

IGP.6220.9.33.2016

Dubeninki, dnia 02.07.2019 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104 oraz 108 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z póź. zm) oraz w związku art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 82 i art. 85 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 2016 r. poz.353, z póź. zm.), a także § 3 ust. 1 § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Inwestora – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie ul. 5 Wileńskiej Brygady AK 28 b, 10-602 Olsztyn.

Ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - granica województwa:

1. odcinek Gołdap - Dubeninki,
2. odcinek Dubeninki - granica województwa”, oraz określić niżej wymienione warunki:

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

1. systematycznie porządkować plac budowy, a po zakończeniu prac budowlanych przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego;
2. prace budowlane prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu; zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu;
3. zaplecza budowy lokalizować z wykluczeniem:
 - a) terenów objętych ochroną prawną: Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Romincka, Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej, Korytarz ekologiczny (Puszcza Romincka), Korytarz ekologiczny Puszcza Borecka - Puszcza Romincka,
 - b) obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
 - c) terenów podmokłych, torfowisk i rzek (rzeka Gołdapa w km ok. 1+626 i w km ok. 5+574);
4. zaplecza budowy lokalizować w miejscach przerzedzeń nasadzeń alejowych bądź występowania ich po jednej stronie, ze szczególną uwagą na zachowanie drzew niepodlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą; zaplecze budowy lokalizować poza rzutem korony drzew z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony +1,5 m);

5. w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej, zwłaszcza w rejonie zabudowy mieszkaniowej, prace budowlane w tym transportu, prowadzić wyłącznie w porze dnia (od godz.6.00 do 22.00); z wyłączeniem dni świątecznych.
6. roboty organizować w taki sposób, aby zapobiegać powstawaniu lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; odpady powstające na każdym etapie przedsięwzięcia gromadzić selektywnie;
7. odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w pojemnikach bądź zasiękach na terenie zaplecza budowy organizowanego przez wykonawcę i przekazywać do odzysku lub unieszkodliwienia przedsiębiorstwom do tego upoważnionym;
8. odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych i oznakowanych opakowaniach/pojemnikach w zadaszonym, oznakowanym oraz utwardzonym miejscu, do którego nie będą miały dostępu osoby postronne;
9. masy ziemne wykorzystać w miarę możliwości do kształtowania terenu przedsięwzięcia (nasypy). Ewentualny naddatek materiału ziemnego lub w materiał nie nadający się do ponownego wbudowania, przekazać odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór odpadów;
10. w celu minimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza, na etapie realizacji inwestycji należy:
 - a) ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym i prędkości jazdy w rejonie budowy,
 - b) transport materiałów sypkich zapewnić pojazdami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie,
 - c) materiały utwardzalne dostarczyć w formie zawieszin w betonowozach i innych przystosowanych do tego celu pojazdach,
 - d) w przypadku prowadzenia robót budowlanych powodujących pylenie zastosować zraszanie wodą;
11. zaplecze budowy wyposażać w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
12. zaplecze i plac budowy wyposażać w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
13. prace na głównych ciekach wodnych prowadzić poza okresem tarła ryb, tj. w miesiącach wrzesień-luty, przy temp. wody poniżej 10°C; w przypadku konieczności prowadzenia prac w innym terminie należy zapewnić nadzór ichtiologiczny;
14. prace związane z przebudową mostów i przepustów prowadzić z zachowaniem nienaruszalnego przepływu w cieku; zmętnienie wód rzeki w wyniku prowadzonych prac należy ograniczyć do minimum poprzez stosowanie pomostów roboczych;
15. ewentualne roboty w korytach rzek wykonywać z przerwami co 2 godziny - do czasu całkowitego oczyszczenia się zmaconej wody;
16. w celu ochrony chronionych siedlisk przyrodniczych należy zastosować następujące działania minimalizujące:
 - a) Siedlisko 3150:

- km 23+150 - 23+500 - ograniczenie zajętości terenu oraz oznakowanie siedliska przez nadzór przyrodniczy, zabezpieczenie misy przed spływami zanieczyszczeń stałych oraz płynnych,
- km 21+560 - 21+670 - ograniczenie zajętości terenu oraz oznakowanie krawędzi misy przez nadzór przyrodniczy, zabezpieczenie misy przed spływami zanieczyszczeń stałych oraz płynnych,
- km 12+100 - 13+400 - ograniczenie zajętości terenu oraz oznakowanie krawędzi misy przez nadzór przyrodniczy, zabezpieczenie misy przed spływami zanieczyszczeń stałych oraz płynnych,
- b) Siedlisko 3260:
 - km 5+400 - 5+500 - ograniczenie zajętości terenu i odsunięcie robót ziemnych poza koryto, zabezpieczenie koryta przed spływami zanieczyszczeń stałych i płynnych, montaż separatorów zanieczyszczeń stałych i ropopochodnych oraz zabezpieczających przed salinizacją w rowach odprowadzających, zapewnić nadzór przyrodniczy;
- c) Siedlisko 6210:
 - km 33+830 - 33+900 - oznakowanie siedliska, nadzór przyrodniczy;
- d) Siedlisko 6430:
 - km 37+980 - oznakowanie siedliska, nadzór przyrodniczy, km 31 + 180- ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, km 26+480 - oznakowanie siedliska przez nadzór przyrodniczy,
 - km 25+170 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie granicy płatu przez nadzór przyrodniczy,
 - km 23+730 - 23+840 - oznakowanie siedliska przez nadzór przyrodniczy,
 - km 5+430 - 5+520 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy;
- e) Siedlisko 6510:
 - km 38+280 - 38+600 ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 36+270 - 36+370 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 36+480 - 36+630 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 35+970 - 36+230 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 35+730 - 35+970 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 31+900 - 32+130 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 31+690 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,

- km 31+370 - 31+590 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 31+600 - 31+810 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 26+700 - 26+870 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 26+500 - 26+590 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 25+150 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 25+200 - 25+260 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 23+780 - 23+980 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 20+560 - 20+720 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
 - km 20+000 - 20+320 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
 - km 17+400 - 17+560 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
 - km 15+600 - 15+790 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
 - km 2+450 - 2+570 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy;
- f) Siedlisko 7110 (priorytetowe):
- km 28+360 - 28+550 - zakaz ingerencji w stosunki wodne ze zlewni bezpośredniej, oznakowanie na wysokości najbliższego sąsiedztwa siedliska od strony pasa roboczego, nadzór;
- g) Siedlisko 7140:
- km 31+680 - oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, km 36+940 - oznaczenie przez nadzór przyrodniczy;
- h) Siedlisko 9170 (priorytetowe):
- km 30+700 – 30+780 - odbudowa zewnętrznej granicy lasu poprzez nasadzenia drzewami i krzewami gatunków rodzimych zgodnymi z siedliskiem leśnym,
 - km 29+340 - 29+570 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, nadzór,
 - km 25+980 – 26+150 - odbudowa zewnętrznej granicy lasu poprzez nasadzenia drzewami i krzewami gatunków rodzimych zgodnymi z siedliskiem leśnym,
 - km 25+830 - 25+990 - odbudowa zewnętrznej granicy lasu poprzez nasadzenia drzewami i krzewami gatunków rodzimych zgodnymi z siedliskiem leśnym,

- km 8+200 - 8+600 - uzyskać decyzję derogacyjną, nadzór, odbudowa zewnętrznej granicy lasu poprzez nasadzenia drzewami i krzewami gatunków rodzimych zgodnymi z siedliskiem leśnym,
- km 8+000 - 8+500 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, uniknięcie ingerencji w zewnętrzną granicę lasu,
- km 7+640 - 8+030 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy, uniknięcie ingerencji w zewnętrzną granicę lasu;

i) Siedlisko 91E0 (priorytetowe):

- km 31+200 - 31+220 - ograniczenie zajętości terenu i zakaz ingerencji w stosunki wodne,
- km 31+020 - 31+070 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
- km 30+790 - 30+910 - ograniczenie zajętości terenu przez roboty ziemne, oznaczenie przez nadzór przyrodniczy,
- km 30+330 - ograniczenie zajętości terenu do skarp nasypu drogowego, oznaczenie granicy lasu przez nadzór przyrodniczy, zakaz ingerencji w reżim hydrologiczny zlewni i cieku, nadzór przyrodniczy. W przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji odbudowa zewnętrznej granicy lasu w postaci nasadzeń krzewów z ewentualną domieszką Jesiona wyniosłego pozyskanego na miejscu.
- km 28+150 - ograniczenie zajętości terenu i zakaz ingerencji w stosunki wodne, oznaczenie granicy płatu przez nadzór przyrodniczy, nadzór przyrodniczy,
- km 5+450 - 5+520 - ograniczenie zajętości terenu i odsunięcie robót od koryta rzeki;

17. w celu ochrony chronionych roślin naczyniowych należy zastosować następujące działania minimalizujące:

a) Gruszyca mniejsza:

- km 36+140 – oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy,
- km 36+140, 36+160, 35+940 – uzyskać decyzję derogacyjną na przemieszczanie okazów gatunku.

b) Gruszyca okrągłolistna:

- km 36+100, 36+105, 26+210 - oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy;

c) Jarzab szwedzki:

- km 25+130 - ograniczenie zajętości terenu, zabezpieczenie pomnikowych drzew, zakaz jakiegokolwiek ingerencji w systemy korzeniowe drzew, zakaz składowania materiałów i parkowania ciężkich maszyn w pobliżu systemów korzeniowych drzew;

d) Kukułka Fuchsa:

- km 36+960, 32+720, 37+000 - oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy;

e) Kukułka krwista:

- km 36+910, 36+905, 36+900, 32+695 - uzyskać decyzję derogacyjną na przemieszczenie okazów gatunku;

f) Lilia bulwkowata:

- km 36+690, 36+775, 36+790, 36+780, 36+740, 36+720, 36+785, 35+850 -oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy, uzyskanie decyzji derogacyjnej na przemieszczenie okazów gatunku w przypadków ich lokalizacji w km: 36+690, 36+775, 36+720, 36+785, 35+850;

g) Listeria jajowata:

- km 31+000 - uzyskanie decyzji derogacyjnej na przemieszczenie okazów gatunku;

h) Orlik pospolity:

- km 34+800, 35+220 - uzyskanie decyzji derogacyjnej na przemieszczenie okazów gatunku;
 - i) Podkolan biały:
 - km 36+150 - ograniczenie zajętości terenu, oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy;
 - j) Wawrzynek wilczełyko:
 - km 8+270, 8+280 - oznakowanie granicy lasu przez nadzór przyrodniczy;
 - k) Włosienicznik skąpopręcikowy:
 - km 36+280, 5+400 - 5+580 - ograniczenie zajętości terenu i odsunięcie robót od koryta, oznakowanie stanowiska przez nadzór przyrodniczy;
- 18. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 września do końca lutego, a w przypadku wyjątkowym dopuszcza się prowadzenie wycinki w okresie lęgowym ptaków pod ścisłym nadzorem ornitologicznym;
- 19. przy wycinie drzew wprowadzić nadzór entomologiczny;
- 20. stwierdzone mrowiska mrówki łąkowej należy przenieść do siedlisk zastępczych pod nadzorem entomologa;
- 21. kłody, w których znajdują się okazy pachnicy dębowej należy zabezpieczyć przed wysypywaniem się z ich wnętrza próchnowisk wewnętrznych, a następnie przetransportować do siedlisk zastępczych;
- 22. przed rozpoczęciem robót sprawdzić z udziałem herpetologa teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie rozgraniczające i tymczasowe płotki rozstawiane w czasie budowy;
- 23. ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca rozrodu; ewentualne zastoiska likwidować na bieżąco, nie dopuszczając do rozrodu płazów; wszelkie „pułapki” (np. wloty do studzienek) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów;
- 24. na terenie budowy nie dopuszczać do okresowych zastoisk wody, aby nie stały się one miejscami rozrodu płazów;
- 25. w celu zapewnienia odpowiedniej migracji zwierząt w rejonie planowanej do budowy drogi wykonać ogrodzenia płotkami tymczasowymi wykonanymi np. z folii lub geowłókniny, wyposażonymi w tzw. przewieszki; płotek powinien posiadać wysokość ok. 50 cm i być zakopany pod powierzchnię gruntu na głębokość ok. 5-10 cm, aby zapewnić szczelność konstrukcji. Końcowy odcinek płotka zakończyć na kształt litery U, aby nakierować zwierzęta z powrotem w okolice zbiornika;
- 26. w celu ograniczenia oddziaływania na herpetofaunę wykonać tymczasowe dwustronne płotki herpetologiczne na odcinkach drogi:
 - a) km 4+560 - 4+800,
 - b) km 5+400 - 6+000,
 - c) km 8+200 - 9+300,
 - d) km 10+100- 11+400,
 - e) km 11+750- 12+300,
 - f) km 12+500- 13+000,
 - g) km 13+700- 14+600,
 - h) km 15+000- 15+300,

