pisz, ul. Gizewiusza 5 /pok. nr 63/. Obwieszczenie, zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz na stronie internetowej <http://bip.pisz.hi.pl>. Strony postępowania w wyznaczonym terminie nie wniosły uwag odnośnie planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja przebiega przez obszary na których obowiązują zapisy:

- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego siedliska mieszkalnego w Pisz zatwierdzonego Uchwałą Nr VI/68/2003 z dnia 28 marca 2003 r.,
- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla części wsi Snopki i części miasta Pisz II, dla obszaru złóż piasku kwarcowego zatwierdzonego Uchwałą Nr XLVII/603/10 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 13 sierpnia 2010 r.,
- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego części wsi Snopki zatwierdzonego Uchwałą Nr XIX/270/12 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 19 kwietnia 2012 r.
- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla zakładu produkcyjnego zlokalizowanego w Pisz przy ul. Kwiatowej zatwierdzonego Uchwałą Nr XLV/583/14 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 27 czerwca 2014 r.,
- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w południowej części miasta Pisz i w obrębie Jagodne w sąsiedztwie rzeki Pisy i dróg krajowych nr 58 (ul. Mecenasa Andrzeja Stefana Mireckiego i ul. Kwiatowa) oraz nr 63 (ul. Warszawska) zatwierdzonego Uchwałą Nr XVI/139/15 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 15 października 2015 r.,
- Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla terenu przemysłowego przy ul. Warszawskiej, Osiedla Dużego, części Osiedla Wschód, wzdłuż ul. Wojska Polskiego i części ul. Warszawskiej, terenu przy ul. Gałczyńskiego, ul. Słowackiego i ul. Młodzieżowej w obrębie Pisz 1) zatwierdzonego Uchwałą Nr XXI/232/20 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 23 września 2020 r.,

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2022r. poz. 1029 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach można wydać po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu, o ile został on uchwalony. **Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 w wariantcie W2C o długości projektowanej około 7370,5 m. Trasa przebiegać będzie od strony północnej miasta Pisz z rejonu miejscowości Maldanin i Imionek w kierunku na południe. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko - mazurskiego, powiatu piskiego, gminy Pisz.

Projektowana droga krajowa będzie jednojezdniową drogą klasy GP, o szerokości jezdni 7,0 m (2x3,5m). Zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmuje:

- budowę odcinka drogi głównej ruchu przyspieszonego o przekroju 1x2,
- budowę skrzyżowań typu rondo,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad obwodnicą,
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy: rowów drogowych, kanalizacji deszczowej, urządzeń podczyszczających, zbiorników retencyjnych, przepustów i innych,
- przebudowę istniejących dróg oraz budowę dodatkowych jezdni dla obsługi ruchu lokalnego – działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy,
- realizację rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko w tym: ekranów akustycznych, zieleni ochronnej, przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronnego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu a także infrastruktury technicznej związanej z drogami,
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą w związku z kolizjami z ww. infrastrukturą.

Ponadto, przewidziano obsługę ruchu pieszych oraz rowerzystów poprzez zaprojektowane chodniki oraz ścieżki pieszo-rowerowe, a w rejonie projektowanych skrzyżowań typu rondo zaplanowano przejścia dla pieszych i rowerzystów. W związku z realizacją inwestycji konieczna będzie przebudowa drogi krajowej DK 58 i DK 63, dróg powiatowych – DP 1522N i DP 1656N oraz gminnych: droga gminna DG 174523N (ul. Wąglicka), droga gminna bez numeru w km 1+540 podwariant 2, droga wewnętrzna bez numeru (ul. Spokojna). Dodatkowe jezdnie o charakterze dróg publicznych zlokalizowane wzdłuż głównej trasy obwodnicy odpowiadać będą parametrom technicznym drogi klasy D. Przedsięwzięcie nie stanowi drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

W ramach przebudowy istniejącej linii wysokiego napięcia relacji Pisz – Nida przewiduje się wstawienie 1 dodatkowego słupa w istniejącym ciągu linii 110 kV po lewej (wschodniej) stronie projektowanej obwodnicy w km ok. 2+070 podwariantu C. Prace związane z przebudową polegać będą na: wyłączeniu odcinka przebudowywanej linii spod napięcia i uziemieniu we wszystkich punktach zasilania, wykonaniu wykopu pod słup, fundamentów w wykopie, poziomym montażu słupa w pobliżu fundamentu, pionowym montażu konstrukcji słupa na fundamencie i montażu przewodów wraz z izolacją.

Obligatoryjnie oświetlane będą skrzyżowania typu rondo oraz przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów. Cała trasa wraz ze zbiornikami wód opadowych zostanie wygradzona.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną:

- roboty przygotowawcze poprzez wycinkę zadrzewień i zakrzewień wchodzących w kolizję z inwestycją, zdjęcie warstwy ziemi pod planowaną drogę,
- rozbiórka odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną inwestycją,
- usunięcie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (w miejscach kolizji),
- roboty ziemne i budowlane dla korpusu drogowego oraz pozostałych elementów układu komunikacyjnego związane z funkcjonowaniem drogi, w tym jezdnii, obiektów inżynierskich,
- elementy odwodnienia,
- ekrany akustyczne,
- nasadzenia zastępcze,
- oznakowanie drogowe poziome i pionowe,
- oświetlenie drogowe.

Niniejsza decyzja dotyczy wnioskowanego przez Inwestora wariantu W2C, składającego się z podwariantu 2 [km ok. 0+000 – km ok. 4+839,28 (kilometraż ok. 4+839,28 zlokalizowany jest na wlocie obwodnicy Pisz na rondo, natomiast km ok. 4+861,71 zlokalizowany jest na środku ronda) i podwariantu C (km ok. 0+000 – km ok. 2+496,67)]. Początek podwariantu 2 zlokalizowany jest na przecięciu się projektowanej obwodnicy Pisz z drogą krajową nr 58 (ul. Olsztyńska) na zachód od centrum miasta. Połączenie obwodnicy z drogą krajową zaprojektowane zostanie jako skrzyżowanie typu rondo. Następnie wariant biegnie w kierunku południowym, przecinając tereny leśne i istniejącą drogę gruntową. W km ok. 0+490 trasa krzyżuje się z linią kolejową nr 219 oraz istniejącą drogą gminną (ul. Wąglicka). Zaplanowano tu wiadukt drogowy, gdzie droga będzie przebiegać nad istniejącą linią kolejową oraz istniejącą drogą gminną. Dalej w km ok. 1+920 trasa przecina drogę powiatową nr 1522N (ul. Gdańska), gdzie zaprojektowane zostanie skrzyżowanie typu rondo. Od skrzyżowania z ul. Gdańską trasa biegnie w kierunku wschodnim przecinając tereny leśne, gruntowe, łąki oraz pola. W km ok. 3+030 droga przebiega nad istniejącą drogą powiatową nr 1656N (ul. Leśna). Dalej droga przecina dolinę rzeki Pisy, gdzie w km ok. 3+747 będzie przeprawa mostowa. W km ok. 4+177 wariant przebiega nad istniejącą wewnętrzną bez numeru (ul. Spokojna). Koniec zakresu opracowania wariantu 2 zlokalizowano na południowym krańcu miasta Pisz w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Warszawskiej, która przebiega w ciągu drogi krajowej nr 63. Dowiązanie projektowanej obwodnicy do istniejącej drogi krajowej wykonane będzie za pośrednictwem skrzyżowania typu rondo.

Początek podwariantu C zlokalizowany jest na przecięciu się projektowanej obwodnicy Pisz z drogą krajową nr 63 po północnej stronie wsi Maldanian. Przewiduje się skrzyżowanie typu rondo. Następnie wariant przebiega w kierunku na południowy zachód przecinając tereny leśne i omijając jezioro Maldanian po stronie zachodniej. Następnie trasa przebiega przez tereny leśne, a zakończenie przebiegu trasy zlokalizowane jest na przecięciu z drogą krajową nr 58 (ul. Olsztyńska).

Prace rozbiórkowe obejmą przede wszystkim rozbiórkę istniejących odcinków dróg kolidujących z planowaną obwodnicą oraz usunięcie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (kolizje).

Poza trwałym zajęciem terenu w związku z prowadzonymi pracami dojdzie do czasowego zajęcia terenu pod zaplecza budowy, rozumiane jako pomieszczenia socjalno-bytowe, bazy materiałowe, paliw, teren składowania odpadów oraz parkingi. Dodatkowo możliwa jest potrzeba stworzenia na terenie budowy tymczasowych miejsc składowania odpadów lub tymczasowych bazy materiałowych. Takie tymczasowe stanowiska nie stanowią wówczas zaplecza budowy. W obszarach tych dojdzie do zniszczenia struktury



(ubicia) i pogorszenia właściwości fizycznych gleby (zmniejszenia ilości powietrza glebowego), w związku z poruszaniem się maszyn i środków transportu wykorzystywanych przy realizacji prac. Czasowe zajęcie powierzchni będzie procesem odwracalnym. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza budowy zostanie uporządkowany i obsiany rodzimymi gatunkami traw, typowymi dla siedlisk z danego terenu.

Zaplecze budowy znajdować się będzie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji i w pierwszej kolejności zostaną zlokalizowane na terenach już zagospodarowanych. Będzie to teren odpowiednio zabezpieczony oraz zlokalizowany poza terenami wrażliwymi, stosownie do warunków wskazanych w sentencji postanowienia. Wyjątek stanowią będą tymczasowe niewielkie bazy materiałowe, niezbędne do zapewnienia możliwości realizacji obiektów na ciekach i rowach melioracyjnych. Bazy te nie będą jednak lokalizowane poza planowanym pasem drogowym i zapewniać będą jedynie możliwość sprawnego i możliwie szybkiego przeprowadzenia wszystkich prac związanych z realizacją obiektów. Będą tam jedynie składowane materiały budowlane na bieżąco wykorzystywane (nie dopuszcza się składowania odpadów niebezpiecznych i materiałów budowlanych mogących zagrażać środowisku gruntowo-wodnemu). Jednocześnie w przypadku ryzyka wystąpienia wysokich stanów wód w cieku lub rowie melioracyjnym, baza taka zostanie wyprzedzająco przeniesiona w bezpieczne miejsce. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone zostaną w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji jw. Użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy zostaną również zabezpieczone przed wyciekiem paliw i olejów. Na terenie budowy odbywać się będzie wyłącznie tankowanie maszyn i pojazdów przywożonych są na teren budowy i poruszających się tylko na budowie (niemogących przemieszczać się drogami publicznymi), takich jak, np.: wozidła do gruntu, maszyny do stabilizacji gruntu oraz koparki i spycharki na podwoziu gąsienicowym. Tankowanie tych maszyn odbywać się będzie w miejscach i za pomocą sprzętu do tego przystosowanych, wg obowiązujących przepisów.

