



Bartoszyce, dn. 30.01.2017 r.

OŚ.6220.2.2016

**Decyzja Nr 2/2016
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 79 ust. 1, art. 80, art. 82 oraz art. 85 ust.1 i ust. 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 353) oraz § 3 ust. 1 pkt 60, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Województwo Warmińsko - Mazurskie – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie ulica Pstrowskiego 28b 10 - 602 Olsztyn reprezentowane przez Pana Marcina Matysik działającego z ramienia firmy SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j. ul. Głuchowska 1 60 - 101 Poznań, i przeprowadzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Burmistrz Miasta Bartoszyce

ustala

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na:

„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce”

I. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 na odcinku ok. 1,34 km wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta Bartoszyce, w centralno - zachodniej części gminy miejskiej Bartoszyce, w powiecie bartoszyckim, w województwie warmińsko - mazurskim. Projektowana droga połączy istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 512 (ul. Gdańska) z drogą krajową nr 51 (ul. Bohaterów Warszawy) oraz drogą wojewódzką nr 592 (ul. J. Bema oraz ul. Bohaterów Warszawy).

Planowana inwestycja będzie przebiegała po istniejącym śladzie ul. Poniatowskiego oraz po terenie niezabudowanym. Inwestycja rozpoczyna się włączeniem w istniejącą drogę wojewódzką nr 512 w rejonie ulicy Gdańskiej, budową projektowanego skrzyżowania typu rondo zlokalizowanego w km ok. 0+000. Koniec projektu stanowi dowiązanie osi do skrzyżowania z drogą krajową nr 51 i drogą wojewódzką nr 592 (rejon ul. J. Bema oraz ul. Bohaterów Warszawy). W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie infrastruktury towarzyszącej, powstanie: chodnik, ciąg pieszo - rowerowy oraz jezdnia manewrowa. Dla przeprowadzenia wód rzeki Łyny pod projektowaną drogą zaprojektowano czteroprzęsłowy obiekt mostowy o konstrukcji zespolonej (stal - beton), belkowo - płytowy z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami.

Jezdnę drogi wojewódzkiej zaprojektowano o szerokości ok. 7,0 m, a na obiekcie mostowym (wraz z opaskami) o szerokości ok. 8,0 m. W miejscach, gdzie poprzednio znajdowały przystanki autobusowe zostaną wybudowane zatoki autobusowe. Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powstaną chodniki o szerokości ok. 2,5 m i ścieżka rowerowa o szerokości ok. 1,7 lub 2,5 m. Zaprojektowane zostaną ok. 72 miejsca postojowe o parkowaniu równoległym oraz skośnym. Ponadto planowana jest budowa nawierzchni ul. Gdańskiej (DW 512) na odcinku ok. 0,13 km i budowę jezdni manewrowej (północnej i południowej) na łącznej długości ok. 0,43 km.

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod komunikację oraz po działkach prywatnych. Nowa trasa drogi wykorzystywać będzie istniejącą drogę gruntową.

Na początkowym odcinku projektowana droga przebiegać będzie przez teren niezabudowany oraz niezagospodarowane tereny rolne i łąki. W środkowej części planowanego przedsięwzięcia przepływa Łyna. Na odcinku ul. Poniatowskiego obecnie znajduje się droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 10,5 m, wzdłuż ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz handlowo - usługowa. Ulica posiada również chodnik o szerokości ok. 2,0 m - 6,5 m, ciąg pieszo - rowerowy o szerokości ok. 3,2 m - 3,7 m oraz miejsca postojowe skośne. Droga wojewódzka nr 512 (ul. Gdańska) posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od ok. 4,5 m do ok. 5,2 m. Teren w rejonie końcowego odcinka inwestycji stanowi skrzyżowanie

z drogą krajową nr 51 i drogą wojewódzką nr 592, obsługiwane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Draga tasanowi jezdnię dwupasową o nawierzchni bitumicznej. Dla budowanej drogi prognozuje się natężenie ruchu pojazdów w horyzoncie roku 2017 - ogółem 3053 poj./dobę i w 2027 r. - 4063 poj./dobę.

Celem planowanej inwestycji jest poprawa warunków komunikacyjnych, bezpieczeństwa, usprawnienie i zmniejszenie ruchu w mieście oraz segregacja ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego na analizowanym odcinku drogi.

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

1. prace budowlane prowadzić w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni;
2. na etapie realizacji inwestycji zapewnić dobry stan techniczny sprzętu oraz prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu; nie dopuszczać do przeciążenia i przeładowania pojazdów;
3. na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
4. zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów lokalizować z wykluczeniem:
 - a) terenów sąsiadujących z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej,
 - b) terenu Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Łyny oraz doliny Łyny, tj. poza km od 0+580 do km 0+700,
 - c) terenu występowania siedlisk chronionych gatunków: gadów (jaszczurka zwinka) w km od 0+270 do 0+440, entomofauny (czerwończyk nieparek) w km od 0+480 do 0+600, siedliska (91E0 - łąg wierzbowo-topolowy) w km od 0+640 do 0+720,
 - d) terenu zagrożonego wystąpieniem ryzyka powodziowego w km od 0+600 do 0+700;
5. teren baz transportowych i maszyn- uszczelnić;
6. wszelkie naprawy sprzętu, tankowanie maszyn i środków transportu prowadzić poza terenem realizacji inwestycji, w miejscach do tego przeznaczonych;
7. prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem tj. w km od 0+720 do 1+342,58 prowadzić wyłącznie w porze dziennej;
8. ograniczyć do minimum pracę maszyn na biegu jałowym;
9. w celu ograniczenia czasowego wzrostu zapylenia podczas prac budowlanych ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy; transport mas ziemnych i materiałów budowlanych realizować z wykorzystaniem zabezpieczeń przed pyleniem; transport materiałów sypkich realizować wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające pylenie;
10. ścieki socjalno-bytowe, z zaplecza budowy, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
11. organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;
12. powstające, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji inwestycji, odpady gromadzić selektywnie, w wydzielonych i oznakowanych miejscach;
13. odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zabezpieczonych przed wpływem warunków atmosferycznych i dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt;
14. w przypadku stwierdzenia w czasie prowadzenia prac ziemnych obecności zanieczyszczeń, próbki gruntu poddać badaniu, a w przypadku stwierdzenia przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi, masy ziemne jako odpad poddać unieszkodliwieniu;
15. wierzchnia próchnicza warstwę ziemi, zdjętą na etapie robót ziemnych magazynować osobno i wykorzystać do rekultywacji i zagospodarowania terenów zielonych;
16. niezanieczyszczone masy ziemne, w jak największym stopniu, wykorzystać na terenie objętym inwestycją;
17. podczas prac w rejonie koryta Łyny stosować zabezpieczenia (np. siatka, deski) w celu zabezpieczenia cieku przed przedostawaniem się do niego odpadów i materiałów budowlanych;
18. drzewa nieprzeznaczone do wycinki odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, zasypaniem oraz uszkodzeniem składowanym materiałem; unikać mechanicznych uszkodzeń pozostających krzewów i warstwy urodzajnej gleby; w obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) nie magazynować materiałów budowlanych i odpadów; wykopy instalacyjne wykonywane w strefie korzeniowej drzew i krzewów prowadzić ręcznie, a w przypadku wykonywania tych prac w sezonie wegetacyjnym - zapewnić osłonę korzeni; unikać lokalizacji dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew;
19. wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów, usuwaniem roślinności zielonej i zrywaniem darni