- i) km 15+500- 16+500,
 - j) km 16+800- 17+400,
 - k) km 19+760-20+160,
 - l) km 20+400 - 20+900,
 - m) km 21+400-21+750,
 - n) km 24+000 - 24+500,
 - o) km 25+000 - 25+550,
 - p) km 28+060 - 29+050,
 - q) km 30+080 - 30+550,
 - r) km 32+600 - 32+850,
 - s) km 35+170-35+400,
 - t) km 36+350-37+100,
 - u) km 37+400 - 37+860,
 - v) km 38+000 — 38+650;
27. w ramach kompensacji za zniszczone siedliska ptaków zawiesić 50 budek typu „A”. Budki te powinny być zawieszane na wysokości minimum 4 m nad ziemią na terenie lasów, parków i ogrodów z dużą ilością zagajników, także na terenach zurbanizowanych;
28. gniazda bociana białego ze słupa przeznaczonego do demontażu w pasie drogowym (km ok. 23+495) przenieść na słup z platformą gniazdową - oddalony o ok. 50 m od obecnego stanowiska. Powyższe należy wykonać w terminie od 1 września do końca lutego;
29. zamontować budki lub kosze dla uszatki na skrajach kompleksów leśnych w liczbie 10 sztuk;
30. zweryfikować zasiedlenia przez nietoperze drzew o średnicy pnia powyżej 60 cm przeznaczonych do wycinki w okresie od 1 września do 15 października;
31. nadzór chiropterologiczny prowadzić w przypadku prowadzenia wycinki drzew o średnicy powyżej 60 cm w okresie od 16 października do końca lutego;
32. podczas prowadzonego nadzoru chiropterologicznego szczególną uwagę zwrócić na drzewa dziuplaste (wnętrze dziupli), spękania pni oraz odstające fragmenty kory, które wykorzystywane są jako miejsca zimowania;
33. zawiesić 100 budek dla nietoperzy, w tym 50 typu „Stratman”, 40 typu „Angielskiego” oraz 10 budek dla mopka;
34. pnie drzew znajdujących się w obrębie placu budowy, nieprzewidzianych do wycinki zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych odpowiednimi osłonami. W przypadku konieczności prowadzenia prac w obrębie bryły korzeniowej prowadzić je ręcznie (małe wykopy) lub przy użyciu mikrokoparki (skrócenie czasu). Przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu korzenie zabezpieczyć hydrożelem i wykop nakryć. Optymalnie, prace w wykopach należy prowadzić w okresie spoczynku zimowego drzew tj. od 1 października do końca lutego, ewentualnie wiosną - wówczas w czasie pogody pochmurnej lub deszczowej. W słońcu korzenie nie powinny być dłużej niż 1 godzinę, na powietrzu natomiast nie dłużej niż 2 godziny; na powietrzu - w stanie wilgotnym nie dłużej niż 8 godzin. Do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć hydrożelu, mokrego torfu, mat lub tkanin jutowych. Powierzchnię cięć korzeni należy zabezpieczyć tak jak gałęzie po cięciach sanitarnych. Przyciętym korzeniom należy umożliwić regenerację przez wykonanie ekranu korzeniowego, zbudowanego przy pomocy pali, siatek i folii. Następnie wykop należy wypełnić od strony drzewa warstwą ziemi urodzajnej;

35. w przypadku pomników przyrody zlokalizowanych w bliskiej odległości od przedmiotowej drogi należy powstrzymać się od prac ziemnych, które spowodowałyby zmianę stosunków wodnych bądź uszkodzenie lub zniszczenie systemów korzeniowych drzew. Prace w obrębie pomnikowych drzew przeprowadzić pod nadzorem dendrologa.

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

1. wody opadowe i roztopowe zbierać wybudowaną siecią kanalizacji deszczowej w następujących lokalizacjach:

w miejscowościach Goldap i Dubeninki - odwodnienie drogi o przekroju ulicznym - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych,

- a) na odcinkach drogi wojewódzkiej o przekroju półulicznym (z jednostronnym ciągiem pieszym) - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu,
- b) na odcinkach drogi wojewódzkiej, dla których przewidziano wykonanie ścieków betonowych przykrawędziowych - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu,
- c) odwodnienie miejsc bezodpływowych (lokalne minima terenowe bez odbiornika) - odebranie wód opadowych z projektowanych rowów drogowych; odprowadzenie wód opadowych do odbiornika poprzez odcinek kanału deszczowego;
2. urządzenia podczyszczające zaprojektować przed zrzutami wód opadowych do cieków oraz przed zrzutem wód opadowych do pozostałych cieków zlokalizowanych w granicach Parku Krajobrazowego Puszcza Romincka i Obszarze Natura 2000 Puszcza Romincka;
3. cichą nawierzchnię zastosować w następujących miejscach:

LP	Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [m]	Wariant	Teren
1	-0+026.21 (W1)/0+128 (W2)	3+260	3260	1	zabudowany
2	5+537	6+280	743	1	niezabudowany
3	7+332	7+608	276	1	niezabudowany
4	8+283	8+492	209	1	niezabudowany
5	9+148	9+663	515	1	zabudowany
6	9+663	9+880	217	1	niezabudowany
7	11+584	11+756	172	1	niezabudowany
8	12+159	12+241	82	1	niezabudowany
9	12+241	13+184	943	1	zabudowany
10	13+184	13+265	81	1	niezabudowany
11	15+760	15+850	90	1	niezabudowany

12	15+850	16+800	950	1	zabudowany
13	16+800	16+877	77	1	niezabudowany
14	17+460	18+339	879	1	niezabudowany
15	18+758	20+160	1402	1	niezabudowany

4. płotki ochronno-naprowadzające zaprojektować w postaci liniowych, trwałych (materiał odporny na czynniki atmosferyczne), jednolitych, nie azurowych zabezpieczeń herpetologicznych, o wysokości nie mniejszej niż 50 cm, z „przewieszką” po zewnętrznej stronie drogi oraz wkopanych pod powierzchnię terenu na głębokość ok. 10-20 cm;
5. przejścia dla płazów wykonać o minimalnej wysokości 0,75 m i szerokości nie mniejszej niż 1 m;
6. zaprojektować przejścia dla płazów w następujących lokalizacjach i parametrach:

Nr obiektu	km	Opis	Minimalny projektowany wymiar przepustu Ø [m] H x B [m]	Parametry	Płotki naprowadzające [km DW651]
MD-1 - odc 1	1+62 2	Małe zwierzęta	obiekt mostowy	Półki min 2,0m (dostosowane do uwarunkowań terenu)	most
P-2 - odc 1	4+64 5	Płazy i małe zwierzęta	2,0x2,5	Półki min 0,5m	4+560 - 4+800
MD-3 - odc 1	5+57 4	Płazy i małe zwierzęta	obiekt mostowy	Półki min 2,0m (dostosowane do uwarunkowań terenu)	5+400 - 6+000
P-4b - odc 1	9+08 0	Płazy i małe zwierzęta	Ø 1,0	Przepust suchy	8+900 - 9+300
P-7 - odc 1	10+3 85	Płazy i małe zwierzęta	1,5x2,0	Półki min 0,5m	10+100 - 10+600
P-8 - odc 1	11+0 72	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	10+600 - 11+400
P-10 - odc 1	12+1 17	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	11+750 - 12+300
P-11 - odc 1	12+7 89	Płazy	2,5x2,5	Półki min 0,5m	12+500 - 13+000
P-14- odc 1	13+8 35	Płazy	2,5x3,5	Półki min 0,5m	13+680 - 14+000
P-14a - odc 1	14+2 50	Płazy	Ø 1,0	przepust suchy	14+000 - 14+600
P-15 - odc 1	15+1 66	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	15+000 - 15+300
P-15a - odc 1	15+5 40	Płazy	Ø 1,0	Przepust suchy	15+500 - 15+900
P-18a -	16+2	Płazy	Ø 1,0	Przepust suchy	15+900 -

Nr obiektu	km	Opis	Minimalny projektowany wymiar przepustu Ø [m] H x B [m]	Parametry	Płotki naprowadzające [km DW651]
odc 1	10				16+420
P-21 - odc 1	17+0 52	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	16+800 - 17+400
P-28a - odc 1	20+0 50	Płazy	Ø 1,0	Przepust suchy	19+960 - 20+140
P-1a - odc 2	20+7 00	Płazy	Ø 1,0	Przepust suchy	20+400 - 20+900
MD-1 - odc 2	21+5 52	Płazy i małe zwierzęta	obiekt mostowy	Półki min 1,0m	21+400 - 21+740
MD-2 - odc 2	26+4 56	Małe zwierzęta	obiekt mostowy	Półki min 2,0m	26+200 - 26+700
P-7 - odc 2	28+1 47	Płazy i małe zwierzęta	1,5x2,0	Półki min 0,5m	28+060 - 28+550
P-8 - odc 2	28+8 67	Płazy i małe zwierzęta	1,5x2,0	Półki min 0,5m	28+550 - 29+050
P-10 - odc 2	30+3 26	Płazy i małe zwierzęta	1,5x2,0	Półki min 0,5m	30+080 - 30+550
P-11 - odc 2	30+8 53	Małe zwierzęta	1,5x2,0	Półki min 0,5 m	30+550 - 31+140
P-12c - odc 2	32+7 20	Płazy	Ø 1,0	Przepust suchy	32+600- 32+850
MD-3 - odc 2	34+5 39	Małe zwierzęta	obiekt mostowy	Półki min 2,0m (dostosowane do uwarunkowań terenu)	34+400 - 34+650
P-16 - odc 2	35+3 36	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	35+170 - 35+400
P-19 - odc 2	36+5 65	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	36+350 - 37+100
P-21 - odc 2	37+7 20	Płazy	1,5x2,0	Półki min 0,5m	37+400 - 37+860

7. zaprojektować nasadzenia zastępcze w pasie drogowym przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 651 oraz w jej pobliżu, w liczbie 3370 drzew rodzimych gatunków liściastych (lipa drobnolistna, klon pospolity, dąb szypułkowy, grab pospolity) o wysokości nie mniejszej niż 1,5 m i obwodzie pnia na wysokości 1 m - minimum 12-14 cm; nie dopuszczać do 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. kolumnowa, 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. Nasadzenia zastępcze wprowadzić w terminie do 1 roku od zakończenia inwestycji;

8. co najmniej 50% w/w drzew nasadzić w pasie drogowym przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 651.

III. 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.

IV. Nadaję rygor natychmiastowej wykonalności decyzji środowiskowej dla w/w przedsięwzięcia ze względu na ważny interes społeczny oraz ważny interes strony.

UZASADNIENIE

W dniu 1 grudnia 2016 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich wystąpił z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa: odcinek Gołdap - Dubeninki, odcinek Dubeninki - granica województwa, dołączając do wniosku kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - granica województwa:

- odcinek Gołdap - Dubeninki,
- odcinek Dubeninki - granica województwa”, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 58, 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) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, ww. inwestycja, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji, w myśl art. 75 ust.1 pkt 4 ustawy ooś, jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, w przedmiotowym przypadku - Wójt Gminy Dubeninki.

W niniejszej sprawie ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Zgodnie z art. 74 ust 3 ustawy o ocenach oddziaływania na środowisko zastosowano przepis 49 Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawie zawiadamiania stron o czynnościach organu poprzez publiczne obwieszczenie.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wójt Gminy Dubeninki, pismem z dnia 13 listopada 2017 r., znak: IGP.6220.9.13.2016.2017, stosownie do art. 77 ustawy ooś, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz pismem z dnia 13 listopada 2017 r. IGP.6220.9.14.2016.2017 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gołdapi o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przedkładając m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - granica województwa: odcinek

Gołdap - Dubeninki, odcinek Dubeninki - gr. województwa”, opracowany w październiku 2017 r. przez INVESTEKO S.A., z siedzibą w Świętchłowicach.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gołdapi pismem z dnia 29.11.2017 r. znak ZNS.4083.20.2017, wyraził pozytywną opinię, w zakresie wymagań higieniczno- sanitarnych i zdrowotnych oraz określił warunki realizacji:

- wykonywanie czynności powodujących hałas, w tym transportu, należy realizować w porze dziennej(6.00-22.00) z wyłączeniem dni świątecznych,
- ograniczenie pylenia przez stosowanie plandek osłaniających transport materiałów sypkich oraz zraszanie wodą w okresach suchych i wietrznych warstw gruntu,
- stosowanie sprawnego technicznie oraz nowoczesnego sprzętu spełniającego wymagania w zakresie dopuszczalnej w emisji hałasu i zanieczyszczeń,
- wyposażenie placu budowy w przewoźne toalety z płynem neutralizującym,
- powstające w trakcie budowy odpady należy segregować i gromadzić w wyznaczonych miejscach oraz przeznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie wywozić z planu budowy.

