

ZPN.6220.2.11.2024.AK

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, w związku z art. 84 i 85 ust. 1 i 2 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 /Dz. U. z 2024r. poz. 1112/, § 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 2019r. poz. 1839 z późn. zm./, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego /Dz. U. z 2024r. poz. 572/, po rozpatrzeniu wniosku inwestora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie z dnia 19.09.2024 r.,

stwierdzam

I. brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku Pisz –Borki”.

II. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazuję na konieczność podjęcia następujących działań:

1. prace budowlane prowadzić przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego przed wyciekami płynów eksploatacyjnych;
2. zaplecze budowy, bazy materiałowe, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca gromadzenia odpadów lokalizować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, w odległości minimum 50m od cieków naturalnych;
3. 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;
4. ścieki bytowe z terenu budowy gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach przenośnych sanitariatów, a następnie systematycznie wywozić do oczyszczalni ścieków;
5. 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;
6. w przypadku konieczności umocnienia koryta cieku Szparka, umocnienie wykonać z materiałów naturalnych;
7. prace w obrębie koryta cieku naturalnego prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód, nie dopuszczając jednocześnie do jego zanieczyszczenia;
8. nie powodować trwałych zmian stosunków wodnych terenów przyległych.
9. wycinkę drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego; dopuszcza się możliwość realizacji wycinki w okresie lęgowym po uprzednim stwierdzeniu braku lęgów i obecności gatunków chronionych w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 10 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda;
10. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie minimum 150 drzew gatunku lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon zwyczajny, grab zwyczajny lub dąb szypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – minimum 12 cm; nasadzeń dokonać w wieźbie 6-7 m w pasie ww. drogi, bądź w jej sąsiedztwie;
11. nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe;

12. młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”;
13. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat;
14. materiał sadzeniowy regularnie podlewać;
15. w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji) – drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
16. korony drzew prawidłowo wyprowadzać oraz unikać ich nadmiernego przycinania (podkrzesywania);
17. prace w obrębie ciek Szparka prowadzić przy minimalnym i niezahamowanym przepływie wody, tj. z zachowaniem przepływu biologicznego oraz w sposób niepowodujący naruszenia osadów dennych i zboczowych;
18. prace w obrębie ciek Szparka prowadzić w sposób ograniczający zmętnienie wód, np. poprzez zabezpieczenie koryta ciek siatką przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta;
19. prace ziemne w obrębie ciek Szparka prowadzić w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do nich drobnych zwierząt; podczas prac ziemnych kontrolować światła wykopów pod kątem obecności zwierząt, odławiać uwięzione w nich zwierzęta i przenosić je do miejsc bezpiecznego bytowania; w miejscach stwierdzeń występowania płazów oraz siedlisk innych zwierząt prace wykonywać ręcznie;
20. w okresach sezonowej aktywności płazów, tj.: od początku marca do połowy maja oraz od połowy września do końca października, na odcinku drogi przebiegającym w sąsiedztwie ciek oraz innych zidentyfikowanych siedlisk hydrogenicznych, np. okresowych zbiorników wodnych, prowadzić kontrole terenowe w zakresie występowania płazów; w przypadku stwierdzenia obecności płazów na terenie inwestycji, należy usytuować tymczasowe wygrodzenie placu budowy za pomocą płotka (z geotkaniny, geowłókniny, siatki drucianej o oczkach nie większych niż 5 mm).

Uzasadnienie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), reprezentowana przez Pana Marcina Pokojskiego – Dyrektora Oddziału GDDKiA w Olsztynie, wnioskiem z dnia 19.09.2024 r., znak: OOL.I-2.532.36.2024, wystąpiła do Burmistrza Pisz o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odcinku Pisz – Borki”. Do wniosku o wydanie decyzji inwestor dołączył:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez NATURPROJEKT Sp. z o.o. pod kierownictwem mgr Tomasza Pakuły,
2. Poświadczoną przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej, w postaci elektronicznej, obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu,
3. Mapę w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu,
4. Upoważnienie wnioskodawcy do reprezentowania Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz. U. poz. 1839 z późn. zm./, przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. 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 /Dz. U. z 2024r. poz. 1112/, 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 przywołanym 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.

1. Uwarunkowania prawne:

Teren inwestycji nie jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

2. Rodzaj, skala, usytuowanie i charakterystyka przedsięwzięcia:

1) Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu pod przedsięwzięcie:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie warmińsko-mazurskim, powiecie piskim, na obszarze gminy Pisz. Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 63 na odcinku Pisz-Borki o długości około 1 548 m. W ramach przedsięwzięcia przewidziano rozbudowę drogi krajowej nr 63 na odcinku od wylotu z miasta Pisz w km około 95+052 do km około 96+600. Obecnie droga krajowa nr 63 jest jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu szerokości około 3,00 m. Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego i pobocza z kruszywa. W km około 96+483 zlokalizowany jest przepust pod koroną drogi krajowej na cieku o nazwie Szparka. Ponadto przepusty występują pod zjazdami do nieruchomości. Na przedmiotowym odcinku brak jest skrzyżowań z innymi drogami publicznymi, występują jedynie zjazdy do działek leśnych i prywatnych. Cały odcinek przebiega w obszarze niezabudowanym, wzdłuż terenów leśnych.

2) Charakterystyka przedsięwzięcia:

W ramach rozbudowy drogi krajowej założono:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- korektę geometrii drogi w zakresie łuków poziomych, pionowych – dostosowanie do klasy drogi GP,
- budowę obustronnych poboczy,
- budowę nowej konstrukcji jezdni o nośności 115k N/oś,
- przebudowę odwodnienia (rowy, przepusty, kanalizacja deszczowa),
- budowę/przebudowę zjazdów zwykłych do nieruchomości,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę infrastruktury kolidującej z przedmiotową inwestycją – podziemnej i naziemnej,
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. barier energochłonnych),
- zorganizowanie docelowej organizacji ruchu.