Ścieki bytowe gromadzone w zbiornikach przenośnych toalet typu toi-toi na terenie budowy będą odbierane przez uprawnione podmioty. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, a plac budowy wyposażony zostanie w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanej inwestycji występować będą okresowe uciążliwości związane z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń do powietrza z: prac ziemnych, transportu mas ziemnych, kruszyw i surowców sypkich, spalania paliw w maszynach budowlanych, środkach transportu, ruchu sprzętu budowlanego zwłaszcza po nieutwardzonym podłożu, obróbki materiałów (cięcie, szlifowanie), prac wykończeniowych z wykorzystaniem produktów zawierających rozpuszczalniki organiczne oraz z kładzenia mas bitumicznych. Będą one przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ograniczone do placu budowy, krótkotrwale i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Prace budowlane realizowane będą zgodnie z ustalonym harmonogramem (dzięki czemu skróceniu ulegnie czas realizacji przedsięwzięcia), przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu o niskim poziomie emisji spalin. Ponadto w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza silniki pojazdów będą wyłączane w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy, stosowane będą gotowe mieszanki (co wyeliminuje mieszanie kruszyw na terenie budowy), materiały sypkie przywożone i magazynowane będą w zaplankowanych naczepach i przyczepach (ograniczenie emisji wtórnej), a masy bitumiczne przewożone będą transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy. Plac budowy i drogi dojazdowe będą utrzymywane w porządku (usuwanie pyłów, w okresie wysokich temperatur i susz zraszanie powierzchni).

Budowa drogi oraz elementów towarzyszących wiąże się z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego na terenach przyległych, którego źródłem są pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę inwestycji. Hałas i drgania emitowane mogą dużym wahaniami czasowym i zmiennym natężeniem. W celu minimalizacji oddziaływań etapu realizacji inwestycji, zaplecze budowy lokalizowane będzie z dala od terenów podlegających ochronie przed hałasem, a wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej. Roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, chyba że przyjęte założenia technologiczne związane z koniecznością zapewnienia i utrzymania ciągłości robót wymagają zwiększenia wskazanego wymiaru godzinowego. Wyjątek dotyczy może: odwodnienia wykopów, dodatkowego pompowania przy wykopach z wysokim poziomem wód gruntowych, układania warstw bitumicznych w miejscach wykonania połączeń drogowych o dużym natężeniu ruchu oraz

betonowania elementów konstrukcyjnych (przyczółki, ustrój nośny, wykonywanie wzmocnień pod obiekty, ścianki szczelnego zabezpieczenia wykopów). Odwodnienie wykopów oraz dodatkowe pompowanie występować będzie punktowo na całej długości inwestycji drogowej. Układanie warstw bitumicznych w miejscach wykonania połączeń drogowych o dużym natężeniu ruchu przewiduje się głównie w przypadku połączeń z istniejącymi drogami krajowymi nr 58 i 63. Natomiast betonowanie elementów konstrukcyjnych dotyczyć będzie wszystkich przewidzianych obiektów inżynierskich – mostów, wiaduktów oraz przepustów. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na 100-150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Uciążliwość akustyczna i wibracje na etapie budowy będą okresowe i krótkotrwałe, a po zakończeniu prac budowlanych ustaną.

Podczas robót wytwarzane będą odpady z budowy drogi, odpady powstające na obszarze zaplecza socjalnego i zaplecza technicznego placu budowy, a także te powstające w związku z pracą maszyn budowlanych. Odpady powstające na tym etapie będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów, a następnie zostaną przekazane odpowiednim podmiotom, uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych będzie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach. W związku z frezowaniem nawierzchni bitumicznych powstawać będzie destruktu asfaltowy, odpad, który na dalszych etapach będzie badany pod kątem spełnienia kryteriów określonych w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz.U. 2021 r. poz. 2468).

Na skutek realizacji inwestycji nastąpi trwałe zajęcie terenu w związku z realizacją infrastruktury drogowej i infrastruktury jej towarzyszącej. Będzie to nieodwracalne zajęcie powierzchni biologicznie czynnej. Zdjęta wierzchnia warstwa ziemi zostanie zagospodarowana do uporządkowania i rekultywacji terenów po zakończeniu robót. Masy ziemne pochodzące z wykopów będą w części zagospodarowane na terenie inwestycji. Część z materiału ziemnego/gruntowego nienadająca się do wbudowania i wykorzystania na terenie inwestycji będzie wywieziona. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie nastąpi utrata gleb chronionych.

Analizowana inwestycja wymaga zaopatrywania w energię w trakcie eksploatacji w zakresie zasilania oświetlenia ulicznego oraz systemu zarządzania ruchem, a także pompowni wód deszczowych. Dodatkowo w okresie zimowym eksploatacja drogi będzie się wiązała z użyciem środków do zwalczania śliskości zimowej. Środkami chemicznymi wykorzystywanymi do usuwania śliskości zimowej są: chlorek sodu ( $\text{NaCl}$ ), chlorek wapnia ( $\text{CaCl}_2$ ), chlorek magnezu ( $\text{MgCl}_2$ ) oraz ich mieszaniny.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z użytkowaniem drogi, odpadów wytwarzanych w trakcie remontów i konserwacji drogi oraz odpadów powstałych w wyniku wypadków i kolizji drogowych. Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji będą na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji inwestycji będą pojazdy poruszające się po wybudowanej drodze. W raporcie o oś pełnej analizie poddano stężenia tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), które ze względu na największą emisję w stosunku do dopuszczalnych wartości odniesienia, decydują o wypadkowej uciążliwości i zasięgach ewentualnych obszarów przekroczeń stężeń dopuszczalnych. Ponadto, pełnej analizie poddano również stężenia maksymalne dla pyłu zawieszonego  $\text{PM}_{10}$  i  $\text{PM}_{2,5}$ . Natomiast pozostałe zanieczyszczenia takie jak tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne i benzen, z uwagi na dużo mniejsze emisje mają mniejszy wpływ na uciążliwość ruchu samochodowego, dlatego dla tych zanieczyszczeń wyznaczono wielkości emisji tych zanieczyszczeń i wyznaczono wartości maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych powodowanych wyznaczoną emisją. Wpływ ruchu samochodowego na stan aerosanitarny środowiska ograniczy się tylko do pasa drogowego. Jak wykazała przeprowadzona w raporcie o oś analiza, maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń już w obrębie obszaru pasa drogowego nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i średniorocznych ustalonych ze względu na ochronę ludzi i roślin. Ponadto, jak wynika z raportu o oś, projektowana obwodnica wyprowadzi ruch pojazdów z miasta na obwodnicę, co sprawi, że realizacja

obwodnicy przyczyni się do znacznego zmniejszenia uciążliwości zanieczyszczeń emitowanych w spalinach samochodowych w centrum miasta.

Emisja gazów cieplarnianych będzie miała miejsce w związku z funkcjonowaniem zapleczy budowy. Gazy cieplarniane będą emitowane przez maszyny i pojazdy budowlane. Będą to oddziaływania tymczasowe, a ich wpływ na klimat – marginalny. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w okresie realizacji i likwidacji w niewielkich ilościach głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy oraz zasilania drobnego sprzętu gdyż sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania.

Emisja gazów cieplarnianych będzie miała miejsce w związku z transportem materiałów na etapie realizacji, likwidacji, natomiast emisja na etapie eksploatacji związana będzie z ruchem pojazdów korzystających z drogi i maszynami w ramach prac utrzymaniowych przedsięwzięcia. Na skutek realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie do usunięcia roślinność. Wpłynie to na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane nasadzenia rekompensacyjne, których obecność powinna z czasem wyrównać ilość pochłanianych gazów cieplarnianych. Na etapie eksploatacji zapotrzebowanie na energię związane będzie z oświetleniem drogi. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na warstwy wodonośne, nie istnieje więc niebezpieczeństwo pogłębiania zjawiska suszy na terenie sąsiadującym z przedsięwzięciem. Na skutek realizacji przedsięwzięcia nie zmieni się zdolność retencji zlewni. Ekstremalne opady odprowadzone będą za pomocą systemu odwadniającego do odbiorników. Materiały wykorzystane do realizacji inwestycji będą odporne na wysokie i niskie temperatury.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji drogi będą pojazdy poruszające się po ww. drodze, a poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów. Do obliczeń przyjęto określone w poniższej tabeli prognozowane natężenie ruchu dla przedmiotowej drogi w dwóch horyzontach czasowych: na 1 rok po oddaniu do użytkowania (2030 rok) oraz na 5 lat po oddaniu do użytkowania (2034 rok).