- prować w okresie od 1 września do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym ptaków; w przypadku konieczności wycinki drzew w okresie lęgowym, prace prowadzić pod nadzorem ornitologa.
20. w celu wyeliminowania zagrożenia zniszczenia siedlisk pachnicy dębowej, wycinkę drzew w dolinie Łyny oraz w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 512 wykonać pod nadzorem entomologicznym;
 21. przed rozpoczęciem prac w korycie Łyny wykonać następujące zabezpieczenia przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do cieku:
 - a) filtry mechaniczne na rowach odprowadzających wody powierzchniowe z terenu budowy do cieku;
 - b) zabezpieczenie brzegów w trakcie prac przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny;
 22. prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu wykonywane w rejonie koryta rzeki oraz w samym korycie prowadzić w okresie od 1 września do 31 marca;
 23. przed rozpoczęciem robót oznaczyć w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych i odgrodzić od strony placu budowy przylegające do terenu budowy i przeznaczone do pozostawienia płyty siedliska 91E0 w km od 0+640 do 0+720;
 24. w celu ograniczenia oddziaływania na herpetofaunę zastosować następujące rozwiązania:
 - a) przed likwidacją wykopów dno i ściany starannie spenetrować pod kątem obecności płazów i gadów (dotyczy to także ssaków), napotkane osobniki odłowić, a następnie uwolnić w bezpieczne miejsca; prace te wykonywać pod nadzorem przyrodniczym (herpetologicznym),
 - b) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek ich elementy pozostawić ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną, zapobiegającą wpadaniu do niej zwierząt,
 - c) wszelkie zalewiska powstałe w trakcie budowy niezwłocznie likwidować,
 - d) rowy ziemne projektować z pokrywą trawiastą w miejscach, gdzie dopuszczają to przepisy techniczne i uwarunkowania hydrologiczne,
 - e) przed przystąpieniem do prac ziemnych w km od 0+550 do 0+700 wykonać ogrodzenia zapobiegające przedostawaniu się płazów i gadów na teren budowy; teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm; siatkę wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm; ogrodzenia kontrolować pod kątem ich szczelności przez nadzór przyrodniczy, a ewentualne wady niezwłocznie usuwać; po wykonaniu ogrodzeń napotkane płazy i gady przebywające na terenie placu budowy wyławiać i przenosić poza jego obszar; ww. prace prowadzić pod nadzorem herpetologicznym; w przypadku stwierdzenia nowych miejsc stanowisk płazów zastosować analogiczne rozwiązania;
 25. na etapie budowy podjąć działania mające na celu zabezpieczenie terenów cennych historycznie (np. nadzór archeologiczny); w przypadku stwierdzenia kolizji ze stanowiskami archeologicznymi lub znaleziskami nie wpisanymi do rejestru zabytków nieruchomych w trakcie prowadzonych robót ziemnych, należy dalsze prace wykonywać w porozumieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków;
 26. po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, teren robót uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

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

1. wody opadowe i roztopowe odprowadzać za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych za pomocą studni wpustowych i przykanalików do projektowanej kanalizacji deszczowej;
2. pod obiektem mostowym pozostawić przestrzeń dla migracji zwierząt o łącznym świetle poziomym ok. 63,5 m, świetle pionowym zmiennym: od ok. 2,0 m (przy podporze nr 1) do 5,5 m (przy podporze nr 4); nawierzchnię przestrzeni dostępnej dla zwierząt pozostawić jak w stanie istniejącej, tj. naturalną niską roślinność; w miejscach wykopów odtworzyć stan istniejący poprzez obsianie trawą; w rejonie podpór, na szerokości ok. 2,0 m umocnić teren narzutem kamiennym gr. 30 cm;
3. straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń w liczbie nie mniejszej niż liczba wyciętych drzew; przy projektowaniu i realizacji nasadzeń należy uwzględnić, aby na pobocza nie wprowadzać nasadzeń roślin owocujących, które mogą stanowić bazę żerowiskową ptaków; pozwoli to na wyeliminowanie przywabiania ptaków do takich krzewów, co mogłoby się wiązać z kolizjami ptaków z samochodami, a co za tym idzie zwiększoną śmiertelnością chronionych gatunków.

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 73 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 353) - dalej zwana „ustawą ooś”, postępowanie w przedmiocie wydania

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) zaliczane są tu drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz 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.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 „ustawy oos”, ww. inwestycja, zaliczana jest jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wymagane jest uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji, w myśl art. 75 ust.1 pkt 4 „ustawy oos”, jest Burmistrz Bartoszyce.

Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 512 w Bartoszycach częściowo objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego uchwałą nr XLV/262/2006 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 30 marca 2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego fragmentu miasta Bartoszyce [Dz. Urz. Woj. Warmi. 2006.66.1218].

Zgodnie z zapisami obowiązującego MPZP projektowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 512 w Bartoszycach w poszczególnych wariantach znajduje się na terenach oznaczonych na rysunku planu następującymi symbolami:

- KD.03-Z30 - Projektowana ulica zbiorcza o szerokości w liniach rozgraniczających 30 m i szerokości jezdni 7 m.
- 11PM - Projektowany most drogowy na rzece Łynie w ciągu ulicy kl. Z.
- KD.02-G30- Istniejąca droga wojewódzka G30 Nr 512
-

Inwestorem planowanego przedsięwzięcia jest Województwo Warmińsko - Mazurskie – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

W dniu 10 grudnia 2015 r. na wniosek z dnia 7 grudnia br. złożony przez Województwo Warmińsko - Mazurskie – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie ulica Pstrowskiego 28b 10 - 602 Olsztyn reprezentowane przez Pana Marcina Matysik działającego z ramienia firmy SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j. ul. Głuchowska 1 60 - 101 Poznań, zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce”.

Do wniosku inwestor załączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z kopią mapy ewidencyjnej, upoważnienie nr ZDW-NOP-0213/59/2015 z dnia 02.06.2015r. dla Pana Marcina Matysik działającego z ramienia firmy SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j. z siedzibą w Poznaniu do występowania w imieniu inwestora, wykaz działek i podmiotów ewidencyjnych z dnia 27.07.2015 r., pismo znak: OŚ.603.12.2015 z dn. 02.09.2015 r. Burmistrza Miasta Bartoszyce w sprawie klasyfikacji pod kątem ochrony akustycznej terenów sąsiadujących z ul. Ks. J. Poniatowskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Paderewskiego i DK51, pismo Starosty Bartoszyckiego znak: R.604.7.2015.E.O z dnia 21.09.2015 r. w sprawie występowania i oceny ryzyka występowania osuwisk, ruchów masowych ziemi i zjawisk rozmycia na odcinku projektowanej drogi wojewódzkiej nr 512 oraz pismo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków znak: IZAR.5136.383.2016.bs z września 2015 r. w sprawie lokalizacji stanowisk archeologicznych.

Organ obwieszczeniem z dnia 15.12.2015 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania i jednocześnie w oparciu o art. 64 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 „ustawy oos” wystąpił z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bartoszycach o opinie, co do potrzeby konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, określenia zakresu raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem znak: WOOŚ.4240.546.2015.JC.1 z dnia 7 stycznia 2016 r. (wpłynęło dn. 08.01.2016r.) wezwał do uzupełnienia dokumentacji i jednocześnie zgodnie z art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.- Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2013r. poz. 267 ze zm.) zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy ze względu na skomplikowany charakter oraz weryfikację obszernej dokumentacji. Organ informację o uzupełnionej dokumentacji przesłał dnia 11 stycznia 2016 r.

Informacje o prowadzonym postępowaniu zamieszczono w BIP – w rejestrze informacji o środowisku (na stronie <http://bip.bartoszyce.pl/srodowisko/224/>).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bartoszycach w opinii sanitarnej znak: ZNS.4083.20.2015.ZK z dnia 31 grudnia 2015 r. (wpłynęła dnia 5 stycznia 2016 r.) stwierdził,

że dla wnioskowanego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenie raportu w zakresie określonym w art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie (zwany dalej RDOŚ) w opinii WSTE.4240.546.2015.JC.3z dnia 22 stycznia 2016 r. wyraził stanowisko, że dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił pełen zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodny na realizację, zgodnie z art. 66 „ustawy ooś”.

W związku z powyższym organ po rozpatrzeniu i szczegółowym przeanalizowaniu materiałów zgromadzonych w przedmiotowej sprawie, biorąc po uwagę opinię ww. organów opiniujących, postanowieniem z dnia 15 lutego 2016 r. znak: OŚ.6220.2.2016 nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ustalając pełen zakres raportu dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce, obwieszczeniem jednocześnie o zaistniałym fakcie informując strony.

Organ postanowieniem z dnia 16 marca 2016r. zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie obwieszczeniem poinformował strony.

Burmistrz Bartoszyce, pismem z dnia 21 października 2016 r., znak: OŚ.6220.2.2015, uzupełnionym w dniu 27 października 2016 r., w związku z pismem z dnia 26.10.2016 r. , stosownie do art. 77 „ustawy ooś”, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bartoszycach o zasięgnięcie opinii, przedkładając jednocześnie raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce”, opracowany w październiku 2016 r. przez ECO LEX pod kierownictwem mgr inż. Tomasza Pajączkowskiego.

Zgodnie z art. 36 ustawy KPA dnia 21 listopada 2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4242.101.2016.JC.4 wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 16.12.2016 roku i zwrócił się o podanie do publicznej wiadomości informacji o wyznaczeniu nowego terminy pismo znak: WOOŚ.4242.101.2016.JC.6 – obwieszczenie znak: WOOŚ.4242.101.2016.JC.5

Organ dnia 26 października 2016 r. postanowił o podjęciu zawieszono postępowania, w związku z przedłożonym przez inwestora raportem.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bartoszycach w opinii sanitarnej znak: ZNS.4083.31.2016.ZK z dnia 8 listopada 2016 r. (wpłynęła dnia 9 listopada 2016 r.) wyraził pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno - higienicznych i zdrowotnych w sprawie realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w Bartoszycach,

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie (zwany dalej RDOŚ) w postanowieniu WSTE.4242.101.2016.JC.7z dnia 25 listopada 2016 r. (wpł. dnia 29. listopada 2016 r.) uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia, polegającego na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w Bartoszycach.