W związku z realizacją inwestycji projektuje się następujące obiekty inżynierskie:

- budowę przepustu pod drogą krajową w km około 95+300 o średnicy minimum 1,0m;
- budowę przepustu pod drogą krajową w km około 96+030 o średnicy minimum 1,0m;
- rozbiórkę starego (zbudowanego z trzech przekroji 2x1600 i 1x1200) i budowę nowego przepustu o przekroju nie mniejszym niż istniejący, w km 96+483 na cieku Szparka w tym umocnienie cieku w granicach obszaru inwestycji,
- budowę przepustów w ciągu rowów drogowych pod zjazdami,

Rozbudowana droga będzie miała następujące parametry:

- klasa drogi krajowej – GP,
- kategoria ruchu - KR4,
- przekrój poprzeczny – 1x2,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość jezdni – 7,0 m.

3) Powiązanie z innymi przedsięwzięciami, kumulowanie się oddziaływań znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Na terenie przedsięwzięcia oraz w jego obszarze oddziaływania, wyznaczonym na 100 m od jego granic, nie ma żadnych innych dróg krajowych, na których prowadzone byłby podobne prace, w związku z czym oddziaływanie skumulowane nie będzie występować.

W ciągu drogi od skrzyżowania w kierunku Borek dalej w kierunku Jeży obecnie prowadzony jest remont istniejącej drogi. Możliwe oddziaływania skumulowane mogą dotyczyć sytuacji, gdy w bliskim sąsiedztwie planowanej inwestycji będą realizowane podobne przedsięwzięcia, charakteryzujące się zbliżonymi oddziaływaniami. Prowadzenie równoległe prac budowlanych, a potem ich jednoczesne funkcjonowanie mogłoby prowadzić do kumulacji oddziaływań takich jak: zwiększenie poziomu hałasu.

4) Wykorzystanie zasobów naturalnych:

Przewiduje się wykorzystanie surowców typowych przy pracach budowlanych drogowych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Będą wykorzystywane paliwa, woda, kruszywo, beton, asfalt, i energia elektryczna. W fazie realizacji, woda wykorzystywana będzie zarówno w procesach technologicznych, jak i do celów socjalnych. Woda, surowce i paliwo będą wykorzystywane w fazie realizacji tylko w niezbędnych ilościach.

- 5) *Ryzyko występowania poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:*

Nie będzie występowało ryzyko wystąpienia awarii. Funkcjonowanie inwestycji nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej i nie będzie podatne na skutki zmian klimatu.

3. Informacja o powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinności:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 63 na odcinku Pisz-Borki o długości 1548 m. W ramach przedsięwzięcia przewidziano rozbudowę drogi krajowej nr 63 na odcinku od wylotu z miasta Pisz w km 95+052 do km 96+600. Na przedmiotowym odcinku brak jest skrzyżowań z innymi drogami publicznymi, występują jedynie zjazdy do działek leśnych i prywatnych. Cały odcinek przebiega w obszarze niezabudowanym, wzdłuż terenów leśnych. W ramach inwestycji planuje się wycinkę kolidującej zieleni łącznie o powierzchni około 3,14 ha (tereny leśne w zarządzie Nadleśnictwa Pisz) oraz 70 szt. drzew znajdujących się poza terenami leśnymi – w przeważającej mierze będą to tereny leśne zlokalizowane poza istniejącym pasem drogowym.

Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będą w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji. W wyniku realizacji inwestycji zostanie zajęty teren pod rozbudowę. Całkowita powierzchnia planowanego przedsięwzięcia wyniesie około 6,6 ha. Prace budowlane będą prowadzone w jak największym zakresie na terenie już przekształconym przez człowieka (powierzchnia drogi), ograniczone zostanie wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do drogi, aby uniknąć zniszczenia jej struktury. Po wykonaniu nasypów i rowów skarpy zostaną obsiane trawą w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.

4. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniające:

- ✓ obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych: nie występują;
- ✓ obszary wybrzeży: nie występują;
- ✓ obszary górskie: nie występują;
- ✓ obszary leśne: występują w sąsiedztwie drogi;
- ✓ obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych: nie występują;
- ✓ obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych, objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony: teren inwestycji znajduje się na Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich oraz na obszarze Natura 2000 Puszcza Piska PLB280008;
- ✓ obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone: nie występują;
- ✓ obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne: nie występują;
- ✓ gęstość zaludnienia: nie występuje w sąsiedztwie zabudowa;
- ✓ obszary przylegające do jezior: nie występują.
- ✓ uzdrowiska i obszar ochrony uzdrowiskowej: nie występują.

5. Rodzaj technologii:

Prace przy realizacji inwestycji będą wykonywane mechanicznie i ręcznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji niezbędnego dla realizacji przedsięwzięcia.

Prace będą wykonywane przy zastosowaniu sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym takich jak: frezarki, koparko — ładowarki, spycharko — ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze.

Dodatkowo będą stosowane inne urządzenia takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym. Prace będą prowadzone w ciągu dnia, tj. od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00. Zastosowana technologia uwzględnia następujące działania, które pozwolą zminimalizować oddziaływania na środowisko między innymi poprzez:

- stosowanie w maksymalnym stopniu przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy;
- materiały sypkie będą przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną;
- plac budowy i drogi dojazdowe będą utrzymywane w należytym porządku (usuwanie pyłów, w okresie wysokich temperatur i susz, zraszanie powierzchni),
- urządzenia i maszyny będą wyłączane w przypadku awarii sprzętu budowlanego;
- ograniczanie wtórnego unosu pyłu - w okresach bez opadów drogi dojazdowe oraz place budowy będą zraszane przy pomocy specjalnego sprzętu celem maksymalnego ograniczenia unosu;
- zostanie opracowany i wdrożony taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów);
- zostanie zapewnione oszczędne korzystanie z terenu poprzez ograniczanie powierzchni przeznaczonych pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu poprzedniego.
- w trakcie prac budowlanych przestrzegane będą przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedury wynikające z odrębnych przepisów, w tym oznakowany będzie teren budowy i zabezpieczony przed dostępem osób niepowołanych;
- zostanie zapewnione wyposażenie terenu budowy w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Wariant „0” – niepodjęmowanie przedsięwzięcia:

Wariant polegający na niepodjęmowaniu realizacji przedsięwzięcia będzie polegał na pozostawieniu drogi w stanie istniejącym.