	Wariant 2C			
	Rok 2030		Rok 2034	
	[poj./dobę]	[%]	[poj./dobę]	[%]
<b>Odcinek nr 1 – Projektowana obwodnica – ul. Orzyska (DK63) ÷ ul. Olsztyńska (DK58)</b>				
s. osobowe	2484	84,12%	2668	84,48%
s. dostawcze	247	8,36%	250	7,92%
s. ciężarowe lekkie	36	1,22%	36	1,14%
s. ciężarowe ciężkie	186	6,30%	204	6,46%
<b>razem</b>	<b>2953</b>	<b>100,00 %</b>	<b>3158</b>	<b>100,00 %</b>
<b>Odcinek nr 2 – Projektowana obwodnica – ul. Olsztyńska (DK58) ÷ ul. Gdańska</b>				
s. osobowe	6781	86,98%	7320	87,56%
s. dostawcze	468	6,00%	470	5,62%
s. ciężarowe lekkie	81	1,04%	62	0,74%
s. ciężarowe ciężkie	466	5,98%	508	6,08%
<b>razem</b>	<b>7796</b>	<b>100,00 %</b>	<b>8360</b>	<b>100,00 %</b>
<b>Odcinek nr 3 – Projektowana obwodnica – ul. Gdańska ÷ ul. Warszawska</b>				
s. osobowe	6829	88,00%	7336	88,26%
s. dostawcze	477	6,15%	486	5,85%

s. ciężarowe lekkie	69	0,89%	70	0,84%
s. ciężarowe ciężkie	385	4,96%	420	5,05%
<b>razem</b>	<b>7760</b>	<b>100,00%</b>	<b>8312</b>	<b>100,00%</b>

Przeprowadzona w raporcie oś analiza akustycznego oddziaływania drogi wykazała, że emitowany hałas drogowy we wskazanym do realizacji wariantcie W2C będzie powodował występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 r. poz. 112) poza pasem drogowym. W związku z powyższym wskazano do realizacji ekran akustyczny w km od 1+571 do 1+734 podwariant nr 2 planowanej drogi.

Obwodnica Piza przecinać będzie drogi poprzeczne o większym natężeniu ruchu oraz linię kolejową nr 219 Olsztyn Główny Ełk. Analiza akustyczna obejmuje również możliwość kumulacji tych oddziaływań. Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami, ruch samochodów poruszających się po planowanej obwodnicy po zastosowaniu zaplanowanego ekranu akustycznego nie będzie powodował przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Natomiast w sąsiedztwie budynków mieszkalnych znajdujących się na terenie, na którym obowiązuje MPZP, blisko obszaru inwestycji, gdzie wyniki analizy są bliskie przekroczenia norm (2 dB poniżej dopuszczalnych norm) zaplanowano rezerwy terenowe pod ekrany akustyczne. Dla tych terenów (kilometraż drogi wskazano w sentencji postanowienia), które znajdują się na odcinku rezerwy pod ekran akustyczny wskazano również obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu. Wyniki analizy wskażą, czy zasadna będzie budowa ekranu akustycznego w miejscu ww. rezerwy terenu.

Zarówno na terenie przeznaczonym pod inwestycję, jak i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują ujścia rzek oraz ujęcia wód podziemnych. Trasa wariantu W2C przebiegać będzie na odcinku od km 3+465 do km 4+010 – kilometraż wg podwariantu 2 (tj. na długości ok. 545 m) przez obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz na odcinku od km 3+475 do km 3+970 – kilometraż wg podwariantu 2 (tj. na długości ok. 495 m) przez obszar, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest wysokie i wynosi 10%.

Trasa planowanej obwodnicy odcinkowo przebiegać będzie na terenach podmokłych. W związku z powyższym, konieczność wzmocnienia podłoża poprzez:

- wymianę gruntów organicznych i słabonośnych w podstawie nasypu lub dnie wykopu,
- stabilizację (ulepszenie) gruntów rodzimych w podstawie nasypu,
- ulepszenie podłoża w dnie wykopu z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym,
- zabezpieczenie strefy zalewowej – materac gabionowy,
- zastosowanie materiałów geosyntetycznych wzmacniających i separujących,
- posadowienie pośrednie (pale/kolumny).

Ponadto konieczność wymiany gruntów może zachodzić również w związku z realizacją mostu nad rzeką Piza.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano przebudowę rowów melioracyjnych i cieków naturalnych (poza rzeką Pisą) kolidujących z projektowanym rozwiązaniem drogowym. Przebudowywane rowy i ciek dołączano do istniejącego przebiegu w terenie pod kątem wysokościowym i lokalizacyjnym. Przedmiotowe przebudowy realizowane będą poprzez budowę koryt w nowej trasie oraz likwidację odcinków wyłączonych z użytkowania. W związku z planowanymi przebudowami, w ramach których przewiduje się zmianę przebiegu koryt, dojdzie do zniszczenia roślinności nadbrzeżnej i dennej (stare koryto zostanie odcięte i zasypane, po wybudowaniu nowego). W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach przebudowywanych rowów melioracyjnych i cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na ich modernizowanych odcinkach, wykonany zostanie tzw. „kanał obiegowy”. Technologia polega na wprowadzeniu w istniejące koryto kanału zastępczego, który umożliwi swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód rowu/cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód. Usunięcie kanału nie spowoduje trwałej deformacji dna koryta. Alternatywnym rozwiązaniem jest czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód (tzw. przebudowa cieku pod osłoną gródź). Przedmiotowa technologia umożliwia bezpieczne przeprowadzenie wód rowu przez wygradzoną część jego koryta przy zachowaniu kierunku jego przebiegu i okresowym miejscowym spadku prędkości wód. Usunięcie grodzia nie powoduje trwałej deformacji dna koryta rowu. Po wykonaniu nowego koryta i przekierowaniu na nie przepływu, stare zostanie odcięte i dopiero zasypane.

Przebudowa cieków i rowów nie zmieni kierunku przepływu wód oraz nie pogorszy ich parametrów hydraulicznych, natomiast pozwoli na bezpieczne przeprowadzenie wód miarodajnych przez pas drogowy projektowanymi przepustami i obiektami. Prace na ciekach i rowach zostaną ograniczone do minimum i nie

będą powodować zmian stosunków wodnych na tym obszarze i terenach przyległych. Do umocnienia stosowane będą materiały naturalne takie jak: narzut kamienny, darnina, faszyna, biomaty biodegradowalne z nasionami traw i inne. W odniesieniu do rzeki Pisy przewiduje się jedynie realizację umocnień w obrębie planowanego mostu. W rejonie mostu rzeka Pisa na długości 50 m na północ i południe od osi obwodnicy brzegi cieków zostaną umocnione materiałami naturalnymi takimi jak: narzut kamienny, darnina, faszyna. Przebudowa cieków i rowów nie zmieni kierunku przepływu wód oraz nie pogorszy ich parametrów hydraulicznych. Zachowane zostaną dotychczasowe połączenia hydrologiczne i parametry koryt. Prace związane z przebudową zostały zaplanowane z uwzględnieniem zachowania istniejącego przepływu w ciekach.

W ramach przedsięwzięcia zrealizowany zostanie obiekt mostowego nad rzeką Pisą, który zaprojektowano jako typową konstrukcję żelbetową - sprężoną w schemacie statycznym belki ciągłej. Budowa mostu oraz przepustów wykonana zostanie z zastosowaniem zabezpieczeń toni wodnej, w tym przy użyciu siatek zabezpieczająco-przechwytyjących/płacht ochronnych, co ograniczy do minimum ryzyko związane z zanieczyszczeniem rzeki/wód rowu poprzez przedostawanie się elementów z budowy do wody. Prace te będą prowadzone w sposób zabezpieczający przed erozją powierzchniową i wypłukiwaniem drobnej frakcji tworzącej zawiesiny do cieków wodnych (umocnienie skarp i obsianie trawą).

Obiekt zlokalizowany będzie w obszarze powodziowym, w związku z czym przewiduje się dwie możliwości jego posadowienia tj. posadowienie pośrednie (na palach) lub bezpośrednie. Posadowienie bezpośrednie na obszarze powodziowym związane będzie zastosowaniem zabezpieczenia fundamentów np. w postaci traconych ścianek szczelnych, wykonaniem wykopów i lokalną wymianą gruntu pod podporami, przez co może dojść do obniżenia poziomu wód gruntowych. Oddziaływanie związane z obniżeniem zwierciadła wody będzie tymczasowe, ponadto ze względu na duży rozstaw podpór, poza korytem rzeki nie przewiduje się wpływu na stosunki wodne. W razie posadowienia pośredniego różnicą w oddziaływaniu na środowisko dotyczyć będzie wykonania palowania wierconego lub wbijanego i wibracji, które mogą powodować tymczasowe zmętnienie wody w rzece Pisa w rejonie wykonywanych podpór. Niweleta drogi obwodnicy będzie wyniesiona ponad poziom rzędnej wody zalewowej.

Oddziaływania eksploatowanej drogi na środowisko gruntowo-wodne mogą być związane z emisją zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się po drodze oraz pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów (tzw. emisja wtórna), zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Powyższe, z uwagi na zdolności pochłaniające i sorpcyjne gleb oraz postęp w technologii samochodowej będzie dotyczyło tylko terenów zlokalizowanych w bliskiej odległości od drogi, które i tak będą wyłączone z użytkowania rolniczego.

Na etapie eksploatacji zagrożeniem dla jakości wód podziemnych mogą być spływy wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi oraz incydentalne spływy niebezpiecznych dla środowiska substancji w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Zagrożenia te zostaną wyeliminowane dzięki zaplanowanemu systemowi odwodnienia drogi w oparciu o kanalizację deszczową, rowy drogowe i zbiorniki wód deszczowych. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do otwartych rowów drogowych oraz częściowo ujmowane za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych z odprowadzeniem wód do rowów melioracyjnych, rzek (Pisa i Jagodnia), jeziora Maldanin i projektowanych zbiorników retencyjnych. Przewiduje się studnie wpustowe z osadnikiem i zwieńczeniem kratką, uliczne lub krawężnikowo-jezdniowe do ujmowania wód opadowych z jezdni. W celu odprowadzenia wód z rowów drogowych projektuje się studnie wpadowe z piaskownikiem poziomym i osadnikiem.

Przed odpływem wód opadowych do odbiorników, w zależności od wielkości zlewni, warunków gruntowo-wodnych zaprojektowano urządzenia do podczyszczania wód opadowych, zapewniające wymagany stopień redukcji zanieczyszczeń, tj. poniżej stężeń dopuszczalnych:

- rowy trawiaste,
- studnie wpadowe na rowach drogowych z piaskownikami poziomymi i osadnikami,
- studnie wpustowe z osadnikami,
- zbiorniki retencyjne,
- grawitacyjne oddzielacze zawiesiny łatwoopadającej (osadniki poziome lub wirowe) oraz, w uzasadnionych przypadkach, separatory związków ropopochodnych.