Zgodnie z art. 79 ust. 1 „ustawy ooś” organ zapewnił udziału społeczeństwa w ramach oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomiono wszystkich zainteresowanych, obwieszczeniem znak. OŚ.6220.2.2016 z dnia 2 grudnia 2016 r., które zostało podane do publicznej wiadomości poprzez jego zamieszczenie w Biuletynu Informacji Publicznej na stronie http://bip.bartoszyce.pl/222/Oceny_oddziaływania_na_srodowisko/, w rejestrze informacji o środowisku na stronie <http://bip.bartoszyce.pl/srodowisko/224/>, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bartoszyce i Wydziału Techniczno – Inwestycyjnego (WTI) oraz w miejscu realizacji inwestycji. W wyznaczonym terminie składania uwag i wniosków, który upłynął z dniem 27.12.2016 r. w niniejszej sprawie nie zgłoszono żadnych uwag ani wniosków dotyczących realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Na każdym etapie postępowania organ zapewnił czynny udział stron poprzez zamieszczenie informacji na stronie BIP, w rejestrze informacji o środowisku, na tablicy ogłoszeń UM Bartoszyce, tablicy ogłoszeń WTI i w miejscu realizacji inwestycji.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce” ustalono, że w przedłożonym „raporcie ooś” przeanalizowane zostały dwa warianty inwestycyjne.

W wariantcie nr 1 droga przebiega zgodnie z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i w możliwie najmniejszy sposób koliduje z istniejącym stanem zadrzewienia - planuje się wycinkę ok. 768 drzew (z czego ok. 73% drzew to drzewa o średnicy poniżej 15 cm ok. 350 m² krzewów. Nowa trasa wykorzystuje istniejącą drogę gruntową. Przewiduje się powstanie dwóch skrzyżowań typu rondo; w rejonie

ul. Gdańskiej oraz w rejonie przecięcia ul. Paderewskiego z ul. Słowackiego (rondo małe). Projektuje się jezdnię o szerokości ok. 7,0 m (2 pasy ruchu o szerokości ok. 3,5 m). Długość projektowanego odcinka wyniesie ok. 1,34 km. Podstawowe parametry mostu:

- światło poziome ok. 92 m
- szerokość obiektu zmienna ok. 17 -19 m
- szerokość jezdni w świetle krawężników zmienna ok. 8 - 9 m.

Na przedmiotowym odcinku drogi zaprojektowano czteroprzęsłowy obiekt inżynierski (5 podpór) o konstrukcji zespolonej (stal-beton), belkowo-płytowy z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami. Przyczółki posadowione pośrednio na żelbetowych palach wierconych.

W wariantcie nr 2 droga koliduje z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który zakłada powstanie na tym terenie zabudowy mieszkaniowej. Przebieg trasy drogi koliduje z większymi obszarami zadrzewionymi. Droga przebiega w kierunku zachodnim względem wariantu 1 i powoduje większą ingerencję w środowisko poprzez zajęcie większej powierzchni pod budowę drogi, zajęcie dodatkowych terenów biologicznie czynnych, fizyczno-mechaniczne przekształcenie większego obszaru i większą wycinkę drzew (ok. 1000 drzew i ok. 400 m² krzewów). Przewiduje się powstanie jednego skrzyżowania typu rondo w rejonie ul. Gdańskiej. W wariantcie tym przecięcie projektowanej drogi wojewódzkiej nr 512 z ul. Paderewskiego oraz Słowackiego zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe. Całkowita długość drogi objętej rozbudową wyniesie ok. 1,5 km. Nieznaczne różnice dotyczą obiektu mostowego. Podstawowe parametry mostu:

- światło poziome ok. 33,5 m
- szerokość obiektu ok. 16,9 m
- szerokość jezdni w świetle krawężników ok. 8,0 m.

Wariant 1 jest wariantem preferowanym przez inwestora, ze względu na rozwiązania projektowe zwiększające bezpieczeństwo oraz mniejszą ingerencję w środowisko przyrodnicze. Za wyborem wariantu alternatywnego (wariant 2) przemawia większa liczba projektowanych miejsc parkingowych niż w wariantcie 1, co stwarza komfort postoju pojazdów w tej części miasta. Ponadto budowa skrzyżowania zwykłego w rejonie ul. Paderewskiego i Słowackiego przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Jednakże, wariant 2 alternatywny cechuje się większą ingerencją w środowisko przyrodnicze, wyższymi kosztami realizacji (z uwagi na jego większą długość), mniej korzystnymi rozwiązaniami projektowymi i kolizją z zagospodarowaniem terenu określonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Przeprowadzona analiza porównawcza wariantów wykazała, że wariant proponowany przez Inwestora jest korzystniejszy ekonomicznie, nie koliduje z terenami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową oraz ma mniejsze oddziaływania na część komponentów środowiskowych niż wariant alternatywny.

Planowana inwestycja obejmuje:

1. rozbiórkę (frezowanie) istniejącej nawierzchni jezdni,
2. budowę nawierzchni drogi wojewódzkiej (ok. 1,34 km),
3. budowę skrzyżowania typu rondo z DW 512 (ul. Gdańska),
4. budowę skrzyżowania typu rondo z ul. Poniatowskiego i ul. Słowackiego,
5. budowę i przebudowę skrzyżowań z istniejącą siecią dróg publicznych,
6. przebudowę i budowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
7. budowę ciągu pieszo-rowerowego,
8. budowę chodnika,
9. budowę zatok autobusowych,
10. budowę zatok postojowych,
11. budowę poboczy gruntowych,
12. budowę miejsc postojowych,
13. budowę skarp z humusowaniem i obsianiem trawą,
14. budowę obiektu inżynierskiego,
15. przebudowę i budowę przepustów pod drogą i chodnikami,
16. budowę kanalizacji deszczowej,
17. przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
18. budowę elementów bezpieczeństwa ruchu,
19. ewentualną przebudowę istniejących ogrodzeń,
20. wycinkę drzew i krzewów,
21. urządzenie zieleni.

W przypadku analizowanej drogi nie zajdzie konieczności wyburzania budynków, zatem oddziaływania na dobra materialne w tym zakresie nie występują.

Skutki oddziaływania na podłoże zaznaczają się przede wszystkim na etapie realizacji i związane będą

z zajęciem powierzchni w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Oddziaływanie na grunty i pokrywę glebową będzie dotyczyć przede wszystkim terenów przeznaczonych pod budowę nowego odcinka DW 512. Przekształcenie powierzchni terenu w obrębie przedsięwzięcia będzie trwałe i nieodwracalne. W celu zminimalizowania tego oddziaływania, ograniczony będzie front robót oraz praca sprzętu budowlanego do terenu budowy oraz wyznaczonych tras. Negatywne oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi polegać będzie także na fizycznym naruszeniu struktury warstwy glebowej poprzez ruch ciężkich maszyn i samochodów. Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Na placu budowy zapewniona zostanie prawidłowa eksploatacja sprzętu budowlanego i środków transportu. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). Czasowe oddziaływanie na powierzchnię ziemi będą miały zaplecza budowy, w szczególności bazy transportowe i składu materiałów, które zostaną zlokalizowane poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenie, wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji. Teren postoju maszyn budowlanych będzie zabezpieczony przed przedostaniem się zanieczyszczeń w głąb ziemi.

W trakcie przebudowy drogi konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy do urządzania terenów zieleni przydrożnej. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie rekultywowany i przywrócony do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

Zanieczyszczenie gleb na etapie eksploatacji, wiązać się będzie z oddziaływaniem na wody powierzchniowe i podziemne oraz powietrze atmosferyczne (zanieczyszczenia komunikacyjne: tlenki azotu, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, tlenki węgla, tlenki azotu, dwutlenek siarki, pyłów w tym PM10 i PM 2,5).

W wyniku realizacji planowanej inwestycji drogowej powstaną odpady związane z pracami ziemnymi, rozbiórkowymi, z wycinką drzew oraz eksploatacją maszyn i urządzeń budowlanych. Dodatkowo odpadami powstającymi w trakcie prac budowlanych będą opakowania po materiałach budowlanych oraz niewielkie ilości odpadów socjalno-bytowych. Prace budowlane organizowane będą w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych, a wszystkie powstające odpady, w pierwszej kolejności będą poddawane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania. Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona. Odpady magazynowane będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane w szczelnych oznakowanych pojemnikach i oddzielane od odpadów obojętnych, a następnie przekazywane do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.