Wariant do realizacji:

Rozbudowa drogi planowana jest na większości odcinka w istniejącym śladzie. Z uwagi na zakres planowanej rozbudowy drogi i przewidywany zakres prac nie analizowano wariantowania trasy pod względem lokalizacji. Zmiana przebiegu drogi krajowej na odcinku około 1,5 km nie jest możliwa. W przypadku planowanego przedsięwzięcia przewiduje się jedynie niezbędne wykupy pod lokalną zmianę geometrii oraz planowaną budowę rowów.

7. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Faza budowy

Przy realizacji omawianego zadania zostaną wykorzystane materiały budowlane, takie jak: piasek, kruszywa naturalne, beton, asfalt. Wykorzystane zostaną również kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną.

Na etapie realizacji paliwo będzie niezbędne do pracy maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie drogi i pojazdów transportujących materiały, a ilość zużywanego paliwa będzie zależna od etapu prowadzenia prac.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w okresie realizacji 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. Używane w trakcie prac drogowych elektronarzędzia zasilane będą przenośnymi agregatami prądotwórczymi. Urządzenia emitujące sygnały świetlne, stosowane w celu zabezpieczenia miejsca robót funkcjonują w oparciu o niskonapięciowe zasilanie bateryjne, zatem powyższe zapotrzebowanie na energię będzie stosunkowo niewielkie.

Faza eksploatacji

Analizowana inwestycja wymaga zaopatrywania w środki zimowego utrzymania drogi. 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 (NaCl), chlorek wapnia (CaCl₂), chlorek magnezu (MgCl₂) oraz ich mieszaniny. Na etapie tym niezbędne będą

surowce do wykonania napraw, bieżących konserwacji i remontów drogi oraz infrastruktury towarzyszącej drodze. Rodzaj i ilość surowców uzależniona będzie od skali i zakresu planowanych prac utrzymaniowych. Na początkowym etapie eksploatacji niezbędna będzie woda do utrzymania zieleni. Jej ilość uzależniona będzie od aktualnych warunków atmosferycznych.

8. Rozwiązania chroniące środowisko oraz rodzaj i skala możliwego oddziaływania:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zostanie zapewnione oszczędne korzystanie z terenu poprzez ograniczanie powierzchni przeznaczonych pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu poprzedniego. Zostanie zapewnione wyposażenie terenu budowy w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w okresie realizacji 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. Używane w trakcie prac drogowych elektronarzędzia zasilane będą przenośnymi agregatami prądotwórczymi.

Prace budowlane będą prowadzone w jak największym zakresie na terenie już przekształconym przez człowieka (powierzchnia drogi), ograniczone zostanie wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do drogi, aby uniknąć zniszczenia jej struktury. Po wykonaniu nasypów i rowów skarpy zostaną obsiane trawą w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych. Poza trwałym zajęciem terenu w związku z prowadzonymi pracami dojdzie do czasowego zajęcia terenu pod bazy materiałowe oraz zaplecza budowy. W obszarach tych dojdzie do zniszczenia struktury (ubicia) i pogorszenia właściwości fizycznych gleby (zmniejszenia ilości powietrza glebowego). Po zakończeniu okresu budowy teren ten zostanie przywrócony do stanu obecnego. Poza zmianami fizycznymi wpływ na powierzchnię gleby i ziemię wiązać się będzie z możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowego. Gleby narażone będą także na zanieczyszczenie materiałami budowlanymi, a w przypadku nie utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść również do skażenia gruntu wyciekami paliw z maszyn. Przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji pracy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia należy jednak uznać za niewielkie.

Nie ma niebezpieczeństwa zanieczyszczenia środowiska gruntowego ściekami sanitarnymi, gdyż ścieki te będą magazynowane w bezodpływowych szczelnych zbiornikach i odbierane przez uprawniony podmiot.

Gleby mogą być zanieczyszczane składnikami spalin samochodowych (m.in. tlenkami azotu i siarki, metalami ciężkimi), a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów, zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Jednakże mając na uwadze wyniki analiz zasięgów oddziaływania ruchu pojazdów samochodowych na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie podobnych przedsięwzięć stwierdza się, że oddziaływanie to nie będzie miało znaczącego wpływu na ww. elementy środowiska.

Wykonawca w czasie realizacji inwestycji zapewni właściwe gospodarowanie odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym minimalizowanie ilości wytworzonych odpadów, magazynowanie ich selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnienie ich sprawnego odbioru przez uprawnione podmioty lub ponowne wykorzystanie. Magazynowanie odpadów będzie odbywało się na wydzielonym terenie budowy, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, na utwardzonym podłożu. Odpady gromadzone będą selektywnie w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów, które będą zabezpieczały przed niekontrolowanymi wyciekami do środowiska gruntowo-wodnego. Odpady w postaci ciekłej będą zbierane do szczelnych pojemników

i magazynowane w miejscach zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem gruntu i warunkami atmosferycznymi. Odpady niebezpieczne, w tym materiały zanieczyszczone lub zawierające substancje niebezpieczne, przekazywane będą firmom uprawnionym do ich unieszkodliwiania, sukcesywnie w miarę ich powstawania w ilościach odpowiednich do zorganizowanego transportu lub określonych dopuszczalnym czasem gromadzenia. Niektóre odpady ze względu na swój charakter mogą być magazynowane luzem w hałdach np. gruz. 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. Odpady destruktu powstałe w wyniku frezowania przebudowywanych dróg będą w maksymalnym stopniu wykorzystane przez Wykonawcę robót w ramach inwestycji. W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją hałasu związanego z pracą pojazdów i maszyn budowlanych i emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych

(ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich) oraz kładzenia nawierzchni jezdni. Na wielkość ww. emisji wpływ będzie mieć czas realizacji prac budowlanych i liczba pracujących maszyn i urządzeń. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia oraz stężeń NOX i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego realizacją, zmiany te jednak, z uwagi na skalę inwestycji, nie będą znaczące. Biorąc pod uwagę zmienność w czasie i przestrzeni niezorganizowanych źródeł emisji występujących w większości na małej wysokości (co znacznie ograniczy promień rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń), etap realizacji przedsięwzięcia nie powinien wpłynąć na pogorszenie jakości powietrza w dłuższym okresie czasu. Budowa drogi oraz elementów towarzyszących wiąże się z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego na terenach przyległych. Związane to jest emisją hałasu generowaną przez pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę inwestycji. Gazy cieplarniane będą emitowane przez maszyny i pojazdy transportujące materiały i konieczne do realizacji ww. obiektów. Będą to oddziaływania tymczasowe, a ich wpływ na klimat – marginalny. Na skutek realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie do usunięcia roślinność, co wpłynie na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Jednak w ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane nasadzenia rekompensacyjne, których obecność skutkować będzie pochłanianiem gazów cieplarnianych. W celu zminimalizowania oddziaływań etapu realizacji przedsięwzięcia na powietrze, podjęte zostaną działania mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych do atmosfery, takie jak:

- skrócenie czasu realizacji inwestycji poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
- stosowanie maszyn i urządzeń wyposażonych w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia października 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz.U.2014.588),
- wyłączanie silników pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,
- minimalizacja rozprzestrzeniania się pyłów między innymi poprzez: stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy, przewożenie mas bitumicznych transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów, przywożenie i magazynowanie materiałów sypkich w sposób ograniczający emisję wtórną (zaplanowane naczepy i przyczepy), bieżące utrzymanie placu budowy i dróg dojazdowych (usuwanie pyłów, a w okresie wysokich temperatur i suszy zraszanie powierzchni), wyłączanie urządzeń i maszyn w przypadku awarii sprzętu budowlanego, unikanie składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy.

W celu zminimalizowania oddziaływań hałasowych, prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej. Roboty budowlane prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, z wyjątkiem konieczności kontynuacji prac w godzinach nocnych w przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie. Ponadto zostanie opracowany i wdrożony taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów).

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

Realizacja inwestycji w trakcie budowy przepustów może potencjalnie oddziaływać na wody. Będzie to oddziaływanie krótkoterminowe i lokalne, a wpływ związany będzie z możliwym zmętnieniem wody oraz ze zmianą warunków natlenienia. W związku z budową przepustów możliwy jest wpływ na strukturę i skład podłoża koryta cieku i na strukturę strefy nadbrzeżnej. Budowa będzie realizowana z użyciem maszyn sprawnych technicznie, minimalizując ryzyko wycieku do środowiska substancji ropopochodnych. Prace wykonywane będą według ściśle ustalonego harmonogramu zakładającego możliwie jak najkrótszy czas ich trwania. W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę przepustów pod drogą krajową w tj. około km 95+300 i 96+030 o średnicy minimum 1,0 m oraz rozbiórkę starego (zbudowanego z trzech przekroji 2x1600 i 1x1200) i budowę nowego przepustu o przekroju nie mniejszym niż istniejący, w km 96+483 na cieku Szparka, w tym umocnienie cieku w granicach obszaru inwestycji. Ponadto planuje się budowę przepustów w ciągu rowów drogowych pod zjazdami. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do projektowanych rowów, a dalej do cieku wodnego Szparka w km 96+483. Nie wyklucza się konieczności wykonania dodatkowych elementów odwodnienia takich jak ścieki drogowe czy skarpowe. Prace przy realizacji przepustu wykonywane będą w możliwie najkrótszym czasie, będą prowadzone w sposób zabezpieczający przed erozją powierzchniową i wypłukiwaniem drobnej frakcji tworzącej zawiesiny do cieków wodnych. W celu zabezpieczenia cieku w czasie eksploatacji skarpy

zostaną umocnione i obsiane trawą. Aby nie wstrzymywać nurtu cieku, planuje się wykonanie bypassu, który zostanie posadowiony na rzędnych zgodnych z projektowanym przepustem po jego lewej lub prawej stronie, umożliwiając wykonanie projektowanej konstrukcji głównej. W trakcie prowadzenia prac maszyny nie będą wjeżdżały do wody płynącej, a zaplecze techniczne na potrzeby budowy obiektu będzie oddalone od doliny cieku i zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska wodnogruntowego. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone zostaną w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych.

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza, przedstawiona w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wykazała, że po oddaniu do eksploatacji projektowanej inwestycji, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń zarówno w roku 2029, jak i w roku 2033 nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi jak i ochronę roślin.

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 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.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na transgraniczne oddziaływanie na środowisko, ze względu na skalę oddziaływania, jak również na dużą odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej.

11. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie /Dz. U. z 2024r. poz. 1478/, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia i wpływ planowanego przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną:

Przedmiotowa inwestycja położona jest na Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich oraz na Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Puszcza Piska (PLB280008). Inwestycja graniczy z korytarzem ekologicznym KPn - Korytarz północny. Korytarz ten na obszarze północno-wschodniej części kraju łączy Puszcę Augustowską, Knyszyńską i Białowieską z Doliną Biebrzy, Puszcą Piską, lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim. Wzdłuż całego odcinka po obu stronach drogi krajowej występują tereny leśne. Tylko na końcu po stronie prawej jest kilka działek prywatnych. Na jednej z nich zlokalizowany jest zbiornik wodny.