Przeprowadzone obliczenia prognozowanych stężeń zawiesiny oraz substancji ropopochodnych nie wykazały konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń podczyszczających tj. osadników zawiesin oraz separatorów substancji ropopochodnych). Odprowadzane wód opadowych i roztopowych spełniać będzie wymagania zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych z 12 lipca 2019 r. poz. 1311 (Dz. u. 2019, poz. 1311). Jednak, mając na uwadze

zasadę przezorności zaprojektowany również zostanie osadnik i separator substancji ropopochodnych przed wylotem wód opadowych i roztopowych do odbiorników naturalnych, tj. jeziora Maldanin oraz rzeki Pisa, która przepływa przez teren inwestycji i płynie w kierunku obszarów chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody OCHK Puszczy i Jezior Piskich, OSO Puszcza Piska PLB280008 i SOO Ostoja Piska PLH280048. Za osadnikami poziomymi/wirowymi oraz za zestawami urządzeń, tj. osadnikiem i separatorem przewiduje się zabudowę studni z zastawką, umożliwiającą odcięcie spływu wód na wypadek awarii.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, w fazie eksploatacji projektu należy zapewnić sprawność funkcjonowania systemu odwadniania, tj. utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych oraz dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń odwadniających.

Negatywne oddziaływanie omawianej inwestycji na wody podziemne może wiązać się z zimowym utrzymaniem drogi poprzez stosowanie soli (głównie chlorku sodu do zwalczania śliskości). Jedynym rozwiązaniem pozwalającym na ochronę wód przed zasoleniem jest racjonalne stosowanie środków do walki ze śliskością na drodze.

Poważne awarie związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. W sąsiedztwie planowanej do budowy obwodnicy Piza występują obszary i obiekty wrażliwe na skutki wystąpienia poważnych awarii, w związku z czym zostanie zaprojektowane odwodnienie mogące zapobiegać dostaniu się substancji zanieczyszczających do środowiska. W ograniczaniu skutków poważnej awarii szczególnie istotne znaczenie ma jak najszybsze podjęcie skutecznej akcji ratowniczej przez wyspecjalizowane służby. Sposób postępowania, niezbędny sprzęt i środki do likwidacji zagrożenia precyzują wewnętrzne instrukcje i regulaminy poszczególnych służb ratowniczych.

Analizowana inwestycja nie znajduje się na terenach osuwiskowych, obszarach aktywnych sejsmicznie lub w zasięgu szkód górniczych. W związku z tym nie zastosowano specjalnych rozwiązań projektowych mających na celu zapobieganie skutkom katastrof naturalnych.

Linie energetyczne wysokich napięć są źródłem pola elektromagnetycznego o niskiej częstotliwości 50 Hz dlatego pola elektromagnetyczne wytwarzane przez linie przesyłowe i stacje elektroenergetyczne wysokich napięć nie mogą powodować u człowieka tzw. „efektu termicznego”. W otoczeniu wszystkich krajowych linii przesyłowych natężenie pola magnetycznego w miejscach dostępnych dla ludzi jest mniejsze od wartości dopuszczalnej (60 A/m). Zgodnie z obowiązującymi przepisami natężenie pola elektrycznego w miejscach dostępnych dla ludzi nie może przekraczać wartości 10 kV/m. W otoczeniu linii napowietrznych 220 i 110 kV natężenia pól są znacznie mniejsze (dla 220 kV nie przekracza 0,5 kV/m) i nie osiągają poziomów dopuszczalnych.

Pole magnetyczne pod linią zmienia się w zależności od wartości prądu płynącego przez linię – maleje, gdy zmniejsza się prąd płynący przez linię, a wzrasta, gdy obciążenie linii rośnie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami natężenie pola magnetycznego w miejscach dostępnych dla ludzi nie może przekraczać wartości 60 A/m. W przypadku linii 110 kV najwyższe zmierzone natężenie pola magnetycznego w ich otoczeniu, przy największym zwisie linii, na wysokości 2 m nad ziemią, wynosi 15,3 A/m a dla 220 kV – 32,6 A/m. W miejscach długotrwałego przebywania ludzi w oddaleniu od osi linii pole magnetyczne kształtuje się na poziomie 0,1 – 1 A/m.

Założona w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowa linii wysokiego napięcia zostanie wyłączona na czas prowadzonych prac.

Inwestycja realizowana będzie poza strefami ochronnymi ujęć wód. Najbliższe ujęcie wód oddalone jest o ok. 280 m od proponowanych wariantów przedsięwzięcia. Zamierzenie zlokalizowane będzie także poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz poza obszarami góorskimi. W pobliżu trasy wariantu planowanego do realizacji znajduje się jezioro Maldanińskie.

Trasa wariantu W2C (przewidzianego do realizacji) na odcinku od km 3+465 do km 4+010 Podwariantu 2 (tj. na długości ok. 545 m) przebiega przez obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz na odcinku od km 3+475 do km 3+970 (tj. na długości ok. 495 m) przez obszar, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest wysokie i wynosi 10%. Jak wynika z przedłożonego uzupełnienia projekt mostu nad rzeką Pisą uwzględnienia faktu, iż planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenach szczególnego zagrożenia powodzią. Nie przewiduje się lokalizacji podpór w korycie cieku ani jego zawężenia. Zaprojektowane światło nowego mostu zapewni odpowiednie warunki przepływu wód w rzece i niezakłóconą migrację organizmów wodnych oraz transport osadów rzecznych. Parametry mostu nie wpłyną jednocześnie na możliwość pełnienia przez rzekę funkcji drogi wodnej.

Ponadto zamierzenie zlokalizowane jest w granicach nieudokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 *Subniecka warszawska* oraz udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód



Podziemnych nr 216 *Sandr Kurpie*. Jak wynika z Aneksu nr 2 do karty informacyjnej przedsięwzięcia rowy i zbiorniki wód deszczowych w obszarze udokumentowanego GZWP nr 216, który na przeważającym obszarze charakteryzuje się dużą podatnością na zanieczyszczenia ze względu na brak izolacji lub jej niewielką miąższość, zaprojektowano jako szczelne, co wyeliminuje możliwość przedostania się ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo wodnego oraz możliwość drenowania i odwodnienia cennych siedlisk wodno błotnych w sąsiedztwie drogi. Z uwagi na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie pod względem hydrograficznym zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 04 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 poz. 300). Inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200031. Stan ilościowy i stan chemiczny ww. jednolitej części wód podziemnych został określony jako dobry; JCWPd jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Analizowana JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Wariant W2C proponowany przez Wnioskodawcę, znajduje się w dwóch zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP RW) tj.: „Pisa do jez. Roś”, kod: PLRW200018264759 oraz „Pisa od jez. Roś do ujścia ze Skrodą od Dzierzbi”, kod: PLRW20001126499. Analizowane JCWP to monitorowane, naturalne części wód, zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Ogólny stan wód ww. JCWP określono jako zły.

Zgodnie z zaktualizowanym *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, JCWP o nazwie „Pisa do jez. Roś” posiada umiarkowany stan ekologiczny determinowany wskaźnikiem ichtiofauna oraz stan chemiczny poniżej dobrego, determinowany następującymi wskaźnikami: benzo(a)piren, heptachlor. Celem środowiskowym dla danej JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego, zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Pisa w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego), a także dobrego stanu chemicznego. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 *Ramowej Dyrektywy Wodnej* do 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE). Odstępstwo, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: EFI+PL/IBI\_PL; benzo(a)piren(b), heptachlor(b). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

JCWP „Pisa od jez. Roś do ujścia ze Skrodą od Dzierzbi” posiada umiarkowany stan ekologiczny, determinowany wskaźnikiem: makrobezkręgowce oraz stan chemiczny poniżej dobrego, determinowany wskaźnikami: związki tributyllocyny; bromowane difenylotery, rtęć, heptachlor. Celem środowiskowym dla danej JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Pisa w obrębie JCWP (dla certy), zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Pisa w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*. Odstępstwo, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI; bromowane difenylotery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Dla danej JCWP zostało ustanowione także odstępstwo z art. 4 ust. 5 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*. Odstępstwo, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: związki tributyllocyny(w). Warunkiem ww. odstępstw jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało ustanowione również odstępstwo z art. 4 ust. 7 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*.

W odniesieniu do zapisów art. 236 ust 4 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r *Prawo wodne* (Dz.U. z 2023 r. poz. 1478) tj. *Regulacja wód powinna uwzględniać konieczność osiągnięcia dobrego stanu wód oraz osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz w art. 61, przy uwzględnieniu dopuszczalności nieosiągnięcia celów środowiskowych, o której mowa w art. 66*, w Aneksie nr 2 przeanalizowano możliwość wstąpienia potencjalnych oddziaływań na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych wskutek realizacji planowanej obwodnicy oraz zaproponowano odpowiednie działania minimalizujące. Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy stwierdzono, że prace w obrębie cieków prowadzone będą jedynie odcinkowo, w związku z powyższym zakres oddziaływań związanych z pracami na ciekach będzie miał charakter lokalny oraz czasowy. Ponadto w wyniku odpowiednio dobranej technologii

prac, uwzględniającej zachowanie istniejącego reżimu hydrologicznego oraz stosunków wodnych w rejonie przedsięwzięcia, a także zastosowanych działań minimalizujących, nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczących oddziaływań na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych ustanowionych dla jednolitych części wód, w obrębie których planowana inwestycja została zlokalizowana, a tym samym obszarów chronionych wymienionych w Zał. IV RDW, oraz obszarów przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu JCWP jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia wszelkie prace będą prowadzone przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie, właściwie eksploatowanego i konserwowanego. Wyklucza się lokalizację zaplecza budowy na terenach podmokłych, obszarach zagrożenia powodziowego, w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w bliskim sąsiedztwie tj. w odległości mniejszej niż 50 m od cieków, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych oraz strefach ochronnych ujęć wód. Zaplecze budowy, w części przeznaczonej dla składowania materiałów innych niż kruszywa i niezanieczyszczone masy ziemne, odpadów (w tym niebezpiecznych) oraz parkingi maszyn i sprzętu budowlanego będą zlokalizowane na terenach o utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Naprawy sprzętu, tankowanie maszyn i środków transportu przeprowadzane będzie poza terenem realizacji inwestycji, w miejscach do tego przeznaczonych. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbenty, służące do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia. W fazie realizacji inwestycji wszystkie prace w korycie cieków będą prowadzone z zachowaniem ciągłości hydrologicznej cieku.