Na etapie eksploatacji drogi wszystkie odpady, w tym odpady niebezpieczne powstające podczas konserwacji oświetlenia (światłówki), będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich odzysku bądź unieszkodliwiania.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i wibracji, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, w rejonie robót budowlanych (do 70 m), lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym, w miejscach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową należy prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu prowadzić jedynie w godzinach dziennych. Hałas powodowany przez pracę maszyn, można zminimalizować poprzez stosowanie sprawnych, dobrze konserwowanych, posiadających aktualne atesty urządzeń.

Oddziaływanie na klimat akustyczny i w zakresie wibracji w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. W strefie potencjalnego oddziaływania nie zinwentaryzowano obiektów podlegających szczególnej ochronie akustycznej, takich jak szkoły, przedszkola i domy opieki społecznej. Tereny sąsiadujące z ul. Księcia J. Poniatowskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. I. Paderewskiego i DK51 (część inwestycji, w ramach której zostanie przebudowana istniejąca droga) stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na pozostałym odcinku przedsięwzięcia, tj. na odcinku planowanej do budowy nowej trasy drogi wojewódzkiej nr 512, znajdują się niezagospodarowane tereny, bądź niepodlegające ochronie prawnej. Dla analizowanej drogi przeprowadzono w „raporcie ooś” analizę uciążliwości akustycznej, na podstawie prognozowanego natężenia ruchu na rok 2017 i 2027, z uwzględnieniem struktury strumienia pojazdów, ich prędkości (50 km/h) oraz rodzaju nawierzchni. W przedłożonym „raporcie ooś” przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania SoundPlanEssential opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31-133". W celu doprecyzowania wyników analizy, przeprowadzono dodatkowe obliczenia prognozowanego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych

zlokalizowanych na granicy terenów podlegających prawnej ochronie akustycznej. Z przedstawionej analizy akustycznej wynika, że użytkowanie drogi wojewódzkiej nr 512 na analizowanym odcinku nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem jest transport materiałów sypkich, emisja ze spalanie paliw w silnikach maszyn budowlanych oraz rozścielanie mas bitumicznych. Możliwy jest zwiększenie zapylenia oraz wzrost stężeń tlenków azotu i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące. Podczas kładzenia mas bitumicznych uwalniane będą węglowodory. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji związków lotnych. Na etapie budowy należy ograniczyć oddziaływania związane z emisją pyłów poprzez odpowiednie transportowanie pylnych materiałów budowlanych i mas ziemnych w obrębie placu budowy. Z uwagi na charakter budowy, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza wykonano w „raporcie oos” obliczenia emisji zanieczyszczeń oraz przeprowadzono modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji w otoczeniu przedmiotowej drogi w dwóch horyzontach czasowych: dla roku 2017 oraz 2027. Na podstawie prognozowanego natężenia ruchu i udziału pojazdów ciężkich, przeprowadzono obliczenia wielkości emisji substancji do powietrza (m.in. dwutlenku azotu, dwutlenku siarki i tlenku węgla, pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5, amoniaku, ołowiu, węglowodorów alifatycznych aromatycznych i benzenu). Analiza rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu nie wykazała wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu poza pasem drogowym.

Z realizacją inwestycji jak i jej późniejszą eksploatacją nie będzie się wiązało oddziaływanie w zakresie promieniowania elektromagnetycznego.

Na całym terenie miasta Bartoszyce wody podziemne czerpane są z głównego użytkowanego poziomu wodonośnego, zlokalizowanego w utworach czwartorzędowych. Izolacja pierwszego poziomu wodonośnego od powierzchni jest pełna, wody izolowane są odpowierzchni warstwami nieprzepuszczalnymi. W promieniu 500 m od inwestycji brak jest ujęć wód oraz stref ochrony ujęć wód. Przedsięwzięcie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, o których mowa w art. 88d ust. 2 ustawy *Prawo wodne*, tj. na obszarach, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat lub, na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego oraz na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Przedmiotowy odcinek przedsięwzięcia znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 20 o symbolu europejskim PLGW720020, leżącej w regionie wodnym Łyna i Węgorapy. Teren inwestycji znajduje się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 205 Subzbiornik Warmia. Stan wód podziemnych na tym obszarze, wg *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty*, jest ilościowo i chemicznie oceniany jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tego obszaru jest zapisana jako niezagrażona. Ścieki deszczowe z projektowanej drogi będą ujmowane w szczelne systemy i podczyszczane, nie jest zagrożone w zidentyfikowanych wodach podziemnych osiągnięciu celów środowiskowych

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Pregoty, w rejonie wodnym Łyna i Węgorapy, na terenie zlewni jednolitych części wód powierzchniowych *Łyna od Symsarny do Suszycy z Elma od Powarszynki* (PLRW700020584759). Zgodnie z *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty* z dnia 22 lutego 2011 r. (MP nr 49 z 2011 r., poz. 566), ww. jcwp sklasyfikowana jest jako naturalna część wód, jej czystość opisana jest jako zła, zaś osiągnięcie celów wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej — jako niezagrażone.

Powstałe podczas budowy inwestycji ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Ponadto, na wypadek wystąpienia w sytuacjach awaryjnych wycieku substancji szkodliwych, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i gleby, wykonawca robót będzie zaopatrzony w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń.

Realizacja inwestycji będzie ingerować w koryto rzeki Łyna w związku z budową obiekt mostowego na Łynie. W wyniku prowadzonych prac nie zmienią się warunki przepływu w korycie ciek. W ramach prac ingerujących w strukturę ciek wykonane zostanie, na długości ok. 100 m, umocnienie brzegów skarp narzutem kamiennym gr. 30 cm na podbudowie oraz u podnóża ścian szczelnych narzutem z grubego kamienia. Wpłyne to na zmniejszenie erozji brzegowej. Projektowane roboty budowlane na cieku nie wpłyną na zmianę stosunków wodnych, zmianę prędkości przepływu i utratę ciągłości hydrologicznej oraz hydromorfologicznej ciek. Nie powstaną nowe przeszkody zakłócające ciągłość ciek, projektowany obiekt inżynierski nie będzie stanowił

bariery dla swobodnego przepływu wód. Budowa mostu nie wpłynie na zwiększenie zagrożenia powodziowego w tym rejonie. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do naruszenia istniejących poziomów wodonosnych wód podziemnych.

W fazie eksploatacji inwestycji oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne będzie związane z odprowadzaniem wód opadowych i wzrostem spływów powierzchniowych. Na całym odcinku drogi wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do cieków przykrawężnikowych i dalej za pomocą studni wpustowych i przykanalików do projektowanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Łyna oraz projektowana i istniejąca kanalizacja deszczowa. Przed wprowadzeniem do środowiska wody zostaną podczyszczone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).

Biorąc pod uwagę przyjęty sposób odprowadzania wód opadowych z projektowanych nawierzchni nie przewiduje się zagrożenia osiągnięcia celów środowiskowych dla wskaźników stanu środowiskowego. Stężenie limitowanych zanieczyszczeń w ściekach odprowadzanych z nawierzchni projektowanych jezdni (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych) będzie niższe od poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, tj. zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, a zawartość węglowodorów ropopochodnych nie będzie większa niż 15 mg/l.

Dla przeprowadzenia wód rzeki Łyny pod projektowaną drogą wybudowany zostanie czteroprzęsłowy obiekt o konstrukcji zespolonej (stal-beton), belkowo-plytowy z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami. Rozpiętość i kąt skrzyżowania obiektu dostosowany jest do szerokości koryta rzeki, uwzględniając miarodajny przepływ wód oraz ekologiczną funkcję doliny rzeki. Projektowany most zaplanowano w km ok. 0+646,00, o świetle poziomym ok. 92 m oraz zmienną szerokością ok. 17-19 m. Na obiekcie mostowym projektowana jezdnia wraz z opaskami posiadać będzie szerokość ok. 8-9 m, a na krawężniach obiektu przewidziano balustrady, których słupki kotwione będą w kapach. Brzegi skarp umocnione zostaną narzutem kamiennym na podbudowie, a podnóża ścian szczelnych (czyli częściowo dno) narzutem z grubego kamienia. Umocnienia brzegów wykonane będą na długości ok. 100 m.

Na etapie realizacji przewiduje się wystąpienie emisji nieorganizowanej gazów i pyłów związanej z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego (emisja ze spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych: węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenki azotu itp.). Etap realizacji ze względu na niewielki ładunek emitowanych zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych, oraz krótkotrwały charakter nie będzie miał istotnego wpływu na klimat.