W ramach inwestycji planuje się wycinkę kolidującej zieleni łącznie o powierzchni około 3,14 ha (tereny leśne w zarządzie Nadleśnictwa Pisz) oraz 70 szt. drzew znajdujących się poza terenami leśnymi – w przeważającej mierze będą to tereny leśne zlokalizowane poza istniejącym pasem drogowym. W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej od marca do końca czerwca 2024 r. w buforze inwestycji stwierdzono jedno siedlisko przyrodnicze wymienione w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, tj. 3150 *Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion* w odległości 42 m od osi drogi (powierzchnia siedliska 266 m). W buforze (w odległości od 46 m do 226 m od osi drogi) stwierdzono występowanie czterech gatunków mchów objętych ochroną częściową. Są to: gajnik lśniący *Hylocomium splendens*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, widłozęby – kędzierzawy *Dicranum polysetum* i miotlasty *Dicranum scoparium*. Nie stwierdzono gatunków objętych ochroną ścisłą, wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej ani figurujących na czerwonej liście. W obszarze badań nie stwierdzono roślin naczyniowych objętych ochroną gatunkową, wymienionych w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej oraz figurujących na czerwonych listach. Nie stwierdzono również grzybów i porostów. Na przebiegu projektowanej inwestycji brak jest drzew, które potencjalnie mogą stanowić miejsce występowania pachnicy *Osmoderma sp.* i innych gatunków związanych z próchnowiskami. Z podobnym efektem zakończyły się poszukiwania ewentualnych stanowisk zgniotka cynobrowego *Cucujus cinnaberinus* i kwietnicy okazałej *Protaetia aeruginosa*. Generalnie projektowany przebieg jest ubogi w *Invertebrata*, występują jedynie gatunki pospolite, powszechnie występujące. Występowanie gatunków, tzw. motyli nocnych objętych w Polsce ochroną prawną, tj. barczatki kataks *Eriogaster catax*, ksyłomki striks *Xylomoia strix*, czy postojaka wiesiołkowca *Proserpinus proserpina* należy uznać za równe zero - brak roślin pokarmowych. Na badanym terenie stwierdzono cztery częściowo chronione gatunki trzmieli *Bombus sp.*, których nie uwzględniono na załącznikach graficznych przedstawiających wyniki inwentaryzacji przyrodniczej ze względu na powszechność ich występowania i zasiedlanie szerokiego spektrum siedlisk. Gatunkami wybitnie eurytopowymi są: trzmiel ziemny *Bombus terrestris* i kamiennik

Bombus lapidarius, które stwierdzone zostały w różnych środowiskach otwartych, jak np. łąki, ugory, przydroża itp. Do pospolitych należą także trzmiele: rudy *Bombus pascuorum* i parkowy *Bombus hypnorum*, które jednak preferują siedliska bardziej osłonięte. W badanym (w odległości od 16 m do 243 m od osi toru) obszarze stwierdzono występowanie 4 objętych ochroną gatunków płazów, w tym żabę moczarną objętą ochroną ścisłą oraz 4 gatunki gadów objętych ochroną częściową. Nie obserwowano miejsc migracji. Nie obserwowano miejsc rozrodu, obserwowane były wyłącznie pojedyncze osobniki dorosłe. W trakcie prac terenowych w obszarze i buforze planowanej inwestycji odnotowano łącznie 66 gatunków ptaków, w tym: 59 objętych ochroną ścisłą, 3 objęte ochroną częściową oraz 4 gatunki łowne. W załączniku I Dyrektywy Ptasiej figuruje 9 gatunków z lokalnej ornitofauny, są to: bocian biały, błotniaki – stawowy i łąkowy, dzięcioły – czarny i średni, derkacz, jarzębatka, zimorodek i żuraw. Aktywność nietoperzy na obszarze badań była niewielka. Poszukiwania nie wykazały miejsc hibernacji, rojeń czy też kolonii letnich. Stwierdzone gatunki to wyłącznie pospolite nietoperze charakterystyczne dla całego niżu. Ich obecność wykazano jedynie na skraju bufora w dolinie rzeki Pisy. Po szczegółowej analizie aspektów przyrodniczych należy zaznaczyć, że przedmiotowa droga przebiega przez tereny leśne będące w zarządzie Nadleśnictwa Pisz. Powyższe uwarunkowania lokalizacyjne oraz typ i wiek sąsiadującego drzewostanu, składającego się głównie z sosny z domieszką gatunków liściastych (samosiewy), takich jak: dąb szypułkowy i brzoza brodawkowata nie stanowią dogodnych warunków siedliskowych do bytowania gatunków rzadkich i/lub chronionych. Drzewa domieszkowe znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego znajdują się w młodej klasie wieku (szacunkowo 10-15 lat) i posiadają niewielkie obwody pni. Drzewa te nie wykształciły typowych struktur budowy koron oraz pni (wypróchnienia wewnętrzne), które mogłyby szczególnie zainteresować gatunki związane z biotopem leśnym. Poza tym ciągły hałas związany z ruchem pojazdów (wjazd do miejscowości Pisz) jest czynnikiem odstrasżającym dla wielu gatunków ptaków. Powyższe uwarunkowania mają swoje odzwierciedlenie w przesłanej inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej i zawartej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. W ramach rozpoznania przyrodniczego wykazano pospolicie występujące gatunki ptaków, płazów, gadów czy mchów.