W celu ograniczenia ryzyka przedostawania się materiałów budowlanych do rzeki Pisy, realizacja mostu zostanie przeprowadzona z zastosowaniem odpowiednich zabezpieczeń np. siatek zabezpieczających przechwytyjących/ płacht ochronnych bądź poprzez wykonanie pomostów zabezpieczających.

Jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego wykopy będą realizowane przede wszystkim w związku z posadowieniem obiektów mostowych. W przypadku konieczności odpompowania wody z wykopów, zwłaszcza przy realizacji mostu nad rzeką Pisa, przewiduje się odprowadzanie jej do rzeki. W celu ograniczenia możliwości zamulenia cieków naturalnych zobowiązano, aby wody z wykopów odprowadzać do cieków naturalnych po uprzednim podczyszczeniu z piasku i zawiesiny.

Woda w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie wykorzystywana na cele technologiczne i socjalno-bytowe. Zaopatrzenie w wodę na cele technologiczne realizowane będzie za pomocą beczkowozów oraz bezpośrednio z lokalnej sieci wodociągowej. Woda na cele socjalne dowożona będzie na plac budowy beczkowozami. Ścieki bytowe będą magazynowane w bezodpływowych, szczelnych zbiornikach, będących na wyposażeniu przenośnych sanitariatów a następnie zostaną odbierane i wywożone przez odpowiednie jednostki do oczyszczalni ścieków.

Odpady powstające w trakcie budowy będą selektywnie magazynowane w wydzielonych i przystosowanych miejscach, zabezpieczonych przed przedostaniem się substancji szkodliwych do środowiska a następnie sukcesywnie odbierane przez uprawnione podmioty. Nadmiar gruntu, który powstanie w wyniku wykopów zostanie wykorzystany na placu budowy. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza budowy zostanie uporządkowany oraz obsiany rodzimymi gatunkami traw.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia odprowadzenie wód opadowych będzie realizowane w oparciu o kanalizację deszczową, rowy drogowe i zbiorniki retencyjne. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do otwartych rowów drogowych oraz częściowo ujmowane za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych z odprowadzeniem wód do rowów i zbiorników retencyjnych. Wody z rowów drogowych zostaną skierowane do zbiorników retencyjnych, skąd będą kierowane w stronę ostatecznego odbiornika. Przewiduje się studnie wpustowe z osadnikiem i zwieńczeniem kratką, uliczne lub krawężnikowo-jezdniowe do ujmowania wód opadowych z jezdni. W celu odprowadzenia wód z rowów drogowych projektuje się studnie wpadowe z piaskownikiem poziomym i osadnikiem, a w uzasadnionych przypadkach separatory związków ropopochodnych. Jak wynika z przedłożonego materiału, osadnik i separator substancji ropopochodnych zaprojektowano przed wylotem wód opadowych i roztopowych do rzeki Pisa i Jeziora Maldanin. Za osadnikami poziomymi/wirowymi oraz za zestawami urządzeń, tj. osadnikiem i separatorem przewiduje się zabudowę studni z zastawką, umożliwiającą odcięcie spływu wód na wypadek awarii. W celu ograniczenia nadmiernego wpływu wód opadowych i roztopowych, pochodzących z systemu odwodnienia drogi na środowisko, zaprojektowano zbiorniki retencyjne wód deszczowych. Zadaniem zbiorników jest zatrzymanie odpływu o dużej kulminacji wywołanej deszczem nawalnym, redukcja odpływu ze zlewni drogowej oraz zabezpieczenie terenów położonych poniżej przekroju drogowego poprzez bezpieczne

odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do odbiorników. Według przedłożonej dokumentacji, na całym odcinku, gdzie trasa drogi znajdować się będzie w obrębie udokumentowanego GZWP nr 216, który na przeważającym obszarze charakteryzuje się dużą podatnością na zanieczyszczenia ze względu na brak izolacji lub jej niewielką miąższość, zostaną zastosowane rowy uszczelnione oraz szczelne zbiorniki retencyjne. Na pozostałej trasie obwodnicy będą znajdować się rowy trawiaste.

Biorąc pod uwagę planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko gruntowo wodne przestrzegając wymagań wskazanych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, analizowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i podziemnych (JCWPd), a także nie będzie kolidować z realizacją określonych dla nich celów środowiskowych.

Obszar objęty zamierzeniem leży w Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich oraz w obszarze Natura 2000 Puszcza Piska PLB280008 (na odcinkach: od km 0+000 do km 0+140, od km 0+595 do km 3+055 i od km 3+750 do km 4+868 podwariantu 2 oraz od km 0+000 do km 2+497 podwariantu C). Wobec obszaru chronionego krajobrazu obowiązuje uchwała Nr XXX/671/17 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie *Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich*, w której znajduje się katalog zakazów określonych w paragrafie 5. Jak wskazuje art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*, na terenie obszaru chronionego krajobrazu wprowadza się zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy ooś. Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy *o ochronie przyrody*, zakazy, o których mowa w ust. 1 – 1b nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Budowa obwodnicy Pisz w rozumieniu ustawy *o gospodarce nieruchomościami* stanowi cel publiczny jako wydzielanie gruntów pod drogi publiczne. Stąd, mimo zmiany walorów krajobrazowych realizacja przedmiotowej drogi na obszarze chronionego krajobrazu jest dopuszczalna. Ponadto zgodnie z art. 24 ust 3 ww. ustawy, zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu. Jak wynika z analizy przedstawionej w raporcie ooś, stwierdza się, iż analizowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie wpłynie negatywnie na środowisko przyrodnicze. W związku z tym, nie dojdzie do łamania ww. zakazu.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest również w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Piska PLB280008 (od km 1+918 do km 3+056 podwariantu 2). Ponadto w promieniu 5 km od inwestycji znajduje się specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Piska PLH280048. Oceniono, że zamierzenie nie wpłynie negatywnie na cele, przedmioty ochrony i integralność tych obszarów oraz spójność sieci Natura 2000. Wyniki badań przyrodniczych zebranych w raporcie ooś wskazują, że opisywany teren jest siedliskiem przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Piska PLB280008. Mimo tego, na skutek tej inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania w stosunku do rozmieszczenia i zagęszczenia kluczowych gatunków ptaków oraz gatunków roślin, zwierząt oraz lokalizacji siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000 Ostoja Piska PLH280048.

Zgodnie z raportem ooś, na analizowanym terenie stwierdzono występowanie 12 gatunków ptaków, które są przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Piska. Żadne ze zinwentaryzowanych w obrębie ww. obszaru stanowisk przedmiotów ochrony nie znajduje się w granicach linii rozgraniczających inwestycji. Niemniej, biorąc pod uwagę stwierdzone stanowiska występowania tych gatunków w buforze inwentaryzacji, teren pod planowaną inwestycję może stanowić potencjalne miejsce ich bytowania, np. związane z poszukiwaniem pożywienia, miejscem żerowania. W tym przypadku oddziaływanie bezpośrednie związane z realizacją planowanej obwodnicy dotyczyć będzie ubytku potencjalnych miejsc żerowiskowych tych gatunków. Ze względu jednak na mnogość dogodnych miejsc o podobnym charakterze w rejonie inwestycji, nie przewiduje się, aby było to oddziaływanie znaczące.

Potencjalnie może dojść do oddziaływania na obszar Natura 2000 Ostoja Piska poprzez zanieczyszczenie rzeki Pisy w okresie prac budowlanych lub w okresie eksploatacji drogi. Zanieczyszczenia, które dostałyby się do rzeki Pisy migrowałyby w kierunku specjalnego obszaru ochrony siedlisk, zgodnie z kierunkiem przepływu cieku, a na negatywny wpływ narażone byłyby siedliska hydrogeniczne oraz związane z nimi gatunki roślin i zwierząt. W związku z powyższym, realizację mostu nad rzeką Pisą przewidziano z zastosowaniem zabezpieczeń toni wodnej, w tym np. siatek zabezpieczająco-przechwytyjących/płacht ochronnych, co ograniczy do minimum ryzyko związane zanieczyszczeniem rzeki poprzez przedostawanie się elementów z budowy do wody. Wybór odpowiedniej metody zabezpieczenia należeć będzie do wykonawcy robót budowlanych. Ponadto zaplecze budowy zostanie wyznaczone poza obszarami o płytkiej lokalizacji wód gruntowych oraz w odległości min. 50 m od cieków wodnych. Zostanie wyposażone w środki ograniczające do minimum możliwość przedostania się zanieczyszczeń związanych z

wyciekami z maszyn. Ponadto, odpowiednia organizacja zaplecza, jak i terenu budowy, a także wykorzystywanie sprawnych technicznie pojazdów i maszyn dodatkowo ograniczy możliwość wystąpienia oddziaływań związanych z przedostawaniem się zanieczyszczeń do rzeki i wpływu na warunki ekologiczne panujące w obszarach Natura 2000.

Teren inwestycji leży w obszarze krajowego korytarza ekologicznego Puszcza Piska (GKPn-8). Przebiegać będzie na łącznej długości trasy 5,634 km (od ok. km 0+005 do ok. km 0+494 i od ok. km 1+679 do ok. km 4+315 podwariantu 2 oraz od ok. km 0+000 do ok. km 2+492 podwariantu C). Przedsięwzięcie związane jest z zajęciem terenu oraz ryzykiem wystąpienia efektu barierowego, pogorszeniem jakości siedlisk, hałasem i niepokojeniem zwierząt oraz ryzykiem kumulacji oddziaływań. Aby zminimalizować efekt barierowy budowanej drogi zaplanowano wskazane w sentencji postanowienia przejścia dla zwierząt, które umożliwią migrację zwierząt i zachowanie łączności ekologicznej pomiędzy poszczególnymi obszarami cennymi przyrodniczo. Dzięki temu zostanie zachowana ciągłość między korytarzami ekologicznymi, a efekt barierowy inwestycji zostanie zminimalizowany.