Na etapie eksploatacji do powietrza emitowane będą zanieczyszczenia ze spalin z silników samochodów poruszających się po projektowanym i obecnym układzie drogowym. Planowane przedsięwzięcie nie będzie zupełnie nowym źródłem emisji do powietrza gazów cieplarnianych, gdyż obecny ruch pojazdów zostanie skierowany z okolicznych ulic w Bartoszycach na projektowany odcinek DW 512. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia emisja gazów cieplarnianych pozostanie na zbliżonym poziomie do poziomu występującego obecnie. Możliwe jest niewielkie zmniejszenie ładunku emitowanych gazów cieplarnianych z uwagi płynniejszy ruch pojazdów po zrealizowaniu inwestycji. W związku z przedsięwzięciem nie dojdzie do wzrostu zapotrzebowania na energię i, co się z tym wiąże, wzrostu emisji gazów cieplarnianych w dłuższej perspektywie czasu z uwagi na brak zapotrzebowania na energię elektryczną. Na potrzeby inwestycji konieczne będzie wyprodukowanie masy bitumicznej, wydobycie surowców do podbudowy drogi oraz dostarczenie ich na plac budowy. Działania te będą źródłem emisji gazów cieplarnianych, z uwagi jednak na ograniczony zakres czasowy nie będą miały one wpływu na postępowanie zmian klimatu. Nie zostaną ograniczone tereny zapewniające sekwestrację dwutlenku węgla. W wyniku realizacji przedsięwzięcia przekształcone zostaną głównie tereny niemające istotnego wpływu na pochłanianie gazów cieplarnianych. Konieczna będzie wycinka niewielkiej liczby drzew i krzewów.

Prognozowane zmiany klimatyczne mogą spowodować wzrost częstości i zasięgu występowania opadów o dużej intensywności, podtopień i powodzi. Na terenie gminy miejskiej Bartoszyce obszary zagrożone podtopieniem występują we wschodniej części miasta, w dolinie Łyny. W tej części regionu teren charakteryzuje się dynamicznymi zmianami rzeźby terenu, które prowadzą do okresowych wezbrań wody i wylewania się rzeki z koryta do wysokości 40 m n.p.m. W celu zapobiegnięcia lub zmniejszenia zagrożenia powodzią konieczna jest likwidacja lub zmiana funkcji istniejącej infrastruktury. Obiekt mostowy zostanie zaprojektowany z uwzględnieniem istniejącego zagrożenia powodziowego. Droga została zaprojektowana z uwzględnieniem odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Zaprojektowane rozwiązania uwzględniają intensywne deszcze (rowy zostały zaprojektowane przy uwzględnieniu występowania deszczu nawalnego). Do realizacji przedsięwzięcia stosowane będą materiały odporne na działanie wysokich temperatur oraz materiały trudno palne lub niepalne. Nie przewiduje się istotnego wpływu silnego wiatru i burz na projektowaną drogę oraz uczestników ruchu. Głównym działaniem adaptacyjnym jest wycinka drzew w pasie drogi

uniemożliwiająca powalenie się ich na jezdní w przypadku burz i wiatrów. W ramach przedsięwzięcia planuje się ochronę skarp rowów przed wystąpieniem erozji powierzchni poprzez pokrycie jej roślinnością. Działania adaptacyjne przedsięwzięcia dla fal chłodu i śniegopolegają na: doborze materiałów budowlanych odpornych na niskie temperatury i zapewnienie odporności projektu na nawarstwianie się śniegu. Niweletę drogi zaprojektowano z uwzględnieniem możliwego nawiewania śniegu w okresie zimowym. Uodpornienie przedsięwzięcia na zamarzanie i odmarzanie zostanie osiągnięte głównie poprzez dobór odpowiednich mieszanek bitumicznych.

Analizowane przedsięwzięcie z uwagi na jego lokalizację nie jest zagrożone zalaniem oraz nie jest zagrożone ruchami masowymi ziemi.

Na terenie inwestycji przevažą krajobraz równinny, który urozmaicają doliny rzeczne i niewielkie spadki terenu. Urozmaicony jest również krajobraz pojezierza z licznymi pagórkami i dolinami. Cały teren związany z doliną Łyny, rozporządzeniem Nr 162 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z 19.12.2008 r., został uznany za Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Łyny. Na terenie ww. obszaru obowiązują zakazy zgodne z rozporządzeniem Nr 162 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 roku w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Łyny (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 201, poz. 3154), m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakazy te nie dotyczą jednak realizacji inwestycji celu publicznego, jaką jest budowa przedmiotowej drogi wojewódzkiej. W związku z tym, przedmiotowa inwestycja nie narusza określonych zakazów. Jak wynika z analizy przedstawionej w „raporcie oos”, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób istotny na walory przyrodniczo-krajobrazowe ww. OChK.

Przedsięwzięcie nie jest realizowane w granicach obszarów Natura 2000, a najbliższe zlokalizowany jest obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Warmińska PLB280015 (ok. 0,5 km na zachód od inwestycji). W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań na obszary Natura 2000 ze względu na odległość, charakter oraz zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji. W ramach przeprowadzonych badań, w rejonie inwestycji stwierdzono występowanie jednego siedliska przyrodniczego - 91E0. W drzewostanie dominują stare wierzby i topole (rzadsze). Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z przekształceniem tylko niewielkiej powierzchni siedliska łągu wierzbowego 91E0 zlokalizowanego wzdłuż koryta rzeki Łyny, szacowanej na około 6,13%. Prace budowlane będą realizowane w sposób maksymalnie ograniczający straty w siedlisku. Ponadto zinwentaryzowane siedlisko nie wchodzi w skład obszaru Natura 2000, w związku z czym nie jest objęte ochroną.

Planowany odcinek drogi zlokalizowany jest w obrębie zróżnicowanych typów biocenoz. W części wschodniej, na terenach zabudowanych występuje roślinność urządzona oraz zbiorowiska roślinności ruderalnej o bardzo niskich walorach przyrodniczych. W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono na skraju koryta rzeki stanowisko chronionego częściowo dzięgla litwora w liczbie 4 osobników. Prowadzenie prac budowlanych w korycie rzeki spowoduje zniszczenie roślinności występującej na skarpach oraz częściowo w korycie ciek, w tym stanowisko dzięgla litwora. Dzięgiel litwor jest stałym elementem nadrzecznych ziołorośli i występuje wzdłuż większości rzek w Polsce, również wzdłuż Łyny. Na wysokości Bartoszyce występuje w różnych interwałach od kilkudziesięciu do kilkuset metrów, czasami co kilka kilometrów. Na pozostałym odcinku rzeki również jest to gatunek częsty. Gatunek ponadto jest w stałej ekspansji. Na jego zniszczenie konieczne będzie uzyskanie decyzji derogacyjnej. Ocenia się, że zniszczenie podczas budowy stanowiska nie wpłynie znacząco negatywnie na lokalną populację gatunku. Z uwagi na niewielki (ok. 100 m) zakres umocnień straty w roślinności skarp i koryta nie będą istotne.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew stwierdzono występowanie 5 gatunków porostów chronionych, w tym jeden objęty ochroną częściową i cztery - ochroną ścisłą. Wszystkie obserwowane gatunki umieszczone są na Czerwonej Liście Porostów Polski. Nie stwierdzono natomiast występowania chronionych gatunków mszaków. Na drzewach rosnących w dolinie Łyny zidentyfikowano występowanie pospolitych gatunków, takich jak *Orthotrichum speciosum*, *Orthotrichum affine* i *Hypnum cupressiforme*. Zaplanowana wycinka wpłynie znacząco na stan zachowania lokalnej populacji stwierdzonych gatunków porostów. Są to taksony licznie występujące na drzewach przydrożnych wzdłuż drogi nr 512 oraz w regionie. Z uwagi na brak zidentyfikowanych chronionych gatunków mszaków, etap realizacji przedsięwzięcia nie będzie źródłem oddziaływań na te organizmy.