W oparciu o raport w którym przedstawiono wnioski z przeprowadzonych w ramach opracowania analiz wpływów na poszczególne komponenty środowiska odniesione od zdrowia i życia ludzi:

- oddziaływanie akustyczne oraz związane z prowadzeniem zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza atmosferycznego – w każdym z przedstawionych wariantów brak oddziaływania znaczącego i negatywnego. Wybór wariantu 1 zakładający wyprowadzenie ruchu z zabudowanej części m. Żytkiejmy jest bardziej korzystny dla zdrowia i ludzi .
- oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne - w każdym z przedstawionych wariantów brak oddziaływania znaczącego i negatywnego. Wybór wariantu 1 zakładający budowę obejścia m. Żytkiejmy jest korzystniejszy dla zdrowia ludzi z uwagi na osunięcie przebiegu drogi od istniejącego ujęcia wód w tej miejscowości.
- oddziaływania elektromagnetyczne – brak w każdym z proponowanych wariantów.
- wpływ na dobra materialne i możliwość powstania konfliktów społecznych – mniejsze znaczące oddziaływanie przy wyborze wariantu nr 1.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny przeprowadził analizę dla poszczególnych grup kryteriów z uwzględnieniem najwyższych rang kryteriów społecznych, która wskazuje, że najbardziej korzystnym dla środowiska zdrowia i życia ludzi wariantem jest Wariant nr 1

W wyniku analizy załączonych do wniosku dokumentów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismami z 15.12.2017 r., znak:WOOŚ.4242.84.2017.AZ.3 oraz z 16.02.2018 r., znak: WOOŚ.4242.84.2017.AZ.7, wystąpił do Wnioskodawcy o uzupełnienie treści raportu o oddziaływaniu na środowisko, zwanego dalej raportem ooś. Przy piśmie z 18.01.2018 r. (data wpływu 22.01.2018 r.) oraz z 22.03.2018 r. (data wpływu 26.03.2018 r.) przedłożono uzupełnienie, umożliwiając tutszemu organowi rozpatrzenie wniosku. Następnie organ w drodze obwieszczenia z dnia 22 maja 2018 r zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie i poinformował o możliwości zgłoszenia zastrzeżeń i wniosków w terminie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Decyzją znak: IGP.6220.9.22.2016 z dnia 14.06.2018 r. Wójt Gminy Dubeninki ustalił środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa: odcinek Gołdap – Dubeninki, odcinek Dubeninki – granica województwa”, informując o tym strony postępowania oraz społeczeństwo obwieszczeniem z dnia 14.06.2018 r. znak:OGP.6220.9.23.2016

Samorządowe Kolegium Odwoławcze decyzją z dnia 14 stycznia 2019 r. znak: SKO.60.52.2018 r. stwierdziło nieważność decyzji Wójta Gminy Dubeninki z dnia 14 czerwca 2018 r. znak: IGP.6220.9.22.2016. o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa: odcinek

Gołdap – Dubeninki, odcinek Dubeninki – granica województwa” z uwagi na niezapewnienie społeczeństwu czyli osobom, którym nie przysługuje prawo strony, możliwości udziału w postępowaniu w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zdaniem organu II instancji doszło do rażącego naruszenia art. 79 ust 1 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.

Obwieszczeniem z dnia 23.04.2019 r. znak: IGP.6220.9.25.2016 Wójt Gminy zawiadomił strony o stwierdzeniu nieważności przedmiotowej decyzji, wskazując nowy termin załatwienia sprawy.

Jednocześnie obwieszczeniem z dnia 23.04.2019 znak: IGP.6220.9.26.2016 Wójt Gminy Dubeninki rozpoczął procedurę z udziałem społeczeństwa w postępowaniu.

W trakcie 21 dniowego okresu wyznaczonego na składanie uwag i wniosków w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania na środowisko wpłynęło do Urzędu Gminy Dubeninki 11 pism z czego 9 jednobrzmiących z podpisami mieszkańców zamieszkałych w Gołdapi, 1 mieszkańca gminy Gołdap oraz 1 mieszkańca gminy Dubeninki.

Zasadniczo wniesione uwagi i wnioski sprowadzały się do następujących kwestii:

1. Spójności zakresu przedmiotowego decyzji z wnioskiem inwestora – braku w zgromadzonej w sprawie dokumentacji pisma z dnia 07 stycznia 2019 roku, znak IG-BD.8014.205.2018 skierowanego do Starosty Powiatu Gołdapskiego, w którym Wicemarszałek Województwa Warmińsko - Mazurskiego, Marcin Kuchciński, wskazał, że „Rozbudowa Drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - Dubeninki” została podzielona na etapy: I etap od ul. Gumbińskiej w Gołdapi, do skrzyżowania typu rondo (wraz ze skrzyżowaniem ulicy Suwańska, Kolejowa, Boczna, Mikołajczyka) oraz II etap od skrzyżowania typu rondo do Dubeninek, o którym jest mowa we wniesionych wnioskach i uwagach skierowanych w ramach udziału społeczeństwa.

2. Zawartości streszczenia raportu oddziaływania na środowiska poprzez zakwestionowane jego szczegółowości oddziaływania przedsięwzięcia na tereny uzdrowiskowe, ruchu pojazdów, emisji, hałasu oraz nierzetelne badania chiropterologiczne i ptasie w tym między innymi występowania letnich kryjówek dziennych i kolonii nietoperzy np. na strychu kościoła w Dubeninkach oraz badań awiofauny.

3. Przebiegu drogi i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Udostępnienia raportu oddziaływania na środowiska na stronie internetowej i przedłużenie procedury udziału społeczeństwa.

5. Licznej wycinki drzew wzdłuż modernizowanej drogi.

Po analizie zagadnień objętych w/w uwagami i wnioskami organ zajął następujące stanowisko:

Ad. 1 Zakres przedmiotowej decyzji odpowiada zakresowi przedmiotowemu wniosku złożonego przez inwestora. Zgodnie z przepisami 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, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się dla jednego przedsięwzięcia:- w rozumieniu definicji z art. 3 ust. 1 pkt 13:

Ilekcio w ustawie jest mowa o „przedsięwzięciu - rozumie się przez to zamierzenie budowlane lub inną ingerencję w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin; przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty”.

Do Urzędu Gminy Dubeninki nie wpłynęło pismo z dnia 07 stycznia 2019 roku, znak: IG - BD.8014.205.2018 informujące o podziale inwestycji rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 651, dotyczącej odcinka Gołdap - Dubeninki na dwa etapy.

- oraz w związku z art. 72 ust. 5:

(...) dla danego przedsięwzięcia wydaje się jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się także w przypadku, gdy dla danego przedsięwzięcia jest wymagane uzyskanie więcej niż jednej z decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 (tj. decyzji, których wydanie jest poprzedzane uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – w przypadku przedmiotowej inwestycji zezwolenie na realizację inwestycji drogowej), lub gdy wnioskodawca uzyskuje odrębnie decyzje budowlane dla poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia.

W przedmiotowym przedsięwzięciu przewiduje się etapowanie inwestycji. Oznacza to, że dla inwestycji której realizacja ma przebiegać etapowo wyduje się 1 decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast decyzja ta dołączana jest do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla każdego etapu dla którego uzyskiwana jest decyzja budowlana. Etapową realizację przedsięwzięcia nie kwalifikuje się jako odrębne zadania inwestycyjne w myśl 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.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Dubeninki: W przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze własności znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast.

Ad. 2. Zakres szczegółowości streszczenia raportu odpowiada wymogom prawnym. Z uwagi na formę dokumentu w streszczeniu Raportu o oddziaływaniu na środowisko nie może znajdować się cała treść Raportu. Streszczenie sporządza się w języku niespecjalistycznym, znajdują się w nim streszczone najważniejsze treści w odniesieniu do każdego elementu raportu.

W związku z tym w streszczeniu zawarto informację, że przedsięwzięcie częściowo realizowane będzie na obszarze uzdrowiskowym. W Raporcie o oddziaływaniu na środowisko szczegółowo przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na tereny uzdrowiskowe. Zawarto informację, że w kilometrze ok. -0+026 (W1)/0+128 (W2) – ok. 7+800 przewidziany do rozbudowy odcinek drogi przechodzi przez Strefę C obszaru ochrony uzdrowiskowej, powołanego Uchwałą Nr XXXVI/237/2013 Rady Miejskiej w Gołdapi z dnia 29 maja 2013 r. w sprawie nadania statutu uzdrowisku Gołdap. Natomiast w km ok. 1+000– ok. 1+500 sąsiaduje ze Strefą B. Analizę oddziaływania na powietrze wykonano dla tego terenu porównując wyniki do zaostrzonych norm określonych dla terenów uzdrowiskowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87). W przypadku analizy oddziaływania na klimat akustyczny zastosowano poprawne wartości dopuszczalne. Zaostrzone dopuszczalne poziomy hałasu o którym wspomina się w niniejszym piśmie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 112) dotyczą tylko Strefy ochronnej "A" uzdrowiska – w obszar której przedmiotowe przedsięwzięcie nie ingeruje.

Analiza oddziaływania na powietrze atmosferyczne oraz analiza hałasu wykonane zostały w oparciu o zatwierdzoną prognozę ruchu. Analizy wykonane zostały zgodnie z obowiązującymi metodykami. Podstawą metodyki wyznaczania wpływu analizowanej drogi na stan zanieczyszczenia powietrza jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87). Analizę rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykonano przy zastosowaniu pakietu „OPERAT FB” v. 6.14.5/2016 r. - oprogramowania do modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, stosującego

metodykę obliczeń zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87).

Analiza akustyczna wykonana została w programie SoundPLAN 7.1. Stanowi on profesjonalne narzędzie komputerowe służące do modelowania i analizy hałasu. Umożliwia modelowanie propagacji dźwięku w przestrzeni otwartej, z uwzględnieniem czynników takich jak: powierzchnia terenu (rzeźba terenu oraz pokrycie), lokalizacja budynków i innych przeszkód, pochłanianie dźwięku przez powietrze, zieleni oraz grunt, odbicie dźwięku od przeszkód, warunki meteorologiczne (wilgotność, temperatura powietrza). Wszystkie wymienione czynniki są zawarte w modelu matematycznym analizowanego obszaru wokół drogi. Model zawiera kompletny DGM (cyfrowy model ukształtowania terenu) oraz obiekty geometryczne takie jak: budynki, pasy ruchu, obszary zieleni. Jako metodę obliczeniową zastosowano NMPB-Routes – 96 (F/EU). Metodyka ta jest zalecana w Dyrektywie 2002/49/EU do stosowania w krajach członkowskich UE jako tymczasowa metodyka modelowania hałasu drogowego. Oparta jest ona na francuskiej metodzie obliczania poziomów dźwięku i normie XPS 31-133, o której mowa w Arretdu 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 1 mai 1995, Article 6.

W odniesieniu do analizy oddziaływania na powietrze atmosferyczne wykazano, że ruch pojazdów po drodze po rozbudowie nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia maksymalnych i rocznych, jak również poziomu dopuszczalnego ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ze względu na ochronę roślin. Również na terenach uzdrowiskowych – w związku z tym nie ma uzasadnienia wskazanie w przedmiotowym piśmie, że prowadzenie trasy rodzi poważne ryzyko utraty przez Gołdap statusu uzdrowiska. Analiza wykazała następujące wyniki:

Tabela 1 Wyniki obliczeń stężeń maksymalnych oraz stężeń średniorocznych - w siatce, prognoza ruchu na 2030 r.

Lp.	Substancja zanieczyszczająca	Stężenie maks. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Częstość przekroczeń	Wartość dyspozycyjna dla stęż. max [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Stężenia średnioroczne [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Wartość dyspozycyjna dla stęż. średniorocznych [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Gołdap – wariant 1						
1	Ditlenek azotu	14,5	-	200,00	2,568	21,0
2	Pył PM 2,5	1,3	-	-	0,226	3,1
3	Benzen	0,35	-	30	0,0627	3,5

- Stężenie maksymalne ditlenku azotu: 14,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ przy normie 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (co stanowi ok. 7,25 % wartości dopuszczalnej), stężenia średnioroczne 2,568 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ przy wartości dyspozycyjnej (dopuszczalnej) 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (co stanowi ok. 12,22 % wartości dopuszczalnej),
- Stężenie maksymalne pyłu PM 2,5: 1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (brak normy dopuszczalnej), stężenia średnioroczne 0,226 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ przy wartości dyspozycyjnej (dopuszczalnej) 3,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (co stanowi ok. 7,29 % wartości dopuszczalnej),
- Stężenie maksymalne benzenu: 0,35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ przy normie 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (co stanowi ok. 1,16 % wartości dopuszczalnej), stężenia średnioroczne 0,0627 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ przy wartości dyspozycyjnej (dopuszczalnej) 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (co stanowi ok. 1,79 % wartości dopuszczalnej).