Gatunki te stwierdzane były w stosunkowo dużych odległościach od osi drogi w „głębi lasu”, co podyktowane jest ww. zależnościami. Tutejszy organ podczas analizy przedmiotowej sprawy posłużył się również danymi przyrodniczymi będącymi w zasobach urzędu, w tym m.in. danymi dostarczonymi na potrzeby tworzenia PZO dla obszaru Natura 2000 Puszcza Piska. Powyższe dane wskazują, iż w odległości około 100 m od osi drogi (strona lewa), na wysokości miejscowości Niedźwiedzie stwierdzono lerkę (kod 251) i gąsiorka (kod 219). Najbliższa strefa ochrony całorocznej orlika krzykliwego położona jest w odległości około 4 km od inwestycji (strona lewa).

Z uwagi na zakres przewidzianych prac oraz stosunkowo niewielką ingerencję w środowisko przyrodnicze oraz brak kolizji ze stanowiskami i siedliskami gatunków chronionych, przedmiotowa inwestycja nie powinna spowodować negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz obszarowe formy ochrony przyrody, w tym ww. obszar Natura 2000. W ramach ww. inwestycji nie dojdzie bowiem do zniszczenia stanowisk i siedlisk przedmiotów ochrony (brak kolizji).

Analizując wpływ inwestycji na ww. Obszar Chronionego Krajobrazu należy stwierdzić, że wycinka ponad 3 ha lasu spowoduje krótkotrwałe oddziaływania na tę formę ochrony, tj. doprowadzi do obiektywnej zmiany struktury lokalnego krajobrazu. W fazie budowy oddziaływanie na krajobraz będzie dotyczyć 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).

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącej drogi, która już stanowi element krajobrazu, o charakterze dominanty krajobrazowej, a powstałe obiekty, m.in. jezdnia, nasypy, wykopy, obiekty inżynierskie, będą realizowane w miejscu już istniejących obiektów lub w bliskiej odległości. Po rozbudowie, droga nadal będzie przebiegała przez tereny leśne, a w ramach rekompensaty dokonane zostaną nasadzenia zastępcze. Te dwa aspekty warunkują, stwierdzenie, że oddziaływanie średnio (od 10 do 20 lat) i długoterminowe (powyżej 20 lat) będzie pomijalnie małe w kontekście odbioru społecznego oraz konieczności zachowania lokalnego krajobrazu.

Potencjalnie negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze można zauważyć również w przypadku przebudowy przepustu, przez który przepływa ciek wodny o nazwie Szparka. W ramach przebudowy ww. urządzenia, celem uniknięcia negatywnego oddziaływania na żyjące organizmy wodne wprowadzono warunki realizacji inwestycji zabezpieczające tę grupę zwierząt (ryby, płazy).

Artykuł 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej zawiera generalny obowiązek ochrony środowiska, zaś władze publiczne winny zapewnić bezpieczeństwa ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom oraz wspierać działania obywateli na rzecz ochrony środowiska i poprawy stanu środowiska. Służy temu m.in. art. 2 ust. 2 pkt 2 i 5 ustawy o ochronie przyrody, który pośród celów ochrony przyrody wymienia

ochronę walorów krajobrazowych, zieleni w miastach i wsiach, zadrzewień oraz różnorodności biologicznej. Zgodnie z zacytowanym powyżej art. 4 ww. ustawy o ochronie przyrody stanowi zasadniczą regułę, od której odstępstwa mogą następować tylko w uzasadnionych przypadkach. Zgodnie z art. 83c ustawy o ochronie przyrody wydanie zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu może być uzależnione od określonych przez organ nasadzeń zastępczych lub przesadzenia tego drzewa lub krzewu. Nie może zatem dochodzić do sytuacji, w której wycinka drzew nie zostanie w odpowiedni sposób skompensowana albowiem o właściwej kompensacji przyrodniczej należy mówić wówczas, gdy drzewa stanowiące element trwałego zagospodarowania terenu zastąpią inne, o tym samym lub podobnym charakterze, a sposób wykonania nasadzeń zastępczych zwiększy szanse na ich żywotność. Wycinka ww. drzew nie doprowadzi do degradacji walorów środowiska przyrodniczego ponieważ teren ten sąsiaduje z dużą powierzchnią leśną. Niewątpliwie wycinka ww. zadrzewienia spowoduje ujemę w strukturze lokalnego zadrzewienia (pomimo ich złego stanu zdrowotnego) oraz doprowadzi do uszczuplenia siedlisk dla wielu gatunków chronionych. Celem wypełnienia zapisów ww. dokumentów strategicznych konieczne jest „utrzymanie i wprowadzanie zadrzewień” i „nienaruszanie ich stanu”, co można zrealizować poprzez wykonanie adekwatnych nasadzeń zastępczych, w taki sposób aby nie naruszyć funkcji zadrzewień. Wycinka prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków. Podkreślić należy, że wycinka drzew prowadzona od 1 marca do końca sierpnia może doprowadzić do naruszenia zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących ptaków, wskazanych w art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, tj. niszczenia ich siedlisk, gniazd, płoszenia lub niepokojenia. Ulistnienie drzew w wielu przypadkach uniemożliwia rzetelne potwierdzenie braku obecności gatunków chronionych. Zgodnie z art. 5 pkt 18 ww. ustawy, siedliskiem zwierząt jest obszar występowania zwierząt w ciągu całego życia lub dowolnym stadium ich rozwoju. W związku z powyższym zachodzi uzasadniona obawa, że w przypadku usunięcia drzew do 31 sierpnia może dojść do zniszczenia siedlisk chronionych gatunków ptaków rozumianych jako miejsce ich żerowania czy odpoczynku. Organy właściwe do wydania zezwolenia na usunięcie drzew powinny kierować się „zasadą przezorności”, o której mowa w art. 6 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2018 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024r. poz. 54 z późn. zm.) Według ww. przepisu prawa „Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych do szczególnych zadań zarządcy drogi należy utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów. Sadzenie drzew przydrożnych jest zatem szczególnym, ustawowym i obligatoryjnym obowiązkiem zarządcy drogi, nie zaś możliwością uznaniową. Poza tym w ww. przepisie prawa mowa jest o utrzymaniu zieleni przydrożnej, tj. o zapewnieniu jej przetrwania. Biorąc pod uwagę fakt, że udatność nasadzeń zastępczych prawie nigdy nie osiąga wartości 100%, zapewnienie przetrwania nowego pokolenia drzew przydrożnych możliwe jest jedynie poprzez zastosowanie adekwatnej rekompensaty pod względem ilościowym i jakościowym. W celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu. Młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Dobór