Realizacja inwestycji, która wiąże się z wykonaniem obligatoryjnego ogrodzenia ochronnego o wysokości 2,5 m spowoduje powstanie pełnej bariery ekologicznej dla wszystkich naziemnych gatunków zwierząt. W tym przypadku skutki oddziaływań będą obserwowane od skali krajowej (przerwanie głównego korytarza dużych ssaków), do skali lokalnej – kolizje z siedliskami i szlakami migracji płazów oraz lokalnych populacji ssaków kopytnych. Oddziaływanie barierowe w każdym przypadku będzie miało charakter znaczący, bezpośredni i trwały. Powstanie bariery ekologicznej to najważniejsza forma negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, co wynika przede wszystkim z kolizji z główną siecią ekologiczną – analizowany odcinek drogi ekspresowej koliduje na trzech odcinkach z korytarzem ekologicznym Puszcza Piska (GKPn-8). Ze względu na wysoką rangę ekologiczną przecinanych obszarów, przewidziano realizację szeregu rozwiązań, w tym budowę przejść dla zwierząt, zapewniających zachowanie funkcjonalnej łączności siedlisk i korytarzy. Konieczne jest wykonanie również ogrodzeń ochronnych zapewniających ograniczenie śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji i ich skuteczne naprowadzanie do obiektów zapewniających bezpieczne przekraczanie drogi. Budowa przejść dla zwierząt w ramach przedmiotowej inwestycji udrożni korytarze ekologiczne, a pełne wyгородzenie odcinka drogi ekspresowej praktycznie wyeliminuje śmiertelność zwierząt na drodze.

W fazie budowy największe oddziaływanie na krajobraz dotyczyć będzie wycinki zieleni i zmiany dotychczasowego użytkowania terenu, powstania placu budowy, dróg tymczasowych oraz gromadzenia tymczasowego materiałów i odpadów. Sam plac budowy jako miejsce obniżające walory krajobrazowe będzie oddziaływać w sposób krótkotrwały, a po zakończeniu robót oddziaływanie to ustąpi, natomiast zajęcie terenu pod projektowaną drogę będzie oddziaływaniem długoterminowym. Na etapie tym w związku z pracami ziemnymi dojdzie do zmiany rzeźby terenu (wykonanie wykopów/nasypów). Wpływ wybudowanej drogi na krajobraz będzie znaczący, wynikający przede wszystkim z nowych elementów, które powstaną na etapie budowy i które będą miały charakter stały: m.in. jezdnie, nasypy, wykopy, obiekty inżynierskie.

W związku z realizacją inwestycji zachodzi potrzeba wycinki drzewostanu rosnącego na terenach leśnych administrowanych przez Lasy Państwowe z szacunkowej powierzchni ok. 30,13 ha. W celu rekompensaty strat w zieleni istniejącej oraz wkomponowania drogi w otaczający krajobraz zostaną wykonane nasadzenia roślinności. Projektowana zieleń zminimalizuje straty w zieleni spowodowane wycinką istniejącej roślinności w ramach realizacji inwestycji oraz będzie pełnić funkcje izolacyjne, krajobrazowe oraz estetyczne. Przewiduje się wykonanie pasów zieleni naprowadzającej w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierząt oraz nasadzeń izolacyjno-osłonowych na odcinkach drogi przebiegających w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. W rejonie przejść dla zwierząt projektuje się wykonanie nasadzeń naprowadzających zwierzęta na przejścia. Struktura zieleni na przejściach dla zwierząt zostanie dostosowana do wymagań siedliskowych zwierząt, dla których jest przeznaczone dane przejście. Nasadzenia będą wykonane z wykorzystaniem rodzinnych gatunków drzew i krzewów (występujących w danym regionie). Możliwe jest sadzenie gatunków obcego pochodzenia i ozdobnych odmian gatunków rodzimych (z wyjątkiem gatunków inwazyjnych) ale tylko w terenie o charakterze miejskim np. na rondach.

Na badanym obszarze stwierdzono obecność 5 typów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej UE: 3260, 7140, 91D0, 9170 i 91E0. Płaty zinwentaryzowanych siedlisk nie są chronione w ramach obszaru Natura 2000 z uwagi na znaczne oddalenie od tych obszarów. Są to szeroko rozpowszechnione siedliska przyrodnicze. Niszczone będą jedynie niewielkie fragmenty większych płatów siedlisk, w związku z czym inwestycja nie pogorszy stanu zachowania tych siedlisk zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. W celu minimalizacji oddziaływania podczas prac w obrębie siedlisk przyrodniczych części płatów, nieprzeznaczone do likwidacji, zostaną odgrodzone.

W granicach badanego terenu stwierdzono występowanie 17 gatunków roślin podlegających ochronie: 4 chronione ściśle oraz 13 częściowo oraz dwa gatunki rzadkie w skali kraju, umieszczone na Czerwonej

Liście, lecz nie podlegające ochronie. Nie stwierdzono gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. W przypadku okazów niemożliwych do zachowania konieczne będzie uzyskanie decyzji derogacyjnej na zniszczenie osobników i ich siedlisk.

Obszar objęty inwentaryzacją obwodnicy Pizy charakteryzuje się stosunkowo niewielkim udziałem chronionych i zagrożonych gatunków grzybów wielkoowocnikowych i porostów. Wśród porostów najczęściej obserwowanym gatunkiem była odnożyca mączysta. Jest to takson o szerokiej skali ekologicznej rosnący zarówno w zbiorowiskach leśnych oraz w terenie otwartym.

W obrębie trasy wariantu W2C stwierdzono występowanie 6 chronionych gatunków mszaków. Wszystkie gatunki podlegają ochronie częściowej. Na badanym obszarze nie stwierdzono gatunków wymienionych na liście mszaków zagrożonych w Polsce. Należą do gatunków częstych i pospolitych w regionie. Zniszczenie części ich stanowisk nie będzie istotne w skali lokalnych zasobów, zinwentaryzowanych w otoczeniu inwestycji. W związku z tym, nie będzie stanowić zagrożenia dla trwałości populacji regionalnej tych gatunków.

W inwentaryzowanym obszarze odnotowano 1 gatunek bezkręgowca objętego w Polsce ochroną prawną, tj. mrówkę rudnicę *Formica rufa*, identyfikując 5 stanowisk tego gatunku. Jest on stosunkowo częsty w regionie i nie należy do taksonów zagrożonych. Ewentualne przeniesienie mrowiska do miejsc regularnego przebywania na inne miejsca będzie przedmiotem decyzji derogacyjnej.

Mając na uwadze zasadę przezorności zaprojektowany zostanie osadnik i separator substancji ropopochodnych przed wylotem wód opadowych i roztopowych do odbiorników naturalnych tj. do rzeki Pisa oraz do jeziora Maldanin, ze względu na płynące wody w kierunku obszarów chronionych: OCHK Puszczy i Jezior Piskich, OSO Puszcza Piska PLB280008 i SOO Ostoja Piska PLH280048.

W zasięgu oddziaływania inwestycji może występować do 35 gatunków ryb, w tym gatunki objęte ochroną prawną. Do gatunków tych na badanym odcinku Pisy należą: minogi ukraińskie *Eudontomyzon* sp., różanka *Rodheus amarus*, koza *Cobitis taenia*, piskorz *Misgurnus fossilis*, śliz *Barbatula barbatula*. Gatunki te, z wyjątkiem śliza są wymienione również w Załączniku II do Dyrektywy Siedliskowej. Gatunkiem wymienionym w Załączniku II, lecz nieobjętym w Polsce ochroną prawną jest boleń *Aspius aspius*. Gatunek ten posiada natomiast wymiar ochronny.

Potencjalne oddziaływania na ichtiofaunę mogą nastąpić w przypadku zanieczyszczenia wód w wyniku przedostania się do wody materiałów budowlanych. Ryzyko ww. oddziaływania zostanie zminimalizowane poprzez zastosowanie płacht lub siatek ochronnych w czasie realizacji mostu przez rzekę Pisę. Możliwe jest również zanieczyszczenie wody substancjami ropopochodnymi w razie powstania sytuacji awaryjnej. W celu zminimalizowania ryzyka negatywnego oddziaływania na ichtiofaunę w wyniku wystąpienia sytuacji awaryjnej w pobliżu cieków i w związku z wyciekiem substancji ropopochodnych do wód powierzchniowych z maszyn, które ulegną awarii, stosowane będą sprawne technicznie maszyny, a zaplecze budowy, miejsca postojowe i miejsca tankowania pojazdów i maszyn zaopatrzone zostaną w sorbenty służące do likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Prace prowadzone będą ze szczególną ostrożnością i zgodnie z przepisami prawa, a plac budowy wyposażony będzie w środki zabezpieczające i usuwające skutki sytuacji awaryjnych. Oddziaływanie etapu budowy wiązać się będzie także ze zmianą struktury dna na skutek prac budowlanych - zamulanie lub zapiaszczanie stanowisk położonych poniżej miejsca realizacji inwestycji. Zamulenie jest niebezpieczne, jeżeli stężenie zawiesiny spowodowane pracami utrzymuje się przez dłuższy okres. Szczególnie niebezpieczne jest duże stężenie zawiesiny w okresie rozwoju ikry ryb, do momentu wylęgu. Dlatego przewiduje się zastosowanie ścianek szczelnych w przypadku prac prowadzonych w obrębie cieków. W przypadku konieczności umocnienia dna i koryta cieków stosowane będą w pierwszej kolejności materiały naturalne, które jak np. faszyna, narzut kamienny mogą być wykorzystywane przez ryby. Wszystkie prace prowadzone w korycie cieków, przez które przebiega inwestycja prowadzone będą z zachowaniem ciągłości hydrologicznej cieku i zapewnieniem przepływu biologicznego. Ponadto wycinka roślinności porastającej brzegi cieków ograniczona będzie do niezbędnego minimum. Nie jest zatem konieczne wstrzymanie prac w okresach tarła ryb. Prace związane z budową mostu na rzece Pisa zostaną przeprowadzane w możliwie najkrótszym okresie, z zachowaniem działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