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono szczegółową analizę wpływu na nietoperze. Między innymi, poruszany jest aspekt kryjówek letnich nietoperzy, w tym także obecności kolonii letniej na strychu kościoła w Dubeninkach. Inwentaryzacja nietoperzy przeprowadzona została z zachowaniem wszelkich zasad wykonywania badań nietoperzy, według standardów obowiązujących w Polsce i Unii Europejskiej. Metodykę zawarto w raporcie. Zestaw przyjętych metod pozwala na ocenę walorów przyrodniczych i wpływ planowanej inwestycji na badaną grupę zwierząt.

Inwentaryzacja ornitologiczna wykonana została w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Metodyka opisana została w raporcie. Przeanalizowano dane literaturowe, w tym dotyczące Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej. W raporcie znajduje się sformułowanie dot. Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej: Z ptaków żyją tu: żurawie, bociany czarne i białe, łabędzie, czaple, cietrzewie, jarząbki, orzeł bielik, rybołów, sowy i inne. W inwentaryzowanej strefie buforowej (250 m po obu stronach drogi) nie stwierdzono gniazd ani rybołowa ani bociana czarnego. Nie stwierdzono również żerowania tych ptaków w granicach obszaru inwentaryzacji.

Ad. 3. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest związany wnioskiem inwestora i nie decyduje samodzielnie o przebiegu drogi oraz technicznych uwarunkowaniach drogi. Przedmiotem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej jest przedsięwzięcie: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - granica województwa: odcinek Gołdap – Dubeninki, odcinek Dubeninki - gr. województwa”.

Przeanalizowano dwa warianty rozbudowy:

Wariant 1 - rekomendowany (preferowany)

Wariant rekomendowany przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 651 opracowany został przy podstawowym założeniu, polegającym na maksymalnym ograniczeniu ingerencji w środowisko przyrodnicze i istniejące formy krajobrazowe. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- Poza terenem zabudowy zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,0 m (2 pasy ruchu o szerokości 3,0m), wymagającą uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych z uwagi na nie spełnienie wymagań zawartych w §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124). Na terenie zabudowy przewidziano szerokości jezdni na poziomie: 7,0 m przekrój uliczny, 6,5 m przekrój półuliczny,
- Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:
 - projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. -0+026 – ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską); o łącznej długości 1862 m.;
 - korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
 - korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50m;
 - projektowane obejście miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000.

Pozostałe zmiany geometrii trasy polegać będą głównie na drobnych korektach promieni łuków

poziomych oraz prostowaniu odcinków trasy – w miarę możliwości terenowych.

Dokonane zmiany w sposób istotny wpłyną będą na podwyższenie parametrów użytkowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 651.

W wariantcie 1 istnieje konieczność wyburzenia 1 budynku usługowego (bistro), 2 budynków gospodarczych oraz przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja oraz w ciągu ulicy Stadionowej.

Wariant 2 - alternatywny

W wariantcie alternatywnym przeanalizowano możliwość wykonania jezdni przebudowywanej drogi wojewódzkiej zgodnie z wymaganiami, jakie stawia § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124). Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- Zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,0 m (z pasami ruchu 3,5 m – odpowiadającymi wymaganiom zawartym w ww. rozporządzeniu) na całej długości trasy,
- Zaproponowano korekty geometrii trasy głównej DW651:
 - umożliwiające utrzymanie prędkości 90 km/h (zgodnej z ustawą Prawo o ruchu drogowym) na przeważającej części odcinka trasy;
 - obejmujące projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. 0+128 – ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Przytorową, oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską); o łącznej długości 1708 m.
 - pozostawienie przebiegu drogi w miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000 (2,8 km).

Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:

- korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50 m.

W wariantcie 2 istnieje konieczność przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. Gumbińskiej oraz Stadionowej.

Analiza rozwiązań wykazała, iż wykonanie przebudowy drogi według wariantu 2 (alternatywnego) spowoduje niewspółmierne do korzyści - straty, w istniejącym otoczeniu trasy.

Poszerzenie jezdni do szerokości 7 m wiązałyby się z:

- koniecznością wycinki drzewostanu,
- wyburzenia oprócz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km ok. 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, dodatkowych 5 budynków w m. Żytkiejmach, w tym 3 mieszkalnych.
- na odcinku m. Żytkiejmy pozostawienie 29 budynków w odległości <8,0m od krawędzi jezdni, co jest niezgodne z wymaganiami art. 43 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

W wariantcie 2 istnieje konieczność rozbiórki istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja.

Ponadto, poszerzenie drogi wojewódzkiej do 7,0 m spowoduje konieczność przebudowy istniejącej ścieżki rowerowej GREEN VELO na odcinku o łącznej długości 3865 m, na wskazanych w poniższej tabeli odcinkach drogi.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 651, związanej z dostosowaniem jej do parametrów drogi klasy technicznej G.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nakierowana jest na:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zwiększenie płynności ruchu,
- zwiększenie komfortu przejazdu,
- zwiększenie przepustowości trasy,
- skrócenie czasu przejazdu.

W ramach planowanej inwestycji uporządkowane zostanie odwodnienie pasa drogowego DW 651, przebudowane zostaną obiekty inżynierskie oraz istniejące uzbrojenie terenu. Wykonana zostanie wycinka drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi i zagrażającego bezpieczeństwu, a w granicach projektowanego pasa drogowego urządzone zostaną tereny zieleni. Wyżej wymienione aspekty wpłyną na ograniczenie oddziaływania drogi na środowisko. Całość prac wpłynie również na poprawę dostępności oraz atrakcyjności gospodarczej i turystycznej regionu. Elementem rozbudowy są również ciągi piesze i pieszo – rowerowe. Przeprowadzona analiza wpływu przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne wykazała brak przekroczeń poza terenem przewidzianym pod realizację przedsięwzięcia, również na terenach strefy B.

Ad 4. W obwieszczeniu z dnia 23.04.2019 r. znak: IGP.6220.9.26.2016 Wójt Gminy zawarł informację o możliwości zapoznania się z treścią raportu oddziaływania na środowisko i całą dokumentacją sprawy (obejmującą m.in. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz załącznikami, opinie właściwych organów w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny na środowisko, postanowienie Wójta gminy Dubeninki o obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko). Dlatego też cała dokumentacja dostępna była w siedzibie Urzędu Gminy Dubeninki i nie było podstaw do wydłużenia terminu procedury z udziałem społeczeństwa.

Ad. 5. Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora do wycinki zakwalifikowane zostały drzewa rosnące tuż przy krawędzi obecnej jezdni, która musi zostać poszerzona, w poboczach, usytuowanych po wewnętrznej stronie łuków z uwagi na konieczność zapewnienia odległości widoczności zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia a także kolidujące z infrastrukturą towarzyszącą. Wycinka została ograniczona do niezbędnego minimum wynikającego z wymagań rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) oraz uzyskanego odstępowstwa od warunków technicznych.

Pierwotnie do wycinki przewidziano:

- 1773 drzewa w wariantcie 1,
- 1850 drzew w wariantcie 2 +273 szt. na przebiegu wariantu 2 w m. Żytkiejmy.

W toku prac projektowych, w ramach uzgadniania przedsięwzięcia w ramach oceny oddziaływania przeanalizowano ponownie zakres wycinki drzew kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Wycinkę zmniejszono do następujących ilości:

- w wariantcie 1 - 1688 szt.
- w wariantcie 2 – 1738 szt. + 273 szt. na przebiegu wariantu 2 w m. Żytkiejmy.

Jak ujęto w Raporcie o.o. – tekst jednolity, zgodnie z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) minimalna szerokość jezdni klasy technicznej G powinna wynosić 7.0 m (jezdni dwukierunkowa, pasy ruchu o szerokości 3,5m), odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m. Aby zmniejszyć wycinkę drzew do niezbędnego minimum uzyskano odstępstwo od warunków technicznych i zaprojektowano poza terenem zabudowanym szerokość jezdni 6 m oraz pozostawiono drzewa w mniejszej odległości niż 3 m od krawędzi jezdni w miejscach gdzie pozwalają na to warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto elementem niezbędnym do funkcjonowania drogi jest również odwodnienie. Z uwagi na wymagane oczyszczanie wód opadowych przed ich odprowadzeniem do odbiorników naturalnych zachodzi konieczność zaprojektowania odcinków kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami oczyszczającymi. Powyższe elementy zostaną umieszczone w poboczach drogi wojewódzkiej. W związku z powyższym zachodzi konieczność poszerzenia odcinków poboczy, co powoduje zwiększenie zajętości terenu pod inwestycję oraz zwiększenie zakresu wycinki. W chwili obecnej istniejące rowy DW651 są niedrożne, zarośnięte, a niejednokrotnie nie posiadają odprowadzenia do odbiorników. Konieczność odbudowy odcinków rowów, regulacja i oczyszczenie odcinków istniejących powoduje konieczność wycinki drzew kolidujących z projektowanym systemem odwodnienia. Skierowanie wód opadowych z drogi wojewódzkiej do niedrożnych rowów melioracyjnych mogłoby spowodować lokalne podtopienia.

W ramach rozbudowy DW 651 przewiduje się nasadzenia zieleni przydrożnej o funkcjach ochronnych, krajobrazowych oraz biocenotycznych, w formie rzędowych skupień drzew w pasie drogowym DW 651 oraz na terenie gruntów przewidzianych do zalesienia należących do Nadleśnictwa Gołdap. W pasie drogowym DW651 przewiduje się nasadzenie 1709 szt drzew z gatunków Lipa drobnolistna, Klon pospolity, Dąb szypułkowy i Grab pospolity. Na gruntach Lasów Państwowych nasadzonych zostanie 1661 szt drzew z gatunków Lipa drobnolistna i Dąb szypułkowy. Łącznie do nasadzeń przewidziano 3370 szt drzew, podczas gdy wycince podlegać będzie w wariantcie preferowanym 1688 szt. drzew.

Obwieszczeniem z dnia 28.05.2019 r. znak IGP.6220.9.31.2016 Wójt Gminy Dubeninki zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie i poinformował o możliwości zgłaszania zastrzeżeń i wniosków przed wydaniem decyzji.

Strony postępowania nie wniosły uwag i wniosków w toczącym się postępowaniu.

Przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap - granica województwa: odcinek Gołdap - Dubeninki o długość ok. 20,2 km oraz odcinek Dubeninki - granica województwa o długość ok. 19,3 km. Łączna długość przebudowywanej drogi wyniesie ok. 39,5 km.

Projektowany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej (odcinek Gołdap - Dubeninki) usytuowany jest na terenie gmin Gołdap i Dubeninki. Początek istniejącej DW651 zlokalizowany jest w miejscowości Gołdap, na skrzyżowaniu z ulicami plac Zwycięstwa i Lipową. Początkowy odcinek istniejącej drogi wojewódzkiej (długości ok. 1,2 km) biegnie ulicami Paderewskiego i Suwalską. Na

ww. odcinku drogi Inwestor zaplanował zmianę przebiegu trasy. W ramach projektu przewidziano przebieg DW651 w km ok. - 0+026 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską).

Na przeważającej części ww. odcinka po obydwu stronach drogi zlokalizowane są ciągi piesze i pieszo - rowerowe. W obszarze miejscowości Gołdap zlokalizowane są liczne skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowym. W km proj. 1+620, w ciągu ulicy Kolejowej zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Gołdapą. Odwodnienie drogi realizowane jest systemem kanalizacji deszczowej. Od ronda z ulicą Suwalską istniejąca droga wojewódzka nr 651 posiada przekrój półuliczny, z ciągiem pieszo - rowerowym, usytuowanym po lewej stronie drogi. Od skrzyżowania z ulicą Suwalską, zlokalizowanego na wlocie do miejscowości Botkuny (km 1+920) istniejąca DW651 posiada przekrój drogowy, z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami. Po lewej stronie drogi, za rowem przydrożnym biegnie ścieżka rowerowa (stanowiąca fragment szlaku rowerowego GREEN VELO). W km 3+650 zlokalizowany jest przejazd rowerowy, stanowiący przeprowadzenie ciągu GREEN VELO na prawą stronę DW651. Na dalszym odcinku (od przejazdu rowerowego do włączenia do drogi gminnej nr 137041N w km 3+960) istniejąca ścieżka rowerowa biegnie w odległości ok. 2,5 m od prawej krawędzi DW651. Pomiędzy jezdnią drogi a ścieżką rowerową usytuowana została poręcz ochronna. Z uwagi na brak rowu, po prawej stronie ww. odcinka drogi wykonane zostały ścieki betonowe. Na dalszej części przebiegu (do wlotu do miejscowości Jurkiszki) geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością, z łukami poziomymi o niewielkich promieniach. W km 4+520 zlokalizowany jest istniejący wiadukt w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadający ograniczoną skrajnię pionową, w znacznym stopniu pogarszającą parametry użytkowe drogi wojewódzkiej.