gatunków nie jest przypadkiem, lecz działaniem zamierzonym mającym również na celu wprowadzenie do środowiska gatunku miododajnego (lipy), który oprócz walorów przyrodniczych ma również odzwierciedlenie w kształtowaniu krajobrazu województwa warmińsko-mazurskiego oraz przywracaniu walorów historycznych. Zgodnie zatem z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem, istnieje konieczność zachowywania ciągłości, odnawiania zasobów i tworów przyrody, szczególnie w obrębie zadrzewień, uzasadnione jest zatem wymaganie dotyczące zastąpienia starych drzew nowymi nasadzeniami.

12. Wpływ przedsięwzięcia na jednolite części wód i osiągnięcie celów środowiskowych ustalonych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza:

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.

Ponadto inwestycja znajduje się w dwóch zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie: „Szparka”, kod: PLRW200009264772 oraz „Pisa od jez. Roś do ujścia ze Skrodaq od Dzierzbi”, kod: PLRW20001126499. Są to monitorowane, naturalne części wód, zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego.

Zgodnie z zaktualizowanym *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* wskaźnikami, determinującymi stan ekologiczny JCWP o nazwie „Szparka” są: makrofity, bezkręgowce, ichtiofauna. Celem środowiskowym dla danej JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*. 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: MIR, EFI+PL/ IBI_PL, MMI. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

JCWP o nazwie „Pisa od jez. Roś do ujścia ze Skrodaq od Dzierzbi” posiada umiarkowany stan ekologiczny, determinowany wskaźnikiem: makrobezkręgowce oraz stan chemiczny poniżej dobrego, determinowany wskaźnikami: związki tributylocyny; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor. Ogólny stan wód ww. JCWP określono jako zły. 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 stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributylocyny(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 jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*. Odstępstwo, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: związki tributylocyny(w). Warunkiem ww. odstępstw jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 7 *Ramowej Dyrektywy Wodnej*.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, w trakcie prac budowlanych zostaną wykorzystane maszyny sprawne technicznie, które będą prawidłowo eksploatowane i konserwowane. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi zostaną zlokalizowane na terenach o istniejącym podłożu utwardzonym. Teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej będzie uszczelniony. Tankowanie pojazdów i maszyn przeprowadzane będzie w miejscach do tego przystosowanych na placu budowy. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego plac budowy będzie zaopatrzony w sorbenty, umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Woda na etapie realizacji przedsięwzięcia przeznaczona będzie głównie do celów socjalno-bytowych zatrudnionych pracowników oraz na cele budowlane. Ścieki bytowe będą magazynowane w bezodpływowych szczelnych zbiornikach, będących na wyposażeniu sanitariatów, a następnie zostaną odbierane przez uprawniony podmiot. Na etapie realizacji w związku z pracami ziemnymi dojdzie do zmiany rzeźby terenu (wykonanie wykopów/nasypów). Po wykonaniu nasypów i rowów skarpy zostaną obsiane trawą. Zdjęty humus będzie składowany na pryzmach i zostanie wykorzystany do rekultywacji terenu. Masy ziemne pochodzące z wykopów będą w części zagospodarowane na terenie inwestycji. Część z materiału ziemnego/gruntowego nie nadająca się do wbudowania i wykorzystania na terenie inwestycji zostanie wywieziona. Magazynowanie odpadów będzie prowadzone na utwardzonym podłożu, w wydzielonym i odpowiednio zabezpieczonym miejscu. Odpady, gromadzone selektywnie w pojemnikach lub kontenerach, zostaną sukcesywnie usuwane z terenu robót przez podmioty, posiadające stosowane zezwolenia.

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się wycinkę zadrzewień oraz zakrzewień na obszarze około 3,14 ha. W razie konieczności wykonane zostaną nasadzenia zamienne w granicach pasa drogowego. Niemniej jednak, zgodnie z przedłożoną dokumentacją przedmiotowa inwestycja nie wymaga likwidacji siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej ani stanowisk roślin objętych ochroną ścisłą lub częściową na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin, jak również stanowisk roślin wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Na terenie przewidzianym pod inwestycję brak jest siedlisk chronionych i chronionych gatunków roślin. Przedsięwzięcie nie będzie powodować zmian stosunków wodnych na terenie inwestycji oraz obszarze do niego przyległym. Według przedłożonej dokumentacji, wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do projektowanych rowów, a dalej do cieku wodnego Szparka w km 96+483. Nie wyklucza się konieczności wykonania dodatkowych elementów odwodnienia takich jak ścieki drogowe czy skarpy.

Biorąc pod uwagę charakter i lokalizację przedsięwzięcia, a także planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne, 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.

13. Wpływ przedsięwzięcia na klimat :

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Projektowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało wyłącznie w sposób pozytywny na zmianę klimatu poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Usprawnienie płynności ruchu wpłynie na zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz skrócenie czasu przejazdu na rozbudowywanym odcinku drogi, a tym samym może przyczynić się do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru. Nie przewiduje się aby zanieczyszczenia powstające w czasie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły w istotny sposób wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

15. Podsumowanie:

Ponieważ liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia przekracza 10, na podstawie art. 74 ust. 3 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/, stosuje się przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego /Dz. U. z 2024r. poz. 572/.