Na badanym odcinku drogi nie stwierdzono śladów bytowania larw pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. Odłowiono jedynie jednego osobnika dorosłego pachnicy w bezpośredniej bliskości rzeki Łyny, gdzie teren porośnięty jest wierzbami i olchami. Stwierdzono tam wiele drzew dziuplastych, jednakże w żadnym ze zbadanych drzew nie udało się potwierdzić występowania tego gatunku. Stwierdzony osobnik mógł być przywabiony z innych, sąsiednich siedlisk. Badany drzewostan należy określić jedynie jako potencjalne siedlisko pachnicy. W trakcie badań prowadzono obserwacje dotyczące występowania innych gatunków owadów objętych ochroną prawną często występujących w tego typu siedliskach. Badanie to doprowadziło do wykazania na łąkach leżących na zachodnim brzegu Łyny czerwonończyka nieparka *Lycaena dispar* (km 0+480-0+600). Tereny odpowiednie do życia tego gatunku motyla znajdują się po zachodniej stronie rzeki Łyny. Teren położony na wschodnim brzegu jest porośnięty drzewami i roślinnością niesprzyjającą rozwojowi motyli. Obszar

ten jest siedliskiem dość licznie występującego ślimaka winniczka *Helix pomatia*. Na badanym terenie nie zaobserwowano mrówek, jedynie stwierdzono pojedyncze żerujące osobniki mrówki rudnicy *Formica rufa* i mrówki łąkowej *Formica pratensis*.

Etap realizacji, nie będzie stanowił istotnych oddziaływań dla tej grupy zwierząt. W celu wyeliminowania zagrożenia zniszczenia siedlisk pachnicy dębowej, wycinka drzew w dolinie Łyny oraz w ciągu istniejącej DW 512 wykonana zostanie pod nadzorem entomologicznym. W przypadku czerwończyka nieparka, w wyniku realizacji przedsięwzięcia, zmniejszy się nieznacznie powierzchnia dogodnych siedlisk dla tego gatunku.

Łyna zasiedlana jest przez takie gatunki jak: szczupak, sandacz, boleń, sum, węgorz, brzana, jelec, kiełb, okoń, leszcz, krap, płoć, wzdrega, jaź, kleń, świnka, certa, lin, karaś pospolity, śliz, koza. Dwa z wymienionych gatunków: koza pospolita, boleń, znajdują się na liście gatunków „naturowych” wymienianych w załączniku nr II do Dyrektywy Siedliskowej. Planowana inwestycja może oddziaływać na ichtiofaunę poprzez bezpośredni wpływ związany ze śmiertelnością ryb w trakcie prac budowlanych w strefie koryta oraz pośrednio przez zamulanie odcinka poniżej budowanego mostu. Śmiertelność ryb może być związana z bezpośrednim zniszczeniem ikry lub ryb oraz w wyniku zanieczyszczeń wprowadzonych do wody w trakcie prac budowlanych. Lokalne zmętnienie wody może doprowadzić do obumarcia ikry oraz stadiów larwalnych. W celu minimalizacji powyższych oddziaływań, prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu wykonywane będą w rejonie koryta rzeki oraz w samym korycie, w okresie od 1 września do 31 marca.

Na terenie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie 3 gatunków płazów oraz 1 gatunek gada: żaba trawna, żaba wodna, ropucha szara i jaszczurka zwinka. W przypadku płazów wszystkie osobniki były obserwowane w obrębie terasy zalewowej rzeki Łyny (obszaru wykorzystywanego prawdopodobnie jako miejsce żerowania i okresowych, lokalnych migracji). Jaszczurka zwinka została stwierdzona w obrębie muraw kserotermicznych w km ok. 300 - 350. Biorąc pod uwagę preferencje tego gatunku należy założyć, że wykorzystuje ona wszystkie dobrze nasłonecznione fragmenty muraw, obszarów ruderalnych i opuszczonych sadów położonych na lewym stoku doliny Łyny. Tereny atrakcyjne dla płazów znajdują się poza zasięgiem oddziaływań powstających na etapie realizacji inwestycji. Przeprowadzona inwentaryzacja nie wykazała jednak obecności jakichkolwiek licznych tras migracji płazów w poprzek projektowanej drogi. Ze względu na utrzymanie drożności jedynego potencjalnego szlaku migracji płazów w dolinie Łyny nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na tę grupę zwierząt.

Ze względu na zróżnicowany charakter obszaru objętego inwestycją (zabudowania, zadrzewienia, tereny otwarte i półotwarte, ciek wodny) zaobserwowano dużą różnorodność gatunkową ptaków, stwierdzając 53 gatunki, przy czym większość z nich to gatunki lęgowe bądź prawdopodobnie lęgowe. Jeden gatunek (gąsiorzek) znajdujący się w Załączniku 1 Dyrektywy Ptasiej obserwowany był w zachodniej części badanego obszaru wśród zakrzewień. Na badanym obszarze zostało znalezionych kilka gniazd, jednak tylko dwa z nich są zlokalizowane na drzewach podlegających wycince. Podstawowym oddziaływaniem przedsięwzięcia w trakcie budowy będzie płoszenie ptaków związane z pracą ciężkiego sprzętu, planowaną wycinką oraz obecnością ludzi, szczególnie na obszarze pozamiejskim i w dolinie Łyny. Ponadto wycinka części drzew i krzewów spowoduje utratę potencjalnych bądź istniejących miejsc gniazdowania chronionych gatunków ptaków. Obszarem najbardziej zagrożonym negatywnym oddziaływaniem w trakcie realizacji będzie wschodnia część doliny rzeki, gdzie na małym obszarze gniazduje znaczna liczba ptaków ściśle związana z zadrzewieniami. W celu zminimalizowania efektu niszczenia lęgów, roślinność drzewiasta usuwana będzie poza okresem lęgowym ptaków. Mimo ingerencji w siedliska ptaków, z uwagi na wymagania siedliskowe większości z występujących tu gatunków (duża plastyczność ekologiczna) uznano, że wycinka nie będzie wpływać negatywnie na te gatunki. Oddziaływanie to będzie dotyczyć gatunków zasiedlających szeroki wachlarz siedlisk. Pozostałe oddziaływania bezpośrednie wynikające z prac budowlanych będą silnie obszarowo ograniczone i odwracalne. Na drzewach i krzewach przeznaczonych do wycinki zinwentaryzowano gniazdo drozda śpiewaka - krzew nr 231 i dziuplę pleszki drzewo nr 50. Zniszczenie obu stanowisk lęgowych nie będzie miało wpływu na lokalną populację tych gatunków. Drozd śpiewak jest liczny ptakiem lęgowym w Polsce, występującym dość równomiernie we wszystkich terenach zalesionych. Pleszka jest wprawdzie gatunkiem nielicznym, lecz szeroko rozpowszechnionym w całym kraju. Możliwość jej gniazdowania uzależniona jest od występowania drzew dziuplastych bądź skrzynek lęgowych. Pas starych, przydrożnych drzew przy DW 512 oraz drzew w dolinie Łyny zapewni miejsca dogodne do gniazdowania tego gatunku.

Ssaki omawianego obszaru reprezentowane są przez pospolite gatunki. Obszar projektowanej drogi wraz z terenami przyległymi charakteryzuje się rolniczym krajobrazem z obecnością izolowanych niewielkich kompleksów leśnych oraz niską przydatnością do zasiedlania przez nietoperze. Łącznie podczas badań stwierdzono występowanie 2 gatunków nietoperzy (karlik mały i borowiec wielki). Nie zanotowano aktywności ponadprzeciętnej, obserwowano pojedyncze przeloty. Nasłuchy skierowane na ewentualne wyloty nietoperzy z kryjówek zlokalizowanych w drzewach nie przyniosła efektów. Poszukiwania dziupli i innych potencjalnych kryjówek w ciągu dnia także nie dały rezultatu. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska i stanowiskachronionych gatunków ssaków z uwagi na ich brak w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego

zmniejszenia areálu bazy żerowiskowej dla poszczególnych gatunków ssaków. Na terenach przyległych występują liczne siedliska, które pozwolą na zaspokojenie potrzeb żerowiskowych. Zaprojektowany obiekt mostowy będzie umożliwiał migrację wzdłuż rzeki Łyny. Realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia jakichkolwiek schronień nietoperzy. Nie wpłynie także na przekształcenia liniowych struktur krajobrazowych wzdłuż których przemieszczają się nietoperze.

Analizowana droga przecinać będzie naturalny szlak migracyjny jakim jest dolina rzeki Łyny. Jednakże ciągłość korytarza ekologicznego zachowana będzie dzięki odpowiedniej budowie obiektu mostowego.

Dla przeprowadzenia wód rzeki Łyny pod projektowaną drogą zaprojektowano czteroprzęsłowy obiekt o konstrukcji zespolonej (stal-beton), belkowo-płytowy z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami. Nawierzchnia przestrzeni dostępnej dla zwierząt pozostanie jak w stanie istniejącym - naturalna niska roślinność. Jedyne w miejscach wykopów nastąpi odtworzenie stanu istniejącego poprzez obsianie trawą. W rejonie podpór na szerokości około 2,0 m przewiduje się umocnienie terenu narzutem kamiennym gr. 30 cm. Pod obiektem mostowym pozostanie przestrzeń dla zwierząt. Łącznie światło poziome wynosić będzie ok. 63,5 m, światło pionowe zmienne: od ok. 2,0 m (przy podporze nr 1) do 5,5 m (przy podporze nr 4).