W km 5+040 zlokalizowany jest obiekt mostowy nad rzeką Jarką. Od miejscowości Jurkiszki do miejscowości Galwiece bezpośrednio sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią tereny leśne. W km 8+000 po północnej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane jest jezioro Ostrówek. W obszarze zabudowanym miejscowości Galwiece, po lewej stronie drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest ciąg pieszy. Na odcinku od skrzyżowania z drogą do m. Kociołki (km 11+230) do km 13+000 (wylot z m. Pluszkiejmy) w bezpośrednim sąsiedztwie drogi zlokalizowane są jeziora Czarne i Kociołki, usytuowane po południowej stronie DW651. W obszarze zabudowanym miejscowości Pluszkiejmy, charakteryzującym się zwartą zabudową, usytuowaną po obydwu stronach drogi, chodniki nie występują. Pomiędzy miejscowościami Pluszkiejmy i Rogajny bezpośrednio sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią pola uprawne. Odcinek od km 15+350 do km 16+300, stanowiący teren zabudowany miejscowości Rogajny charakteryzuje się zwartą zabudową usytuowaną po obydwu stronach drogi. Na ww. odcinku drogi chodniki nie występują. Na odcinku od km 16+900 do km 17+250 droga wojewódzka przebiega przez teren miejscowości Zawiszyn. W km 17+515 zlokalizowany jest początek miejscowości Dubeninki. Za skrzyżowaniem z ul. Michała Kajki po lewej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane są 2 cmentarze (w km 18+120 oraz w km 18+450). Teren zabudowany miejscowości Dubeninki biegnie od km 18+650 do km 19+650. Na ww. odcinku istniejąca droga wojewódzka charakteryzuje się dużą krętością oraz znacznymi pochyleniami w przekroju podłużnym. Obszar miejscowości Dubeninki charakteryzuje się zwartą zabudową, na przeważającej części odcinka występują obustronne chodniki. Na odcinku od km 20+850 do km 21+200 trasa drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością - 3 następujące po sobie łuki poziome o promieniach 30-50 m. Koniec tego odcinka stanowi wylot z terenu zabudowanego miejscowości Dubeninki. Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m.

Na odcinku Dubeninki - granica województwa początek stanowi ww. wylot z obszaru zabudowanego miejscowości Dubeninki. Od miejscowości Kiepojcie do km 22+980 po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa GREEN VELO (za rowem przydrożnym

DW651). Od km 22+980 ścieżka rowerowa biegnie po prawej stronie drogi wojewódzkiej, aż do połączenia z drogą powiatową nr 1936N (km 24+730). Obszar zabudowany miejscowości Błakaty usytuowany jest od km 25+000 do km 25+400. Na ww. odcinku zlokalizowana jest zwarta zabudowa mieszkaniowa w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni. Na odcinku od km 25+560 do km 25+760 usytuowana jest serpentyna drogowa (2 łuki o promieniach 30 m, połączone odcinkiem prostym - różnica wysokości 12 m). W km 26+070 zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Błędzianką. Na odcinku od km 26+700 do km 30+500 droga wojewódzka przebiega przez Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej. Od km 30+500 do km 33+700 istniejąca DW651 biegnie przez teren miejscowości Żytkiejmy. Na ww. odcinku geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością. Zlokalizowana po obydwu stronach drogi zabudowa stanowi istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu oraz w sposób istotny ogranicza przepustowość drogi wojewódzkiej. Na odcinku od km 33+700 do końca zakresu opracowania istniejąca DW651 przebiega przez tereny o niewielkim stopniu zurbanizowania, głównie w otoczeniu terenów rolniczych. Na odcinku od km 34+700 do km 35+050 droga wojewódzka przebiega przez teren zabudowany miejscowości Lenkupie. Na terenie miejscowości chodniki nie występują. Od km 37+730 do końca zakresu opracowania po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa, stanowiąca część szlaku rowerowego GREEN VELO. Końcowy odcinek drogi wojewódzkiej (od km 38+200) usytuowany jest na terenie miejscowości Żerdziny. Koniec zakresu inwestycji, wyznaczony przez granicę województw warmińsko - mazurskiego i podlaskiego, usytuowany jest w rejonie trójstyku granic Polski, Rosji i Litwy.

Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m.

W wariantcie 1 rekomendowanym przez Inwestora przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- poza terenem zabudowy zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,0 m (2 pasy ruchu o szerokości 3,0 m). Na terenie zabudowy przewidziano szerokości jezdni na poziomie: 7,0 m przekrój uliczny, 6,5 m przekrój półuliczny;
- trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:
 - ✓ projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. -0+026 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską) o łącznej długości 1862 m;
 - ✓ korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
 - ✓ korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50 m;
 - ✓ projektowane obejście miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000.

Pozostałe zmiany geometrii trasy polegać będą głównie na drobnych korektach promieni łuków poziomych oraz prostowaniu odcinków trasy - w miarę możliwości terenowych. Dokonane zmiany w sposób istotny wpłyną będą na podwyższenie parametrów użytkowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 651. W wariantcie 1 istnieje konieczność wyburzenia 1 budynku usługowego na terenie miejscowości Gołdap oraz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, oraz przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja oraz w ciągu ulicy Stadionowej.

W wariantcie 2 alternatywnym przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,0 m (z pasami ruchu 3,5 m) na całej długości trasy;
- zaproponowano korekty geometrii trasy głównej DW651:
 - ✓ umożliwiające utrzymanie prędkości 90 km/h (zgodnej z ustawą Prawo o ruchu drogowym) na przeważającej części odcinka trasy;
 - ✓ obejmujące projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. 0+128 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Przytorową, oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską) o łącznej długości 1708 m;
 - ✓ pozostawienie przebiegu drogi w miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000 (2,8 km).

Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:

- korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50 m.

W wariantcie 2 istnieje konieczność przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. Gumbińskiej oraz Stadionowej. Analiza rozwiązań wykazała, iż wykonanie przebudowy drogi według wariantu 2 (alternatywnego) spowoduje niewspółmierne do korzyści - straty, w istniejącym otoczeniu trasy. Poszerzenie jezdni do szerokości 7 m wiązałoby się z koniecznością wycinki drzewostanu, wyburzenia oprócz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km ok. 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, dodatkowych 5 budynków w miejscowości Żytkiejmy, w tym 3 mieszkalnych, na odcinku miejscowości Żytkiejmy pozostawienie 29 budynków w odległości <8,0 m od krawędzi jezdni, co jest niezgodne z wymaganiami art. 43 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych*. W wariantcie 2 istnieje konieczność rozbiórki istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja. Ponadto, poszerzenie drogi wojewódzkiej do 7,0 m spowoduje konieczność przebudowy istniejącej ścieżki rowerowej GREEN VELO na odcinku o łącznej długości 3865 m, na wskazanych w poniższej tabeli odcinkach drogi.

Łącznie na całej długości drogi DW 651 Gołdap - granica województwa o długości ok. 39,5 km przewiduje się wycinkę:

- w wariantcie 1 - 1688 szt. drzew,
- w wariantcie 2 - 1738 szt. + 273 szt. na odcinku w miejscowości Żytkiejmy.

Do realizacji wybrano wariant nr 1, który swym zakresem obejmuje:

1. Roboty drogowe:
 - a) rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 651 - z doprowadzeniem do parametrów drogi klasy G;
 - b) wzmocnienie nawierzchni do nośności 100 kN/oś (z możliwością zwiększenia nośności do 115 kN/oś);
 - c) budowę stanowiska kontroli pojazdów dla służb ITD;
 - d) budowę zatok autobusowych w miejscu istniejących przystanków;
 - e) budowę ciągów pieszych oraz pieszo - rowerowych na odcinkach drogi, przechodzących przez tereny zabudowy;
 - f) przebudowę istniejących skrzyżowań wraz z korektą ich geometrii;
 - g) przebudowę oraz budowę nowych zjazdów indywidualnych oraz publicznych;
 - h) wykonanie oznakowania pionowego i poziomego drogi wojewódzkiej;
 - i) usytuowanie barier ochronnych.
2. Przebudowę istniejących obiektów inżynierskich:

- a) przebudowę istniejących obiektów mostowych nad rzeką Gołdapą oraz na odcinku Gołdapy zwanym rzeką Jarką i rzeką Błędzianką;
- b) przebudowę i budowę obiektów mostowych i przepustów pod koroną drogi;
3. Budowę wiaduktu kolejowego w miejscu przekroczenia drogi wykopem nieczynnej linii kolejowej;
4. Budowę oświetlenia;
5. Przebudowę istniejących sieci:
 - a) istniejących linii niskiego napięcia do 1 kV jako napowietrzne i kablowe;
 - b) istniejących linii średniego napięcia 15 kV jako napowietrzne i kablowe;
 - c) istniejących sieci wodociągowych;
 - d) przebudowy istniejących sieci kanalizacji deszczowej;
 - e) przebudowa istniejących sieci kanalizacji sanitarnych;
 - f) przebudowa istniejących sieci teletechnicznych jako napowietrzne i kablowe;
6. Budowę kanalizacji deszczowej;
7. Przebudowę istniejącego odwodnienia drogi i budowę nowego na wybranych odcinkach;
8. Wyposażenie systemu odwodnienia w urządzenia podczyszczające wody opadowe;
9. Wycinkę istniejącego drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi;
10. Zagospodarowanie zieleni - urządzenie terenów zielonych w granicach projektowanego pasa drogowego.

Podczas prac przewidzianych do realizacji w obrębie cieków planuje się:

- wykonanie w korytach rzek i rowów prac konserwacyjnych,
- w obrębie obiektów mostowych i przepustów dla rzek:
 - Gołdapa (km drogi 1+626), Bludzia (km drogi 21+552), Błędzianka (w km drogi 26+456), Żytkiejmska Struga (Wobałka - km 34+539) zastosowane zostaną umocnienia skarp z materiałów naturalnych o większej wytrzymałości i odporności na wymywanie w zakresie umocnień skarp tj. materacy gabionowych i kieszki faszynowej dla obiektów na rzekach. W przypadku ww. rzek konieczne będzie wykonanie umocnienia dna narzutem kamiennym. W przypadku rzeki Gołdapy wzmocnienie zapobiegnie zniszczeniom koryta rzeki przede wszystkim przed powstającą w okresie zimowym krą (z zachowaniem istniejących rzędnych dna) oraz zrzutami wód powodziowych ze zbiornika przeciwpowodziowego (powyżej obiektu mostowego).
 - Jarka w obrębie wylotu z przepustu z trasy zalewowej zostanie wykonane umocnienie skarpy z materacy gabionowych, kieszki faszynowej i narzutu kamiennego w dnie na wlocie i wylocie obiektu. Koryta w obrębie wylotów wód opadowych powinno posiadać umocnienie z materacy gabionowych i narzutu kamiennego. Na rzece Jarka w obrębie obiektu mostowego znajduje się istniejące umocnienie koryta w postaci narzutów kamiennych z kamienia polnego, na skarpach dodatkowo spoinowanego zaprawą cementową. W ramach remontu przewiduje się prace polegające na odmuleniu, oczyszczeniu i uzupełnieniu ubytków lub wyrw w istniejącym umocnieniu oraz dostosowaniu go do projektowanego obiektu mostowego i przejścia ekologicznego dla zwierząt. Rzeką Jarką w obrębie wylotu z przepustu P3 umocniona zostanie za pomocą materacy gabionowych, narzutów kamiennych i kieszki faszynowej,
- wykonanie kaskad na rowach R-4, leśny nr 2, leśny nr 3, leśny nr 4, Rbn-5, R-B1, R-A2 ze stopni żerdziowych, które ustabilizuje dno ograniczając erozję koryta zachowując jednocześnie ciągłość przepływu oraz brodów na rowach R-B, R-C, Rbn-5, Rbn-6 i rzece Wobałka (Żytkiejmskiej Strudze) do przepędzania bydła które mogą pełnić również funkcję

poidel dla zwierząt, co ograniczy skutki niszczenia koryt cieków przez zwierzęta, zminimalizuje zagrożenie zaburzenia ciągłości przepływu;

- zapewnienie stabilności korpusu przedmiotowej drogi w miejscu istniejącego i równoległe przebiegającego do drogi systemu melioracji szczegółowej znajdującego się obecnie w niewielkiej odległości od ww. drogi, poprzez usprawnienie systemu odprowadzenia wód melioracyjnych w powyższym miejscu polegające na wykonaniu 50 m drenażu melioracyjnego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury melioracyjnej kolidującej z projektowaną drogą.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi czasowe zajęcie dodatkowego pasa terenu dla potrzeb budowy oraz miejsc dla baz budowlano - technicznych (zaplecza budowy i dojazdu wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego). W miejscu przewidywanym pod zaplecze mogą znajdować się tereny z zabudową usługową, magazynową, nieużytki, ewentualnie z nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Nie zainwestowany teren może być wykorzystywany do postoju maszyn oraz barakowozów personelu. Pod lokalizację placu budowy winno się w pierwszej kolejności brać pod uwagę tereny pozostające we własności Skarbu Państwa oraz w trwałym zarządzie Inwestora, na terenach których będzie realizowane przedsięwzięcie. Nie wolno dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do środowiska (w tym, w kierunku cieków i rzek). Na obecnym etapie nie zaplanowano dokładnie organizacji zaplecza socjalnego i sanitarnego personelu realizującego inwestycję. Istotne jest jednak odpowiednie dobranie miejsc parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową (bezpieczeństwo ruchu, hałas zlokalizowany w tym miejscu w czasie trwania inwestycji, zabezpieczenia przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew itp.). Zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew nie podlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą. W szczególności zaplecze budowy musi być zlokalizowane poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m). Powyższe zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do gleby.