O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, strony zostały powiadomione pismem i przez obwieszczenie z dnia 01.10.2024r. Jednocześnie, Burmistrz Pisz podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania przez zamieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz, na stronie www.bip.pisz.hi.pl, a także zamieścił informację o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku – zakładka „Centrum Informacji o Środowisku” na stronie www.bip.pisz.hi.pl.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły uwagi i sprzeciwy w formie pisemnej odnośnie planowanej inwestycji

Burmistrz Pisz, zwrócił się z wnioskami do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pisz oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, Zarządu Zlewni w Giżycku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pisz, opinią sanitarną z dnia 04.10.2024r., znak: ZNS.9022.2.34.2024, po zapoznaniu się z dokumentacją przedłożoną przy piśmie Burmistrza Pisz stwierdził, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po rozpatrzeniu wniosku i analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia, postanowieniem z dnia 18.11.2024r., znak: WOOŚ.4220.433.2024.JC.5 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił warunki konieczne do spełnienia na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które to na wstępie zostały wpisane w treść niniejszej decyzji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, zarządu Zlewni w Giżycku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, po rozpatrzeniu wniosku i analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia opinią z dnia 21.10.2024r., znak: BG.ZZŚ.4901.198.2024.AS, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lecz wskazał konieczność podjęcia pewnych działań i wymagań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały wpisane w treść niniejszej decyzji.

Burmistrz Pisz jako organ, który stwierdza obowiązek lub brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uznał, że informacje zawarte w karcie informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia, pozwalają w wystarczającym stopniu ocenić jego wpływ na środowisko. Burmistrz Pisz, po analizie wniosku oraz opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pisz oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, Zarządu Zlewni w Giżycku, Państwowego Gospodarstwa

Wodnego Wody Polskie, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 20.11.2024r., 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/.

O możliwości zapoznania się z aktami sprawy Burmistrz Pisz poinformował strony przez obwieszczenie, które zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Pisz oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Pisz na stronie internetowej www.bip.pisz.hi.pl.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi w formie pisemnej odnośnie planowanej inwestycji.

Burmistrz Pisz, jako organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, który stwierdza obowiązek lub brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po rozpatrzeniu danych przedstawionych we wniosku i analizie szczegółowych uwarunkowań określonych 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 / Dz. U. z 2024r. poz. 1112/ oraz rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego skali i wielkości zajmowanego terenu, powiązań z innymi przedsięwzięciami, ze szczególnym uwzględnieniem kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich, wykorzystywania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz po rozpatrzeniu ewentualnych zagrożeń dla środowiska na etapach realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia oraz po uwzględnieniu ewentualnego wpływu na środowisko, tj. na zanieczyszczenie powietrza, wody, gleby, fauny i flory, a także możliwości występowania innych czynników fizycznych i chemicznych przy eksploatacji przedsięwzięcia, które mogłyby zanieczyszczać środowisko, uznał że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko oraz obszar Natura 2000 i orzekł jak w sentencji niniejszej decyzji.

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 www.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 www.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 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.

Jednostki budżetowe, zgodnie z art. 7 pkt 2, ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej //Dz. U. z 2023r. poz. 2111/ są zwolnione od opłaty skarbowej.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 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 R Z G W w Białymstoku, Zarządu Zlewni w Giżycku, PGW Wody Polskie

ZPN.6220.2.11.2024.AK

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie warmińsko-mazurskim, powiecie piskim, na obszarze gminy Pisz. Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 63 na odcinku Pisz-Borki o długości około 1 548 m. W ramach przedsięwzięcia przewidziano rozbudowę drogi krajowej nr 63 na odcinku od wylotu z miasta Pisz w km około 95+052 do km około 96+600. Obecnie droga krajowa nr 63 jest jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu szerokości około 3,00 m. Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego i pobocza z kruszywa. W km około 96+483 zlokalizowany jest przepust pod koroną drogi krajowej na cieku o nazwie Szparka. Ponadto przepusty występują pod zjazdami do nieruchomości. Na przedmiotowym odcinku brak jest skrzyżowań z innymi drogami publicznymi, występują jedynie zjazdy do działek leśnych i prywatnych. Cały odcinek przebiega w obszarze niezabudowanym, wzdłuż terenów leśnych.

W ramach rozbudowy drogi krajowej założono:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- korektę geometrii drogi w zakresie łuków poziomych, pionowych – dostosowanie do klasy drogi GP,
- budowę obustronnych poboczy,
- budowę nowej konstrukcji jezdni o nośności 115k N/oś,
- przebudowę odwodnienia (rowy, przepusty, kanalizacja deszczowa),
- budowę/przebudowę zjazdów zwykłych do nieruchomości,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę infrastruktury kolidującej z przedmiotową inwestycją – podziemnej i naziemnej,
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. barier energochłonnych),
- zorganizowanie docelowej organizacji ruchu.

W związku z realizacją inwestycji projektuje się następujące obiekty inżynierskie:

- budowę przepustu pod drogą krajową w km około 95+300 o średnicy minimum 1,0m;
- budowę przepustu pod drogą krajową w km około 96+030 o średnicy minimum 1,0m;
- rozbiórkę starego (zbudowanego z trzech przekroji 2x1600 i 1x1200) i budowę nowego przepustu o przekroju nie mniejszym niż istniejący, w km 96+483 na cieku Szparka w tym umocnienie cieku w granicach obszaru inwestycji,
- budowę przepustów w ciągu rowów drogowych pod zjazdami,

Rozbudowana droga będzie miała następujące parametry:

- klasa drogi krajowej – GP,
- kategoria ruchu - KR4,
- przekrój poprzeczny – 1x2,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość jezdni – 7,0 m.

Rozbiórki:

W ramach zadania nie ma konieczności wyburzeń budynków. Do rozbiórki przewidziano jedynie elementy dróg, odwodnienia tj. przepusty oraz ewentualną rozbiórkę obiektu na cieku Szparka zlokalizowanego na starodrożu, infrastruktury podziemnej i naziemnej oraz ewentualnie ogrodzeń.