Teren inwestycji stanowi niezagospodarowany obszar, porośnięty przez pospolite gatunki synantropijne. Wariant wskazany do realizacji przewiduje najmniejszą ingerencję w środowisko przyrodnicze, wycinka drzew zostanie przeprowadzona jak najmniejszym kosztem drzewostanu, a nowe tereny pod inwestycję zostaną zaprojektowane tak, aby przekształceniu uległy najmniejszy możliwy obszar. W związku z realizacją przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka ok. 768 drzew i ok. 350 m² krzewów. Drzewa będące w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone na czas budowy przed uszkodzeniami mechanicznymi. Ponadto, w obrębie bryły korzeniowej, prace budowlane prowadzone będą z zachowaniem szczególnej ostrożności (bez użycia sprzętu ciężkiego). W celu zrekompensowania strat w środowisku roślinnym spowodowanych budową inwestycji, a także złagodzenia jej negatywnego wpływu na otaczający krajobraz wykonane zostaną nasadzenia zastępcze.

Podczas realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na walory krajobrazowe związane będzie z budową drogi i elementów towarzyszących, a także z przekształceniami przyległych terenów w miejscach niezbędnej realizacji drogi, skrzyżowań, terenów niezbędnych do zajęcia na czas budowy. Ponadto, realizacja zamierzenia wiąże się z wycinką drzew i krzewów. Zajęcie nowych terenów pod budowę drogi i wycinka drzew zaburzy w niewielkim stopniu krajobraz lokalny. Największe zmiany nastąpią w obrębie krajobrazów zadrzewieniowych i łąkowych. Nie przewiduje się istotnego zniszczenia terenów przyległych do drogi. Zakres prac budowlanych nie spowoduje istotnych przeobrażeń walorów fizjonomicznych krajobrazu na etapie budowy.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie polegać na wystąpieniu w dotychczasowym krajobrazie nowego elementu - drogi z elementami towarzyszącymi oraz obiektu inżynierskiego (mostu). Na etapie eksploatacji nie nastąpią istotne zmiany w obrębie krajobrazu. Nie zmienią się walory mikroklimatyczne. Krajobraz na terenach przekształconych przyległych do drogi będzie stopniowo przywracany i asymilowany jak na przyległych biocenozach.

Pomimo stwierdzenia braku negatywnego oddziaływania na obszary chronione oraz zidentyfikowane gatunki chronione należy mieć na uwadze, iż na podstawie:

1. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
2. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 06 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),

wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w cytowanych 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* (Dz. U. z 2016 r., poz. 2143 ze zm.) 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 *ustawy o ochronie przyrody* oraz § 6 rozporządzenia MŚ). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 *ustawy o ochronie przyrody*).

Uzyskania stosownej decyzji administracyjnej na odstępstwa od zakazów wobec gatunków objętych ochroną wymagać będzie:

- likwidacja gniazd na drzewach/krzewach podlegających wycince (dziupla pleszki drzewo nr 50 - km 0+000 oraz gniazdo śpiewaka - krzew nr 231 - km 0,690),
- zniszczenie chronionych gatunków porostów na drzewach nr 1, 2, 3, 4, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 258, 259, 260, 265, 266, 267, 272, 273, 274 podlegających wycince,
- zniszczenie stanowiska dzięgla litwora w km 0+650.

Zniszczenie siedlisk gatunków chronionych również będzie wymagało uzyskania odpowiednich decyzji derogacyjnych.

Na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków i wojewódzkiej ewidencji zabytków. W sąsiedztwie obszaru, przez który przebiegać będzie trasa planowanej drogi znajdują się zasoby dziedzictwa kulturowego w postaci stanowisk archeologicznych (III AZP 14-64/32, IV AZP 14-64/33 i V AZP 14-64/34). Ze względu na wykonywane w fazie realizacji prac ziemno-budowlanych wszystkie stanowiska archeologiczne zlokalizowane w pasie drogowym lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie narażone są na zniszczenie. Jakakolwiek ingerencja w strukturę gruntu wiąże się z nieodwracalną destrukcją istotnych nośników informacji historycznych. Na etapie realizacji zostaną podjęte stosowne działania mające na celu zabezpieczenie terenów cennych historycznie. W razie odkrycia podczas robót ziemnych nieruchomości bądź ruchomych zabytków archeologicznych Inwestor zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie.

Ze względu na rodzaj, skalę i zasięg inwestycji drogowej oraz oddalenie przedmiotowego przedsięwzięcia od granic państw sąsiednich (ok. 11,5 km od granicy z Federacją Rosyjską), nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

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

Podsumowując, po przeprowadzonej szczegółowej analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając opinie i uzgodnienia RDOŚ w Olsztynie i PPIS w Bartoszycach oraz raport, przy należytych wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Ustalono, że przyjęty proponowany przez wnioskodawcę wariant jest jedynym możliwym, ze względów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że realizacja przedmiotowej inwestycji ze względu na skalę, wielkość zajmowanego terenu, rozwiązania technologiczne nie wpłynie znacząco na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Burmistrza Miasta Bartoszyce w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Zgodnie z art. 72 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 353) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub w postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



BURMISTRZ
Piotr Petrukowski

Urząd Miasta Bartoszyce
ul. Boh. Monte Cassino 1, 11-200 Bartoszyce
NIP: 743-000-77-29
REGON: 000524329

E-mail: urząd.miasta@bartoszyce.pl
WWW: www.bartoszyce.pl
Telefon: 89 762 98 04
Fax: 89 762 98 05

Wydział: Referat Ochrony Środowiska
Telefon: 89 762 98 46
E-mail: elzbiastupienko@bartoszyce.pl
Opracował(a): Elżbieta Stupienko

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
ul. Pstrowskiego 28 B
10-602 Olsztyn
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie:
 - 1) Tablica ogłoszeń - Urząd Miasta Bartoszyce,
 - 2) BIP - http://bip.bartoszyce.pl/222/Oceny_oddziaływania_na_srodowisko/,
 - 3) Miejsce realizacji inwestycji.
3. Aa.

Do wiadomości:

1. Pan Marcin Matysik
SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.
ul. Głuchowska 1
60 - 101 Poznań
1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie
Wydział Spraw Terenowych I
ul. Wojska Polskiego 1
82-300 Elbląg
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bartoszycach
ul. Bohaterów Warszawy 12
11-200 Bartoszyce

ZAŁĄCZNIK NR 1

do decyzji Nr 2/2016o środowiskowych uwarunkowaniach
Burmistrza Miasta Bartoszyce
z dn. 30.01.2017 r. znak : OŚ.6220.2.2016

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na:

„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce”.

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 na odcinku ok. 1,34 km wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w miejscowości Bartoszyce.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta Bartoszyce, w centralno-zachodniej części gminy miejskiej Bartoszyce, w powiecie bartoszyckim, w województwie warmińsko - mazurskim. Projektowana droga połączy istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 512 (ul. Gdańska) z drogą krajową nr 51 (ul. Bohaterów Warszawy) oraz drogą wojewódzką nr 592 (ul. J. Bema oraz ul. Bohaterów Warszawy).

Planowana inwestycja będzie przebiegała po istniejącym śladzie ul. Poniatowskiego oraz po terenie niezabudowanym. Inwestycja rozpoczyna się włączeniem w istniejącą drogę wojewódzką nr 512 w rejonie ulicy Gdańskiej budową projektowanego skrzyżowania typu rondo zlokalizowanego w km ok. 0+000. Koniec projektu stanowi dowiązanie osi do skrzyżowania z drogą krajową nr 51 i drogą wojewódzką nr 592 (rejon ul. J. Bema oraz ul. Bohaterów Warszawy). W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie infrastruktury towarzyszącej, powstanie: chodnik, ciąg pieszo - rowerowy oraz jezdni manewrowa. Dla przeprowadzenia wód rzeki Łyny pod projektowaną drogą zaprojektowano czteroprzęsłowy obiekt mostowy o konstrukcji zespolonej (stal-beton), belkowo-płytowy

z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami.

Jezdnię drogi wojewódzkiej zaprojektowano o szerokości ok. 7,0 m, a na obiekcie mostowym (wraz z opaskami) o szerokości ok. 8,0 m. W miejscach, gdzie poprzednio znajdowały przystanki autobusowe zostaną wybudowane zatoki autobusowe. Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powstaną chodniki o szerokości ok. 2,5 m i ścieżka rowerowa o szerokości ok. 1,7 lub 2,5 m. Zaprojektowane zostaną ok. 72 miejsca postojowe o parkowaniu równoległym oraz skośnym. Ponadto planowana jest budowa nawierzchni ul. Gdańskiej (DW 512) na odcinku ok. 0,13 km i budowę jezdni manewrowej (północnej i południowej) na łącznej długości ok. 0,43 km.