Zaplecza budowy, a w szczególności: bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów lokalizować z wykluczeniem:

- terenów objętych ochroną prawną: Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Romincka, Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej, Korytarz ekologiczny (Puszcza Romincka), Korytarz ekologiczny Puszcza Borecka - Puszcza Romincka oraz obszary w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej - ze względu na uciążliwości akustyczne, zapylenie i czasowe utrudnianie lokalnej komunikacji samochodowej;
- terenów podmokłych, torfowisk i rzek (rzeka Gołdapa w km 1+626 i w km 5+574) - ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do siedlisk hydrogenicznych.

Ponadto, prace związane z przebudową ww. mostów na głównych ciekach wodnych należy prowadzić poza okresem tarła ryb, tj. w miesiącach wrzesień-luty, przy temp. wody poniżej 10°C, w przypadku konieczności prowadzenia prac w innym terminie należy zapewnić nadzór ichtiologiczny. Prace związane z przebudową mostów i przepustów prowadzić z zachowaniem nienaruszalnego przepływu w cieku, zmętnienie wód rzeki w wyniku prowadzonych prac należy ograniczyć do minimum poprzez stosowanie pomostów roboczych. Ewentualne roboty w korytach rzek wykonywać z przerwami co 2 godziny - do czasu całkowitego oczyszczenia się zmaczonej wody.

Place budowy i ich zaplecza zorganizowane będą w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Plac budowy należy systematycznie porządkować, a po zakończeniu prac budowlanych przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do

stanu pierwotnego. Zapewnić właściwą organizację prac budowlanych i transportowych skutkującą ograniczeniem do minimum czas pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym należy eliminować pracę maszyn i urządzeń na biegu jałowym i minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach. Prace budowlane należy prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystując najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac budowlanych; zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu. Ponadto należy zapewnić możliwość dojazdu i dowozu materiałów na teren zaplecza budowy, a także dojazdu i dowozu materiałów z zaplecza na plac budowy w celu wbudowania. Dla potrzeb transportowych wykorzystać istniejącą sieć dróg publicznych. Bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników należy lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu.

Podstawowy element odwodnienia drogi wojewódzkiej nr 651 stanowią rowy przydrożne trawiaste o przekroju trapezowym. Wody opadowe z projektowanych systemów odwodnienia sprowadzone zostaną do naturalnych odbiorników, które stanowią istniejące cieki i rowy melioracyjne. Sposób odwodnienia uzgodniony zostanie z zarządcami odbiorników i prowadzony będzie na warunkach uzyskanych pozwoleń wodnoprawnych. W ramach planowanej inwestycji przewidziana została budowa odcinków kanalizacji deszczowej w następujących lokalizacjach:

- w miejscowościach Gołdap i Dubeninki - odwodnienie drogi o przekroju ulicznym - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej o przekroju półulicznym (z jednostronnym ciągiem pieszym) - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej, dla których przewidziano wykonanie ścieków betonowych przykrawędziowych - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- odwodnienie miejsc bezodpływowych (lokalne minima terenowe bez odbiornika) - odebranie wód opadowych z projektowanych rowów drogowych; odprowadzenie wód opadowych do odbiornika poprzez odcinek kanału deszczowego.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano zastosowanie urządzeń podczyszczających. Urządzenia zaprojektowano przed zrzutami wód opadowych do cieków oraz przed zrzutem wód opadowych do pozostałych cieków zlokalizowanych w granicach Parku Krajobrazowego Puszcza Romincka i Obszarze Natura 2000 Puszcza Romincka.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Pregoty, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami dorzecza Pregoty, wyznaczony Rozporządzeniem Rady Ministrów z 18.10.2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1959), w regionie wodnym Łyny i Węgorapy.

W wyniku realizacji planowanej inwestycji drogowej powstaną odpady związane z pracami budowlanymi, ziemnymi, z wycinką drzew oraz funkcjonowaniem zaplecza budowy. Wszystkie odpady będą magazynowane selektywnie w pojemnikach bądź zasiekach na terenie zaplecza budowy organizowanego przez wykonawcę i przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia przedsiębiorstwom do tego upoważnionym. Odpady niebezpieczne powinny być gromadzone szczelnych i oznakowanych opakowaniach/pojemnikach w zadaszonym, oznakowanym oraz utwardzonym miejscu, do którego nie będą miały dostępu osoby postronne. Masy ziemne wykorzystać w miarę możliwości do kształtowania terenu przedsięwzięcia (nasypy). Ewentualny naddatek materiału ziemnego lub w materiał nie nadający się do ponownego wbudowania, przekazany zostanie odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór odpadów.

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, 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. W wariantcie 1 realizowanym planowana obwodnica miejscowości Żytkiejmy, pozwoli na odsunięcie terenu prac od zabudowy mieszkalnej. 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 przedłożonym raporcie oś przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania SoundPLAN 7.1. opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31- 133". Wyniki symulacji prognozy ruchu na 2030 r. (10 lat po oddaniu do użytkowania) wykazały lokalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach i budynkach podlegających ochronie akustycznej. W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami podjęto działania, mające na celu ograniczenie wpływu drogi na klimat akustyczny. W przypadku rozbudowy drogi wojewódzkiej DW 651 nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Przyczyną są tu głównie ograniczenia techniczne w postaci lokalizacji zabudowy blisko krawędzi jezdni (tym samym brak miejsca pomiędzy drogą a zabudową na posadowienie ekranów akustycznych) oraz obecność skrzyżowań i zjazdów indywidualnych, drastycznie zmniejszających skuteczność ekranowania. Na odcinku 1 Gołdap - Dubeninki występują przekroczenia rzędu 2-8 dB. W miejscach stwierdzonych przekroczeń zastosowano cichą nawierzchnię, której lokalizację wskazano w sentencji niniejszego postanowienia. Na odcinku 2 Dubeninki - granica województwa przekroczenia wartości dopuszczalnych są nieliczne, niskie, nie przekraczające błędów metody obliczeniowej. W związku z tym na odcinkach tych nie przewidziano środków minimalizujących. Po zastosowaniu cichej nawierzchni, oddziaływanie akustyczne wskazuje na nieistotne przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu o wartości 0,3-1 dB które mieszczą się w granicach błędów obliczeniowego (3 dB). Wprowadzenie cichej nawierzchni poprawi komfort mieszkańców, zwłaszcza tych, których zabudowania usytuowane są w bliskiej odległości od drogi. Zapewnienie optymalnie dobranej organizacji ruchu, w celu uzyskania płynności ruchu na omawianym odcinku drogi stanowić będzie dodatkowe zabezpieczenie przed ewentualną uciążliwością akustyczną. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego.

W czasie wykonywania prac budowlanych nastąpi również miejscowy wzrost emisji spalin ze sprzętu budowlanego i pojazdów mechanicznych oraz wzrost zapylenia, głównie przy przemieszczaniu mas ziemnych. Wpływ przedsięwzięcia na powietrze w czasie realizacji minimalizowany będzie poprzez: ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym i prędkości jazdy w rejonie budowy, transport materiałów sypkich pojazdami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie, dostarczanie materiałów utwardzalnych w formie zawieszin w betonowozach i innych przystosowanych do tego celu pojazdach oraz zraszanie placu budowy wodą. Przewiduje się, że oddziaływania te będą miały charakter krótkoterminowy, a uciążliwości 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 oś obliczenia emisji zanieczyszczeń. Do obliczeń wykorzystano prognozę ruchu w perspektywie po 10-ciu latach eksploatacji (tj. 2030 r.) oraz uśrednioną rodzajową strukturę ruchu. Analizę rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykonano przy zastosowaniu pakietu „OPERAT FB” v.6.14.5/2016 r. - oprogramowanie do modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, stosujące metodykę obliczeń zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia

26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87). Obliczenia wykonano z wykorzystaniem: modułu „samochody”, aktualnego tła zanieczyszczeń, prognozy ruchu pojazdów na rok 2030. Wyniki otrzymane w programie OPERAT FB, pozwalają stwierdzić, że ruch pojazdów po drodze po rozbudowie nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia maksymalnych i rocznych, jak również poziomu dopuszczalnego ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ze względu na ochronę roślin. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje innego, niż normalnego dla rozwoju motoryzacji wzrostu natężenia ruchu. Stężenia substancji zanieczyszczających w prognozowanych latach, mimo wzrostu natężenia ruchu utrzymywać się będą na podobnym, bądź niższym poziomie z uwagi na coraz bardziej restrykcyjne przepisy dotyczące ochrony środowiska i wymagań Europejskiego standardu emisji spalin (EURO).

Na etapie realizacji przewiduje się wystąpienie emisji niezorganizowanej gazów i pyłów związanej z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego (emisja ze spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych). Przebudowa istniejącej drogi, która obecnie jest źródłem emisji gazów cieplarnianych, przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów poprzez poprawę infrastruktury drogi, sprawniejszy i płynniejszy przejazd pojazdów, co bezpośrednio przełoży się na mniejsze zużycie paliw. W porównaniu więc do stanu istniejącego, przedsięwzięcie będzie prowadziło do zmniejszenia ilości emitowanych obecnie gazów. W celu rekompensaty za wycinkę zieleni wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne. Fale upałów mogą mieć wpływ na analizowaną drogę, związane to będzie z nagrzewaniem się wierzchniej warstwy drogi i możliwością rozjeżdżania jej przez samochody typu ciężkiego. Jednak nie spowodują zwiększenia zapotrzebowania na energię i wodę. Do wykonania nawierzchni należy stosować nowoczesne asfalty modyfikowane, które zachowują swoje właściwości w szerszym zakresie temperatur oraz mieszanki mineralno-asfaltowe o mniejszej zawartości asfaltu, który jest częścią nawierzchni, najbardziej podatną na wysokie temperatury.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest następująco względem obszarowych form ochrony przyrody:

Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+800 - 5+000 - odległość ok. 70 m od otuliny parku,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 5+020 - 25+150,
- kolizja z obszarem parku krajobrazowego od km ok. 25+150 - 31+600,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+580 - 4+550 - odległość ok. 10 m od granicy obszaru,
- kolizja z obszarem od km ok. 4+550 - 25+150,
- kolizja z obszarem od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Szeskich:

- km ok. 2+600 - 4+550 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Błędzianki:

- km ok. 4+600 - 5+050 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Romincka:

- km ok. 2+800 - 5+800 - odległość ok. 0,09 -1,1 km,
- km ok. 5+800 - 9+200 - droga przebiega południową granicą obszaru,
- km ok. 9+200 - km ok. 9+750 - odległość ok. 0,1-1 km od obszaru,
- km ok. 9+750 - km ok. 11 +200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 11 +200 - km ok. 25+100 - odległość ok. 30 - 800 m,
- km ok. 25+150 - 31+200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 31+200 - 33+900 - odległość ok. 50 - 700 m od obszaru.

Przedsięwzięcie koliduje z korytarzem ekologiczny (Puszcza Romincka):

- na odcinku km ok. 4+950 - km ok. 10+100,

- na odcinku km ok. 10+800 - 11+200,
- na odcinku 25+050 - 31 +800,

oraz z korytarzem ekologicznym Puszcza Borecka - Puszcza Romincka na odcinku km ok. 4+950 - 5+050. Pomniki przyrody zlokalizowane są w odległości od 5 m do 1500 m. Aleje o najwyższych walorach historyczno - przyrodniczo - krajobrazowych znajdują się wzdłuż dróg powiatowych: nr 1936N (aleja jarzębów szwedzkich) - włączenie w DW 651 w km 25+130 oraz nr 1898N (aleja jesionowa na odcinku Pluszkiejmy - granica lasu) - włączenie w DW 651 w km 13+300.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000 oraz na spójność i integralność sieci, nie będzie powodować przekształceń siedlisk oraz nie będzie powodować trwałych bądź okresowych, pośrednich lub bezpośrednich zagrożeń dla siedlisk i gatunków priorytetowych. W związku z powyższym nie są wymagane specjalne działania i kompensacje przyrodnicze w celu ochrony siedlisk i gatunków występujących w obrębie obszaru Natura 2000.