W trakcie inwentaryzacji stwierdzono występowanie 4 gatunków płazów: ropuchę szarą, żabę moczarową, żabę trawną, traszkę zwyczajną oraz grupę żab zielonych *Pelophylax esculenta complex*. W obszarze inwentaryzacji nie wykazano znaczących szklaków migracji wiosennych i jesiennych płazów. Stwierdzono natomiast dyspersję młodych osobników w sąsiedztwie zlokalizowanych siedlisk rozrodczych, w szczególności ropuch szarych i żab zielonych w sąsiedztwie jeziora Maldanin. W obszarze badań stwierdzono występowanie 3 gatunków gadów objętych ochroną częściową – padalca zwyczajnego, jaszczurkę zwinkę i żmiję zygzakowatą. Wymienione gatunki należą do pospolitszych przedstawicieli krajowej reptiliofauny. Oddziaływania związane z etapem budowy dotyczyć będą: przypadkowego uśmiercania

osobników, zajęcia dotychczasowych siedlisk bytowania, uwięzienia osobników na placu budowy, ograniczenia możliwości migracji i płoszenia. Podczas etapu realizacji wykopy mogą stać się pułapką dla wpadających w nie płazów i gadów i powodować ich śmiertelność. Niemniej przez okres budowy zostanie zapewniony nadzór przyrodniczy, do którego obowiązków będzie należało m.in. kontrolowanie wykopów pod kątem możliwości uwięzienia w nich gatunków płazów, gadów i małych zwierząt i uwalnianie ich w bezpiecznym miejscu poza placem budowy. Oddziaływania na płazy i gady wynikające z realizacji prac budowlanych dotyczyć też będą ograniczenia możliwości migracji. Migracja po zakończeniu budowy zapewniona będzie dzięki budowie przejść dla zwierząt. W celu ograniczenia oddziaływania, związanego z przedostawaniem się płazów na plac budowy i możliwości ich uwięzienia, przed rozpoczęciem prac budowlanych na odcinkach kolizji z siedliskami rozrodczymi płazów zastosowane zostaną tymczasowe obustronne ogrodzenia ochronne, wykonane w sposób i miejscach wskazany w sentencji postanowienia. Przy czym, w przypadku braku możliwości zabezpieczenia wykopów takimi ogrodzeniami, dopuszczono kontrolę wykopów przez nadzór przyrodniczy. Oceniono, że na skutek prowadzonych prac, w tym emisji hałasu powodowanego obecnością pracujących ludzi oraz pojazdów i sprzętów, będzie dochodziło do płoszenia tej grupy zwierząt. Z uwagi na występowanie dogodnych dla płazów siedlisk w bliskim sąsiedztwie terenu przeznaczonego pod przedsięwzięcie, przepłoszone osobniki zajmą nowe, podobne terytoria. Ogródzenia ochronne zdemonutowane zostaną po wybudowaniu i odebraniu obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt oraz ogrodzeń stałych. Zaprojektowano bowiem wygrodzenie całej trasy wraz ze zbiornikami wód opadowych ogrodzeniem głównym o wysokości min. 2,5 m, wkopanym w grunt na głębokość min. 0,3 m, wykonanym z siatki o zmiennej wielkości oczek (w przypadku zastosowania płotków z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm).

W przypadku częściowego zajęcia siedlisk herpetofauny wykonawca robót został zobowiązany do odpowiedniego zabezpieczenia pozostałej części siedlisk przed zniszczeniem i odwodnieniem. Potencjalne oddziaływanie na zwierzęta w fazie realizacji będzie miało charakter okresowy i krótkotrwały, nie zakłóci funkcjonowania ich populacji. Wszystkie gatunki gadów zostały stwierdzone w odległościach niestwarzających ryzyka kolizji. Niemniej, nie można wykluczyć pojawiania się tych zwierząt w obrębie inwestycji. Wykopy na terenie przedsięwzięcia będą stanowić pułapki dla herpetofauny i małych ssaków, dlatego na etapie realizacji wykopu zostaną odpowiednio zabezpieczone.

Planowane do wykonania w ramach inwestycji zbiorniki wód deszczowych będą udostępnione płazom. W związku z powyższym nachylenie skarp zbiorników ułatwiające opuszczenie płazom zbiornika w wybranych miejscach, na obszarze min 25% zbiornika, wynosić będzie poniżej 1:2,5.

Na obszarze poddanym inwentaryzacji nie stwierdzono koczowania/żerowania zgrupowania ptaków w okresie przelotu, dlatego wykluczono aby był to teren ważny dla ptaków w okresie sezonowych migracji. Do najcenniejszych terenów w rejonie inwestycji zaliczyć należy obszary łąkowe, stanowiące żerowiska ptaków drapieżnych oraz znacznej liczby gatunków z grupy ptaków małych i średnich. Zakres prac związanych z budową obwodnicy wiązać się będzie ze znaczną ingerencją w siedliska zajmowane przez tę grupę zwierząt. Oddziaływania etapu realizacji związane będą głównie z niszczeniem stanowisk lęgowych w liniach rozgraniczających, okresowym płoszeniem na skutek prowadzenia prac oraz ubytkiem powierzchni żerowisk. Na skutek prac, w tym emisji hałasu i światła powodowanego obecnością pracujących ludzi oraz pojazdów i sprzętów będzie dochodziło do zniechęcania ptaków do przebywania w rejonie planowanej inwestycji. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Realizacja inwestycji będzie wiązać się ze niszczeniem miejsc lęgowych ptaków. Dlatego do minimum ograniczona zostanie wycinka drzew w okresie lęgowym. Co do zasady zostanie ona przeprowadzona poza okresem rozrodu ptaków, jednak dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. W przypadku stwierdzenia czynnego gniazdowania gatunków nadzór przyrodniczy powinien podjąć odpowiednie działania mające na celu zabezpieczenie miejsc rozrodu przed zniszczeniem i uzyskanie decyzji derogacyjnej.

W liniach rozgraniczających terenu inwestycji znajduje się fragment strefy ochrony okresowej orlika krzykliwego, która obowiązuje od 1 marca do 31 sierpnia. Obszar kolizji zajmuje zewnętrzny fragment o powierzchni 0,27 ha. Na tym terenie dojdzie do wycinki drzewostanu, a następnie jego trwałego przekształcenia. Największe zagrożenie ze strony inwestycji związane jest z wycinką drzewostanu w okresie lęgowym orlików. Długotrwałe niepokojenie może spowodować porzucenie lęgu przez ptaki, ale nawet krótkotrwałe opuszczenie gniazda przez spłoszonych rodziców może spowodować wychłodzenie lęgu albo zrabowanie go przez inne drapieżniki. Oddziaływanie to zostanie zminimalizowane w wyniku przeprowadzenia wycinki poza okresem lęgowym. Zwiększone ryzyko płoszenia i niepokojenia ptaków podczas wykonywania prac budowlanych może także nastąpić poprzez hałas pracujących maszyn oraz w wyniku obecności pracowników budowy. W związku z tym, na odcinku drogi przebiegającym w granicach



strefy okresowej oraz w jej sąsiedztwie należy zaplanować prace budowlane w sposób uwzględniający okres aktywności orlików (wyłączenie z prac okresu lęgowego). Należy przy tym należy uzyskać zezwolenie tutejszego organu na płoszenie i niepokojenie ptaków oraz trwałe zniszczenie siedliska gatunku objętego ścisłą ochroną gatunkową).

Na etapie eksploatacji inwestycji zidentyfikowano ryzyko wystąpienia kolizji ptaków z pojazdami. Może do niej dochodzić najczęściej na dwa sposoby: poprzez przyciąganie drapieżników przez inne zwierzęta, które stanowią ofiary kolizji z ruchem drogowym oraz w wyniku fragmentacji żerowisk mieszczących się w granicach terytorium. Pierwszy z czynników jest trudniejszy do wyeliminowania, ponieważ padlina stanowi łatwą zdobycz dla orlika. Niemniej, liczbę rozjechanych na drodze zwierząt można ograniczyć poprzez dobrze zaprojektowany system przejść dla zwierząt, co pośrednio wpłynie na minimalizację ryzyka kolizji z ptakami drapieżnymi, aczkolwiek nie zniweluje go całkowicie. Trudniejsze i ważniejsze wydaje się zmniejszenie ryzyka kolizji, spowodowanego fragmentacją krajobrazu przez drogi. Budowa nowych dróg i autostrad powinna w miarę możliwości omijać żerowiska orlików, lub chociaż lokalizować się na terenach omijanych przez orliki podczas żerowania. W oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby przedmiotowego postępowania, należy stwierdzić, że analizowane warianty obwodnicy w miejscu kolizji ze strefą ochrony nie przebiegają przez tereny żerowiskowe orlika. Droga w tym miejscu przechodzi przez obszar leśny, w miejscu kolizji ze strefą ochrony po drugiej stronie planowanej drogi znajduje się pozostały mniejszy fragment lasu oraz zabudowa miejscowości. Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na orliki krzykliwe związane z rozpatrywanym rewirem.