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod komunikację oraz po działkach prywatnych. Nowa trasa drogi wykorzystywać będzie istniejącą drogę gruntową.

Na początkowym odcinku projektowana droga przebiegać będzie przez teren niezabudowany oraz niezagospodarowane tereny rolne i łąki. W środkowej części planowanego przedsięwzięcia przepływa Łyna. Na odcinku ul. Poniatowskiego obecnie znajduje się droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 10,5 m, wzdłuż ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz handlowo-usługowa. Ulica posiada również chodnik o szerokości ok. 2,0 m - 6,5 m, ciąg pieszo-rowerowy o szerokości ok. 3,2 m - 3,7 m oraz miejsca postojowe skośne. Droga wojewódzka nr 512 (ul. Gdańska) posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od ok. 4,5 m do ok. 5,2 m. Teren w rejonie końcowego odcinka inwestycji stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 51 i drogą wojewódzką nr 592, obsługiwane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Droga ta stanowi jezdnię dwupasową o nawierzchni bitumicznej. Dla budowanej drogi prognozuje się natężenie ruchu pojazdów w horyzoncie roku 2017 - ogółem 3053 poj./dobę i w 2027 r. - 4063 poj./dobę.

Powierzchnia zajmowanego terenu planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 4,04 ha.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa na odcinku planowanego przedsięwzięcia usytuowana jest wzdłuż przebiegu drogi. W obrębie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące: sieć elektroenergetyczna, sieć teletechniczna, sieć gazowa, sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna oraz sieć ciepłownicza. Na terenie planowanej inwestycji znajduje się ciek wodny (rzeka Łyna) zarządzany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Roboty budowlane przy realizacji przedsięwzięć drogowych wykonuje się przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej, konstrukcyjnej i sanitarnej. Przy budowie drogi wykorzystuje się następującą technologię robót: wykonanie koryta pod konstrukcję jezdni, wykonanie konstrukcji drogi (która polegać będzie na dowozie wywrotkami kolejno: piasku jako warstwy odsączającej, następnie kruszywa łamanego jako podbudowy i na końcu betonu asfaltowego i kostek betonowych) oraz zagęszczenie przy użyciu walca drogowego i ubijarki.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego lub ręcznie w zakresie następujących branż: drogowej (budowa konstrukcji nawierzchni do uzyskania założonej nośności; przebudowa/budowa ciągów pieszo-rowerowych, skrzyżowań, poboczy i dróg dojazdowych), mostowej (budowa obiektów mostowych, przepustów), sanitarnej (przebudowa uzbrojenia niezwiązanego z drogą), zieleni

Urząd Miasta Bartoszyce
ul. Boh. Monte Cassino 1, 11-200 Bartoszyce
NIP: 743-000-77-29
REGON: 000524329

E-mail: urząd.miasta@bartoszyce.pl
WWW: www.bartoszyce.pl
Telefon: 89 762 98 04
Fax: 89 762 98 05

Wydział: Referat Ochrony Środowiska
Telefon: 89 762 98 46
E-mail: elzbieta.stupienko@bartoszyce.pl
Opracował(a): Elżbieta Stupienko

(wycinka drzew kolidujących z przedsięwzięciem).

Technika budowy nawierzchni jezdni dla DW 512 to: usunięcie starych nawierzchni poprzez frezowanie, ułożenie nowych nawierzchni z mieszanek mineralno- asfaltowych, wyprofilowanie powierzchni z wyprowadzeniem zaprojektowanych spadków terenu.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała wykonania robót budowlanych. Teren inwestycji po zakończeniu prac zostanie uporządkowany, wszelkie powstałe odpady zostaną zagospodarowane. Przy realizacji inwestycji zostaną wykonane roboty następującego rodzaju: roboty przygotowawcze (wycinka drzew i krzewów), roboty ziemne (wykonanie nasypów pod drogę, wykonanie podbudowy jezdni), roboty nawierzchniowe, roboty brukarskie, roboty budowlane, ułożenie nawierzchni bitumicznej, roboty rozbiórkowe drogi, elementów przepustów. Do ich wykonania użyte zostaną między innymi takie maszyny budowlane jak: koparki, ładowarki (odspajanie i usuwanie urobku), spycharki, zgarniarki (ładowanie i usuwanie urobku), walce drogowe, ubijaki (zagęszczanie gruntów oraz mas asfaltowych), frezarki asfaltu (zrywanie i usuwanie warstw asfaltowych), rozściełacze do asfaltu (układanie nawierzchni asfaltobetonowej).

Dla przeprowadzenia wód rzeki Łyny pod projektowaną drogą zaprojektowano czteroprzęsłowy obiekt o konstrukcji zespolonej (stal-beton), belkowo-płytowy z monolitycznymi, żelbetowymi przyczółkami i filarami. Rozpiętość i kąt skrzyżowania obiektu dostosowany jest do szerokości koryta rzeki, uwzględniając miarodajny przepływ wód oraz ekologiczną funkcję doliny rzeki. W ramach zaplanowanych prac nie powstaną nowe przeszkody zakłócające ciągłość cieku. Projektowany obiekt inżynierski (most) nie będzie stanowił bariery dla swobodnego przepływu wód. Budowa mostu nie zmieni stanu istniejącego oraz nie wpłynie na zwiększenie zagrożenia powodziowego w tym rejonie.

Na całym odcinku ulicy woda opadowa i roztopowa odprowadzana będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do studni wpustowych i dalej do kanalizacji deszczowej, skąd trafi do miejsc zrzutu. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie rzeka Łyna i istniejąca kanalizacja deszczowa. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do rzeki Łyny zostaną one podczyszczone z zawiesiny w osadniku.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa techniczna drogi: G
- nośność nawierzchni: 100 kN/oś
- prędkość projektowana: $V_p = 50$ km/h
- prędkość miarodajna: $V_m = 70$ km/h
- szerokość jezdni: ok. 7,0 m (2x ok. 3,5m)
- szerokość chodników: ok. 2,5 m
- szerokość ciągu pieszo – rowerowego: ok. 3,7 m
- kategoria ruchu: KR 4
- długość projektowanego odcinka: 1,34 km

W trakcie realizacji inwestycji w okolicach prowadzonych robót mogą się pojawić utrudnienia w dojazdach komunikacji zarówno w ruchu kołowym, jak i pieszym.

Na etapie eksploatacji droga sama w sobie nie generuje odpadów. Pośrednio odpady generowane są poprzez użytkowników drogi. Ilość odpadów i stan czystości dróg zależą będzie od podmiotów odpowiedzialnych za zachowanie porządku i czystości w pasie drogowym.

Przeprowadzona analiza oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia wykazała, iż nie będzie ono stanowiło zagrożenia dla środowiska akustycznego, a dopuszczalne poziomy hałasu na terenach podlegających ochronie nie zostaną przekroczone.

Nie stwierdzono również przekraczania standardów jakości powietrza. Nie stwierdza się tym samym konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska w związku z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek prowadzenia monitoringu stanu środowiska w zakresie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego.

Z uzyskanych informacji wynika, że zgodnie z zapisami art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej osiągnięcie wyznaczonych celów środowiskowych dla wód powierzchniowych nie jest zagrożone.

Realizowane przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć stanowiących ryzyko występowania poważnych awarii przemysłowych w trakcie użytkowania drogi sytuacja awaryjna związana może być z powstaniem wypadku. W wyniku zderzeń pojazdów może dojść do wycieku substancji ropopochodnych lub innych niebezpiecznych materiałów przewożonych transportem kołowym tu zostaną zastosowane odpowiednie procedury postępowania.

Celem planowanej inwestycji jest poprawa warunków komunikacyjnych, bezpieczeństwa, usprawnienie i zmniejszenie ruchu w mieście oraz segregacja ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego na analizowanym odcinku drogi.

BURMISTRZ
Plotr Petrukowski

Urząd Miasta Bartoszyce
ul. Boh. Monte Cassino 1, 11-200 Bartoszyce
NIP: 743-000-77-29
REGON: 000524329

E-mail: urząd.miasta@bartoszyce.pl
WWW: www.bartoszyce.pl
Telefon: 89 762 98 04
Fax: 89 762 98 05

Wydział: Referat Ochrony Środowiska
Telefon: 89 762 98 46
E-mail: elzbieta.stupienko@bartoszyce.pl
Opracował(a): Elżbieta Stupienko