W ramach przedmiotowej oceny planowanego przedsięwzięcia na środowisko wykonano na potrzeby raportu oś inwentaryzację przyrodniczą. Badaniem objęto rośliny i siedliska przyrodnicze, porosty, entomofaunę, awifaunę, chiropterofaunę i herpetofaunę. Przedłożone w raporcie oś wyniki posłużyły do analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na przyrodnicze elementy środowiska.

Badania florystyczne wykonano w okresie od września 2016 r. do końca czerwca 2017 r. Dane florystyczne zbierano metodą marszrutową, wykonano spis gatunków dominujących, wyróżniających i charakterystycznych w celu określenia typu zbiorowiska roślinnego. Na inwentaryzowanym obszarze stwierdzono występowanie 19 chronionych gatunków roślin naczyniowych, w tym 6 taksonów objętych ochroną ścisłą i 13 objętych ochroną częściową oraz 9 typów chronionych siedlisk przyrodniczych, w tym 3 siedliska priorytetowe(*) (3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3260 nizinne i pogórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników, 6210 murawy kserotermiczne, 6430 ziołorośla górskie, 6510 niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie, 7110* torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą, 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, 91 DO* bory i lasy bagienne, 91E0* łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe). W celu ochrony ww. siedlisk przyrodniczych oraz chronionych roślin naczyniowych należy zastosować działania minimalizujące wskazane w sentencji niniejszej decyzji.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej na planowanym do przebudowy odcinku drogi wojewódzkiej nr 651 stwierdzono łącznie 8 chronionych gatunków porostów tj. brodaczkę kępkową, obrośnicę rzęśowatą, odnożyca jesionowa, odnożyca kępkowa, odnożyca opylona, pustułka rurkowata, wabnica kielichowata, tarczownicę pogiętą. Ponadto stwierdzono 28 gatunków mszaków podlegających ochronie częściowej, 1 gatunek pod ochroną ścisłą oraz 2 gatunki nie podlegające ochronie. Łącznie do usunięcia przewidziano 857 drzew, na których występują porosty i mszaki. W związku z powyższym przed wycinką drzew należy uzyskać zezwolenia na zniszczenie siedlisk i okazów porostów oraz zniszczenie siedlisk i okazów oraz przemieszczenie chronionych gatunków mchów. Ponadto należy zauważyć, że zasadniczą kwestią przetrwania gatunków porostów oraz innych organizmów prawnie chronionych jest odpowiedni dobór materiału sadzeniowego. Powinien on uwzględniać obecnie występujące tam gatunki drzew. Przy zastosowaniu tego typu rozwiązania zapewni się ciągłość siedlisk chronionych organizmów, jak również odtworzy się uwarunkowania kulturowo-krajobrazowe alei.

Prace terenowe polegały na kontrolach obszaru objętego inwentaryzacją, wyszukiwaniu potencjalnych siedlisk gatunków bezkręgowców wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunków podlegających ochronie prawnej na podstawie ustawy o ochronie

przyrody. Rozpoznanie przyrodnicze przeprowadzone pod kątem owadów obejmowało przede wszystkim owady z grupy motyli dziennych, ważki oraz chrząszcze, w tym pachnicę dębową. Prace inwentaryzacyjne prowadzone były na całym odcinku drogi z nasileniem w miejscach dogodnych siedliskowo dla występowania poszczególnych grup. Stwierdzono łącznie występowanie 7 gatunków bezkręgowców podlegających ścisłej ochronie gatunkowej, w tym pachnicę dębową oraz mrówkę łąkową. Stwierdzone mrowiska zgodnie z zakresem wskazanym w sentencji postanowienia zostaną przemieszczone pod nadzorem entomologa. W przypadku analizowanego przedsięwzięcia wśród zinwentaryzowanych drzew występuje:

- 44 drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową;
- 154 drzewa stanowiące potencjalne siedliska pachnicy dębowej.

Łącznie na obszarze występują 198 drzew stanowiących siedlisko pachnicy dębowej z czego w wariantcie I wskazano do wycinki 40 drzew zasiedlonych przez pachnicę, co stanowi ok. 20% zniszczenia jej siedlisk. Podczas prowadzonej wycinki drzew należy zapewnić nadzór entomologiczny. Kłody, w których znajdują się okazy pachnicy dębowej należy zabezpieczyć przed wysypywaniem się z ich wnętrza próchnowisk wewnętrznych, a następnie przetransportować do siedlisk zastępczych. Przed wycinką drzew, najpierw należy usunąć grubsze konary u podstawy korony (w przypadku występowania dziupli ścięcie konaru wykonane zostanie nad nią). Następnie należy ściąć pień drzewa na wysokości ok. 1 m nad powierzchnią terenu i sprawdzić (przez entomologa) pod kątem obecności śladów pachnicy dębowej. W przypadku stwierdzenia pachnicy dziuple kominowe w kłodach muszą zostać zabezpieczona od dołu matą słomianą oraz deską przed wysypywaniem się próchnowiska. Cięcie górne kłody należy uzależnić od wysokości podstawy korony danego drzewa. W przypadku przecięcia komory dziupli kominowej kłody, gdzie stwierdzi się obecność śladów pachnicy musi ona zostać zabezpieczona matą słomianą i deskami przybitymi do kłody. Pozostałe części drzewa tj.; karpina, grubsze konary i gałęzie należy przeszukać pod kątem występowania osobników chrząszcza, a wyszukane w nich osobniki należy przenieść do siedlisk zastępczych w sposób opisany wyżej. Zabezpieczone kłody drzewa należy przewieźć do miejsca ich składowania. W miejscu tym należy ustawić w pozycji pionowej. Dolną część kłody należy wkopać na głębokość ok. 50 cm. Zabezpieczanie górnej części komory dziupli kominowej należy odpowiednio nawiercić w postaci sita (liczba nawierceń winna być dostosowana do wielkości dziupli kominowej i ustalona przez entomologa) aby umożliwić wnikanie wody opadowej wewnątrz. Średnica nawierceń winna być na tyle duża aby umożliwić wychodzenie dorosłych osobników, a jednocześnie zabezpieczać przed wchodzeniem wewnątrz pnia gryzoni. Przesiedlenie pachnicy należy prowadzić przy temperaturze powietrza przekraczającej 8°C.

Płazy i gady są najbardziej narażone na oddziaływanie barier liniowych jakimi są drogi. Obszar na którym zlokalizowana jest planowana inwestycja oceniony został jako szczególnie cenny z uwagi na liczne występowanie siedlisk dogodnych do bytowania, żerowania i rozwoju płazów i gadów. Łącznie na analizowanym odcinku drogi stwierdzono 12 gatunków płazów, oraz 3 gatunki gadów. Podczas inwentaryzacji przebadano pod kątem występowania płazów wszelkie oczka wodne, stawy, okresowe rozlewiska, oraz sąsiadujące z inwestycją brzegi jezior i rozlewisk, które mogłyby być potencjalnie miejscem występowania, rozrodu i zimowania herpetofauny.

Dla zabezpieczenia płazów przed możliwością wejścia na pas jezdni na odcinakach szczególnie narażonych należy zastosować, we wskazanych w sentencji lokalizacjach, płotki tymczasowe zabezpieczające płazy przed możliwością swobodnego przemieszczania się na drugą stronę pasa drogowego, płotki trwałe oraz przepusty. Aby zapewnić odpowiednie możliwości migracji zwierząt w rejonie planowanej do budowy drogi wykonane zostaną ogrodzenia płotkami tymczasowymi np. z folii lub geowłókniny, wyposażony w tzw. przewieszki (odchylenie na zewnątrz), w celu zminimalizowania możliwości przechodzenia płazów przez wygrodenie. Płotek powinien posiadać wysokość ok. 50 cm i być zakopany pod powierzchnię gruntu na głębokość ok. 5-10 cm, aby

zapewnić szczelność konstrukcji. Końcowy odcinek płotki zakończyć na kształt litery U, aby nakierować zwierzęta z powrotem w okolice zbiornika.

Dla minimalizacji oddziaływania drogi należy w ramach przedmiotowej inwestycji wykonać również płotki ochronno-naprowadzające oraz przepusty suche dla płazów. Płotki należy wykonać w postaci liniowych, trwałych (materiał odporny na czynniki atmosferyczne), jednolitych, nie ażurowych zabezpieczeń herpetologicznych, o wysokości nie mniejszej niż 50 cm, z „przewieszką” po zewnętrznej stronie drogi oraz wkopanych pod powierzchnię terenu na głębokość ok. 10-20 cm. Przejścia dla płazów (zgodnie z opracowaniem Kurka z 2010 r.) winny mieć wysokość nie mniejszą niż 0,75 m, a szerokość 1 m. Lokalizację płotków trwałych oraz ww. przepustów, naprowadzających płazy do przepustów drogowych wskazano w sentencji niniejszego postanowienia. W przypadku konieczności odłowienia płazów i/lub ich przemieszczenia należy uzyskać stosowane zezwolenie RDOŚ w Olsztynie.

W ramach oceny oddziaływania planowanej rozbudowy drogi przeprowadzono inwentaryzację ptaków w sezonie lęgowym. Badaniami objęto obszar planowanej inwestycji wraz z najbliższym otoczeniem, tj. w pasie do ok. 250 m po obu stronach osi drogi. W trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie 116 gatunków ptaków z czego 107 objętych jest ochroną ścisłą, a 3 gatunki stwierdzono jedynie na przelotach. W trakcie realizacji inwestycji Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o zniszczenie siedlisk ptaków (całorocznie) oraz o zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października. W przypadku prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków pod ścisłym nadzorem ornitologicznym Inwestor zobowiązany jest również do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o zniszczenie gniazd ptaków w terminie wycinki. Ponadto Inwestor zobowiązany jest również do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 16 października do końca lutego jeżeli czynność ta nie jest podyktowana względami sanitarnymi lub bezpieczeństwa.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie ponad 8 gatunków nietoperzy. W tym: mroczka późnego, mroczka pozłocisty, karlika małego, karlika większego, karlik drobnego, borowca wielkiego, nocka rudego, mopka. Wszystkie gatunki nietoperzy w Polsce podlegają ochronie gatunkowej. Mroczek pozłocisty znajduje się na Czerwonej liście zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce. Omawiany odcinek drogi sąsiaduje miejscami z obrzeżami lasów, obfituje w aleje i szpalery drzew oraz przecinają go liczne ciekły wodne. Wymienione liniowe struktury krajobrazu są wykorzystywane przez nietoperze jako żerowiska oraz szlaki migracyjne. W takich miejscach istnieje ryzyko kolizji nietoperzy z samochodami pokonującymi drogę. Najbardziej narażone są gatunki przemieszczające się w pobliżu roślinności, o słabym sonarze gł. nocki i karliki. Wymienione gatunki mają zwyczaj zniżać lot w sytuacji kiedy wysokie zadrzewienia nagle przechodzą w niskie zakrzaczenia lub tereny otwarte.

Na terenie badań nie stwierdzono kryjówek letnich i zgrupowań godowych nietoperzy w zadrzewieniach oraz miejsc zimowania. Aleje drzew obfitują w okazy dziuplaste, atrakcyjne dla nietoperzy jako kryjówki dzienne. W przypadku utraty kryjówek na skutek przeprowadzonej wycinki drzew na potrzeby modernizacji drogi, zaleca się zastąpienie ich budkami dla nietoperzy, zawieszonymi w miejscach wyznaczonych przez specjalistę chiropterologa. Nietoperze dość chętnie wykorzystują ten rodzaj kryjówek. W warunkach realizacji inwestycji wskazano środki minimalizujące ewentualny wpływ prac związanych z wycinką drzew na tę grupę zwierząt. W ramach realizacji inwestycji należy zawiesić 100 budek dla nietoperzy, w tym 50 typu „Stratman”, 40 typu „Angielskiego” oraz 10 budek dla mopka. Skrzynki dla nietoperzy pełnią funkcję przejściowych schronień w czasie przelotów tych ssaków między kryjówkami zimowymi i letnimi, a także są miejscem przebywania kolonii rozrodczych. Ich specyficzna budowa (m. in. wlot w formie wąskiej szczeliny u dołu budki) zabezpiecza nietoperze przed konkurencją ze strony innych ssaków (wiewiórka, pilchowate), ptaków i owadów (np. szerszeni). Budki dla nietoperzy najlepiej jest

rozwieszać w lasach pozbawionych naturalnych schronień, czyli np. w monokulturach sosnowych (szczególnie w młodych drzewostanach) - na terenie zarządzanym przez Nadleśnictwo Gołdap (zgodą Nadleśniczego Nadleśnictwa Gołdap - pismo znak: ZG.7211.1.2018 z 10 stycznia 2018 r.). Budki mogą być zamontowane na sąsiadujących ze sobą drzewach. Pod wlotem do budek nie powinno być żadnych przeszkód (typu gałęzie), które uniemożliwią nietoperzom korzystanie ze schronień. Wysokość montażu budek 4-5 m, wystawa południowo - zachodnia. Ponadto Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o niszczenie siedlisk (żerowisk) nietoperzy.