W rejonie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie co najmniej ośmiu gatunków nietoperzy: borowca wielkiego, mroczka późnego, karlika większego, karlika małego, karlika drobnego, nocka rudego, nocka Natterera, gacka brunatnego. Wszystkie stwierdzone gatunki podlegają ochronie ścisłej. Nie odnotowano obecności nietoperzy z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Stwierdzone gatunki należą do częstych w kraju i regionie. Największą aktywność nietoperzy (największą liczbę przelotów) rejestrowano w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanej na skrajach lasu (okolice Maldanina, Browarnika, Wąglika), nad rzeką Pisą oraz w okolicy linii kolejowej. W buforze inwestycji stwierdzono również obecność czterech kolonii rozrodczych, znajdują się jednak one poza przebiegiem drogi, w odległości zapewniającej brak wystąpienia ryzyka związanego z ich naruszeniem. W odniesieniu do nietoperzy najistotniejsze oddziaływanie związane jest z potencjalnym niszczeniem siedlisk (zarówno żerowisk, jak potencjalnych miejsc rojenia) podczas prac budowlanych. Na etapie realizacji oddziaływania te mogą wiązać się głównie z wycinką drzewostanu. W odniesieniu do ryzyka zniszczenia schronień nietoperzy, należy wskazać, że nie stwierdzono ich występowania na przebiegu analizowanych wariantów, a biorąc pod uwagę, że w rejonie inwestycji nie stwierdzono starych dziuplastych drzew, nie przewiduje się, aby wycince uległy drzewa mogące stanowić atrakcyjne kryjówki dla tej grupy zwierząt. Przeloty zarejestrowano również wzdłuż dróg krzyżujących się z planowaną obwodnicą na odcinkach leśnych. Z uwagi na niezbędny zakres wycinki, dojdzie do zmiany tras przelotów nietoperzy na odcinkach leśnych - przerwania ciągłości lokalnych tras przelotów nietoperzy. Przerwane korytarze migracyjne, wycięte drzewa przydrożne zostaną odtworzone poprzez liniowe nasadzenia drzew rodzimych gatunków.

W obszarze inwentaryzacji stwierdzono 9 gatunków ssaków, w tym 3 gatunki objęte ochroną gatunkową: wydra, bóbr europejski, wiewiórka pospolita. Żadne ze stanowisk chronionych przedstawicieli ssaków nie stoi w bezpośredniej kolizji z zamierzeniem. Wydra i bóbr zostały stwierdzone w buforze inwentaryzacji w rzece Pisie.

Oddziaływanie na wszystkie stwierdzone gatunki ssaków podczas badań terenowych związane będzie z zajęciem ich siedlisk oraz z płoszeniem. Oddziaływanie związane z płoszeniem będzie tymczasowe i ustąpi po zakończeniu budowy. Podczas prac budowlanych, zdejmowania humusu czy poruszania się pojazdów może dochodzić do płoszenia zwierząt, wpadania zwierząt do wykopów i ich przypadkowego uśmiercania. Głównym oddziaływaniem etapu budowy na ssaki może być płoszenie na skutek hałasu związanego z budową drogi, jak również przypadkowe zabijanie drobnych ssaków na terenie placu budowy. Wśród zinwentaryzowanych gatunków, dwa – bóbr europejski i wydra europejska, wymienione są w Załączniku II i V Dyrektywy Siedliskowej. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi w zakresie budowy nowego mostu oraz pracami w obrębie cieku, związane np. z umocnieniami dna i skarp powodować będą płoszenie i czasowe zajęcie terenów bytowania ww. gatunków. Będą to oddziaływania krótkotrwałe, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Na tym odcinku w związku z prowadzeniem prac budowlanych i obecnością ludzi dojdzie również do zniechęcania zwierząt do migracji. Oddziaływania związane z ograniczeniem możliwości migracji na etapie budowy będą tymczasowe. Biorąc pod uwagę dostępność w najbliższym sąsiedztwie licznych terenów o podobnym charakterze i warunkach środowiskowych, które mogą stanowić odpowiednie siedliska dla

poszczególnych gatunków teriofauny, nie przewiduje się wystąpienia istotnego oddziaływania na ww. grupę zwierząt.

Ponadto, należy mieć na uwadze, iż na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380),

wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w cyt. rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody oraz § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwywanie; umyślne niszczenie ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych; niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania; niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień) mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie art. 56 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody) na wykonywanie czynności podlegających zakazom, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą i częściową. Analogiczna sytuacja funkcjonuje w przypadku zakazów w stosunku do roślin (art. 51 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia Ministra Środowiska). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ustawy o ochronie przyrody). Wobec powyższego należy uzyskać decyzje derogacyjne Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Inwestycję należy przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ornitologii, herpetologii oraz botaniki. Działania ekspertów prowadzone w ramach nadzoru przyrodniczego mają na celu zapewnienie zgodności realizacji inwestycji z wymaganiami ochrony przyrody wynikającymi z obowiązujących aktów prawnych. Nadzorem przyrodniczym należy objąć cały obszar oddziaływania planowanych zamierzeń inwestycyjnych tj. należy go prowadzić w obszarze inwestycji oraz jego sąsiedztwie narażonym na ewentualne negatywne oddziaływania związane z budową drogi i obiektów towarzyszących. Przyjmuje się, że obszar podlegający kontroli obejmuje co najmniej teren przeznaczony pod realizację inwestycji, ograniczony liniami rozgraniczającymi, na którym zlokalizowane będą bazy materiałowo-sprzętowe i zaplecza budowy.

Ze względu na zakres oddziaływania oraz oddalenie przedmiotowej inwestycji od granic państw sąsiednich instalacja nie będzie wymagała przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Z uwagi na fakt, że posiadane informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko oraz na to, że realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz na zwierzęta i ludzi, Burmistrz Pisz, po przeanalizowaniu sprawy, stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 w/w ustawy, jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę lub w zgłoszeniu zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Burmistrz Pisz, jako organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po rozpatrzeniu danych zawartych w przedłożonej dokumentacji, w tym raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz po uwzględnieniu wymaganych opinii i uzgodnień realizacji przedsięwzięcia, po zapewnieniu udziału stron postępowania i społeczeństwa uznał, że przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze oraz na obszarowe formy ochrony przyrody oraz nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzi.

Burmistrz Pisz podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji przez zamieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz, na stronie <http://bip.pisz.hi.pl/> oraz zamieszcza informację o wydanej decyzji w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku – zakładka „Centrum Informacji o Środowisku” i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz, na stronie <http://bip.pisz.hi.pl/>.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 lub do zgłoszenia czynności, o których mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. z 2024r. poz. 1112/. Złożenie wniosku zgodnie z w art. 72 ust. 3 w/w ustawy powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Decyzja niniejsza nie jest ostateczna. Stronom służy prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej /Dz. U. z 2023 r. poz. 2111/, GDDKiA Oddział w Olsztynie jako jednostkę budżetową, zwalnia się od opłaty skarbowej.

#### Otrzymują:

1. GDDKiA Oddział w Olsztynie
2. Strony postępowania przez OBWIESZCZENIE umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz, oraz na stronie internetowej <http://bip.pisz.hi.pl/>
3. A/a.



#### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pisz
3. Dyrektor RZGW w Białymstoku, Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie

Tomasz Polewaczyk  
Tel. 87 424 12 25

**Z up. BURMISTRZA**

**Elwira Świętyłucka**  
Zastępca Burmistrza



ZPN.6220.2.8.2023.TP

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach****Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 w wariantcie W2C o długości projektowanej około 7370,5 m. Trasa przebiegać będzie od strony północnej miasta Pisz z rejonu miejscowości Maldanin i Imionek w kierunku na południe. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko - mazurskiego, powiatu piskiego, gminy Pisz.

Projektowana droga krajowa będzie jednojezdniową drogą klasy GP, o szerokości jezdni 7,0 m (2x3,5m). Zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmuje:

- budowę odcinka drogi głównej ruchu przyspieszonego o przekroju 1x2,
- budowę skrzyżowań typu rondo,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad obwodnicą,
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy: rowów drogowych, kanalizacji deszczowej, urządzeń podczyszczających, zbiorników retencyjnych, przepustów i innych,
- przebudowę istniejących dróg oraz budowę dodatkowych jezdni dla obsługi ruchu lokalnego – działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy,
- realizację rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko w tym: ekranów akustycznych, zieleni ochronnej, przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronnego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu a także infrastruktury technicznej związanej z drogami,
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą w związku z kolizjami z ww. infrastrukturą.

Ponadto, przewidziano obsługę ruchu pieszych oraz rowerzystów poprzez zaprojektowane chodniki oraz ścieżki pieszo-rowerowe, a w rejonie projektowanych skrzyżowań typu rondo zaplanowano przejścia dla pieszych i rowerzystów. W związku z realizacją inwestycji konieczna będzie przebudowa drogi krajowej DK 58 i DK 63, dróg powiatowych – DP 1522N i DP 1656N oraz gminnych: droga gminna DG 174523N (ul. Wąglicka), droga gminna bez numeru w km 1+540 podwariant 2, droga wewnętrzna bez numeru (ul. Spokojna). Dodatkowe jezdnie o charakterze dróg publicznych zlokalizowane wzdłuż głównej trasy obwodnicy odpowiadać będą parametrom technicznym drogi klasy D. Przedsięwzięcie nie stanowi drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

W ramach przebudowy istniejącej linii wysokiego napięcia relacji Pisz – Nida przewiduje się wstawienie 1 dodatkowego słupa w istniejącym ciągu linii 110 kV po lewej (wschodniej) stronie projektowanej obwodnicy w km ok. 2+070 podwariantu C. Prace związane z przebudową polegać będą na: wyłączeniu odcinka przebudowywanej linii spod napięcia i uziemieniu we wszystkich punktach zasilania, wykonaniu wykopu pod słup, fundamentów w wykopie, poziomym montażu słupa w pobliżu fundamentu, pionowym montażu konstrukcji słupa na fundamencie i montażu przewodów wraz z izolacją.

Obligatoryjnie oświetlane będą skrzyżowania typu rondo oraz przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów. Cała trasa wraz ze zbiornikami wód opadowych zostanie wygrodzona.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną:

- roboty przygotowawcze poprzez wycinkę zadrzewień i zakrzewień wchodzących w kolizję z inwestycją, zdjęcie warstwy ziemi pod planowaną drogę,
- rozbiórka odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną inwestycją,
- usunięcie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (w miejscach kolizji),
- roboty ziemne i budowlane dla korpusu drogowego oraz pozostałych elementów układu komunikacyjnego związane z funkcjonowaniem drogi, w tym jezdni, obiektów inżynierskich,
- elementy odwodnienia,
- ekrany akustyczne,
- nasadzenia zastępcze,
- oznakowanie drogowe poziome i pionowe,
- oświetlenie drogowe.

**Z up. BURMISTRZA**  
*Elwira Świątlicka*  
 Zastępca Burmistrza