W ramach ww. przebudowy zaplanowano do usunięcia łącznie 1688 drzew (wariant 1). Przedstawiony wariant alternatywny nie narusza ciągłości drzewostanu, którego obecność jest warunkiem niezbędnym do pełnienia przez nią funkcji korytarza ekologicznego. W przedstawionym wariantcie alternatywnym w pasie ww. drogi wojewódzkiej pozostaje 921 drzew. Zdaniem tutejszego organu w celu odtworzenia ww. walorów koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych w pasie drogowym przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 651 oraz w jej pobliżu, w liczbie 3370 drzew rodzimych gatunków liściastych (lipa drobnolistna, klon pospolity, dąb szypułkowy, grab pospolity) o wysokości nie mniejszej niż 1,5 m i obwodzie pnia na wysokości 1 m - minimum 12-14 cm. Co najmniej 50% ww. drzew nasadzić w pasie drogowym przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 651. Nasadzenia zastępcze zostaną wprowadzone w terminie do 1 roku od zakończenia inwestycji. 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. kolumnowa, okrągła, przeredzona, 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. Nie dopuszcza się nasadzeń w formie żywoplotów.

Drzewa i krzewy planowane do zachowania mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi. Należy dołożyć wszelkich starań, aby zapobiec takim sytuacjom. W tym celu konieczne jest zabezpieczenie pni najbliższych drzew odpowiednimi osłonami. W przypadku konieczności prowadzenia prac w obrębie bryły korzeniowej prowadzić je ręcznie (małe wykopy) lub przy użyciu mikroparki (skrócenie czasu). Przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu korzenie zabezpieczyć hydrożelem i wykop nakryć. Optymalnie, prace w wykopach należy prowadzić w okresie spoczynku zimowego drzew tj. od 1 października do końca lutego, ewentualnie wiosną - wówczas w czasie pogody pochmurnej lub deszczowej. W słońcu korzenie nie powinny być dłużej niż 1 godzinę, na powietrzu natomiast nie dłużej niż 2 godziny; na powietrzu - w stanie wilgotnym nie dłużej niż 8 godzin. Do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć hydrożelu, mokrego torfu, mat lub tkanin jutowych. Powierzchnię cięć korzeni należy zabezpieczyć tak jak gałęzie po cięciach sanitarnych. Przyciętym korzeniom należy umożliwić regenerację przez wykonanie ekranu korzeniowego, zbudowanego przy pomocy pali, siatek i folii. Następnie wykop należy wypełnić od strony drzewa warstwą ziemi urodzajnej. W przypadku pomników przyrody zlokalizowanych w bliskiej odległości od przedmiotowej drogi należy powstrzymać się od prac ziemnych, które spowodowałyby zmianę stosunków wodnych bądź uszkodzenie lub zniszczenie systemów korzeniowych drzew. Prace w obrębie pomnikowych drzew należy przeprowadzić pod nadzorem dendrologa. Nie jest dopuszczalne składowanie materiałów ani parkowanie ciężkich maszyn w pobliżu systemu korzeniowego drzew. Z uwagi na dużą liczbę stwierdzonych stanowisk lęgowych ptaków, nie dopuszcza się wycinki drzew w sezonie lęgowym ptaków.

Realizacja ww. inwestycji w wariantcie 1 przedstawionym przez inwestora, nie powinna wpłynąć negatywnie na siedliska przyrodnicze, siedliska roślin, zwierząt i grzybów, które stwierdzono w trakcie wykonywania inwentaryzacji przyrodniczych. W przedłożonym raporcie w sposób szczegółowy przedstawiono kolizję rozbudowywanej drogi z gatunkami chronionymi oraz

zaproponowano racjonalne rozwiązania umożliwiające zminimalizowanie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, co wykazano powyżej.

Na obszarze przedsięwzięcia w sąsiedztwie przebudowywanej drogi i są zlokalizowane obiekty objęte ochroną na podstawie Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. W granicach linii rozgraniczającej przebudowywanej drogi pozostaje fragment jednego z obszarów zabytkowych tj. park w miejscowości Galwecie w km ok. 10+150 - 10+600 (w przypadku obydwu analizowanych wariantów). Na etapie realizacji dojdzie do wejścia w teren z robotami budowlanymi w związku z planowaną budową elementów odwodnienia, przez co nastąpi nieznaczna ingerencja w granicę działki, będącej granicą obiektu zabytkowego w obrębie istniejącego zjazdu. W wyniku planowanych prac drzewostan na obszarze parku nie zostanie naruszony. Przeznaczone do wycinki drzewa, w km ok. 10+220 - 10+350 znajdują się w granicach działki drogowej, sąsiadującej z Parkiem w miejscowości Galwecie, nie są to jednak zadrzewienia, objęte ochroną konserwatorską. Na etapie budowy żadne drzewa, usytuowane na obszarze parku nie są przeznaczone do wycinki. Jak wynika z przeprowadzonej analizy w raporcie oos w przypadku wariantu 1 nie przewiduje się ingerencji w obiekty, objęte ochroną konserwatorską.

Ponadto w sąsiedztwie przebudowywanej drogi znajdują się dwa obszary, typowane do objęcia ochroną, wskazane w drodze uzgodnienia przez Wójta Gminy Dubeninki, jako element krajobrazu kulturowego regionu tj. Aleja jarzabów szwedzkich na odcinku Błąkały - Stańczyki w km ok. 25+130 oraz Aleja jesionowa na odcinku Pluszkiejmy - granica lasu w km ok. 13+300. Nie przewiduje się kolizji z drzewostanem, znajdującym się na terenach objętych ochroną konserwatorską ani też na terenie proponowanych do objęcia ochroną alei. W kolizji z wyznaczoną linią rozgraniczającą pozostaje 5 stanowisk archeologicznych na trasie wspólnego przebiegu obydwu analizowanych wariantów. Przed rozpoczęciem każdej nowej inwestycji, a później również w trakcie jej realizacji, Inwestor jest zobowiązany pokryć koszty badań archeologicznych oraz ich dokumentacji, jeżeli przeprowadzenie tych badań jest niezbędne w celu ochrony tych zabytków. Zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych (rozpoznawcze, wykopaliskowe, nadzory) ustala wojewódzki konserwator zabytków w drodze decyzji. Rozwiązania wariantowe przewidziane dla przedsięwzięcia przekładają się na zróżnicowanie oddziaływania na obiekty zabytkowe. W przypadku wariantu 1 nie przewiduje się ingerencji w granice obiektów zabytkowych na etapie budowy. W przypadku wariantu 2 prace związane z zaprojektowanym systemem odwodnienia oraz budowa zatoki postojowej wymagają ingerencji w niewielkie fragmenty obszarów, będących granicą obiektów zabytkowych. Eksploatacja przedsięwzięcia pozostaje bez wpływu na obszary i obiekty zabytkowe w przypadku obydwu analizowanych wariantów.

Ze względu na rodzaj, skalę i zasięg inwestycji drogowej oraz oddalenie przedmiotowego przedsięwzięcia od granic państw sąsiednich, 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.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze.

Realizacja przedmiotowej inwestycji jest uzasadniona ważnym interesem społecznym. Z analizy orzecznictwa sądów administracyjnych i Naczelnego Sądu Administracyjnego wynika, że za leżącą w interesie społecznym może być uznana w szczególności realizacja inwestycji, których przedmiotem jest publicznie dostępna infrastruktura transportowa:

"Trafnie uznano, że planowana inwestycja, mająca na celu polepszenie układu komunikacyjnego leży w interesie społecznym, uzasadniającym natychmiastowe wdrożenie jej do realizacji."¹

"W ocenie Sądu prawidłowo za ważny interes społeczny i gospodarczy uznano konieczność zakończenia inwestycji w określonym terminie z uwagi na możliwość utraty funduszy unijnych, jako że inwestycja była współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Operacyjnego Rozwoju Województwa na lata 2007-2013. Ponadto istotna była pilna realizacja inwestycji z uwagi na osiągnięcie jej głównego celu, czyli ograniczenia ruchu samochodowego w centrum Kielc, wprowadzenie strefy ruchu pieszego w rejonie Rynku oraz wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego na pozostałych ulicach centrum. Realizacja inwestycji zapewni bezpieczeństwo, podniesie jakość systemu komunikacyjnego, ograniczy uciążliwości dla mieszkańców Śródmieścia K."²

W orzecznictwie stwierdza się nadto, że w interesie społecznym leży realizacja inwestycji drogowych, które powodują poprawę bezpieczeństwa ruchu na danym odcinku dróg oraz usprawniają układ komunikacyjny.³

Odnosząc powyższe ustalenia do okoliczności związanych z niniejszą Inwestycją stwierdzić trzeba, że realizuje ona następujące aspekty interesu społecznego:

- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego mającego bezpośredni wpływ na życie i zdrowie użytkowników.

Inwestor chcąc zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego musi podjąć działania, celem dostosowania drogi wojewódzkiej DW 651 do parametrów technicznych pozwalających na bezpieczne podróżowanie, zarówno dla transportu samochodowego, jak i pieszo – rowerowego. W stanie istniejącym DW 651 na przeważającej długości posiada szerokość od 5,0 do 6,0m, poszerzając się miejscami w terenie zabudowanym do 7-8 m. Zgodnie z wymaganiami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) minimalna szerokość jezdni klasy technicznej G powinna wynosić 7.0m (jezdni dwukierunkowa, pasy ruchu o szerokości 3,5m).

Oprócz wąskiej jezdni, odcinek drogi przewidziany do rozbudowy posiada niewłaściwą geometrię, zdegradowaną nawierzchnię, zdeformowane krawędzie jezdni, brak poboczy, niewystarczającą ilość ciągów pieszo – rowerowych, brak zatok autobusowych, nieuporządkowane skrzyżowania oraz znacznie ograniczoną widoczność. Wzdłuż odcinka jezdni występują drzewa, rosnące obecnie tuż przy krawędzi jezdni bądź w rowach drogowych. Gałęzie, które znajdują się na wysokości mniejszej niż wymagana skrajnia drogi, doprowadzają do braku zachowania widoczności.

Wszystkie te elementy powodują liczne sytuacje zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, mające bezpośredni wpływ na zdrowie i życie ludzkie. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 651 – z doprowadzeniem do parametrów drogi klasy G; wzmocnienie nawierzchni do nośności 100 kN/oś (z możliwością zwiększenia nośności

¹ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 14 maja 2015 r. II SA/Lu 810/14

² Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 19 sierpnia 2011 r. II SA/Ke 257/11

³ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 10 listopada 2010 r. II SA/Ke 649/10

do 115kN/oś); budowę stanowiska kontroli pojazdów dla służb ITD; budowę zatok autobusowych w miejscu istniejących przystanków; budowę ciągów pieszych oraz pieszo – rowerowych na odcinkach drogi, przechodzących przez tereny zabudowy; przebudowę istniejących skrzyżowań wraz z korektą ich geometrii; przebudowę oraz budowę nowych zjazdów indywidualnych oraz publicznych; wykonanie oznakowania pionowego i poziomego drogi wojewódzkiej; usytuowanie barier ochronnych, uporządkowanie odwodnienia pasa drogowego DW 651, przebudowę obiektów inżynierskich, budowę oświetlenia, przebudowę istniejących sieci, wycinkę drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi i zagrażającemu bezpieczeństwu, urządzenie terenów zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego, w bezpiecznej odległości od krawędzi jezdni. Wszystkie te elementy przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, mającego bezpośredni wpływ na życie i zdrowie użytkowników drogi.

- Ograniczenie negatywnych zjawisk w zakresie transportu, zmniejszając czas przejazdu oraz zwiększając komfort podróżowania mieszkańców

Zwiększone natężenie ruchu w powiązaniu z niewłaściwymi parametrami drogi w planie i w profilu, powoduje spadek komfortu jazdy oraz wzrost uciążliwości pochodzących z drogi dla otoczenia. W ramach niniejszego przedsięwzięcia planuje się zmiany geometrii trasy poprzez korekty promieni łuków poziomych oraz prostowanie trasy, a także zwiększenie nośności nawierzchni, co w dużej mierze podniesie komfort podróży.

- Realizacja jednego z elementów całego systemu inwestycji w infrastrukturę transportową województwa warmińsko – mazurskiego, zgodnie z Planem rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa warmińsko – mazurskiego na lata 2012 – 2020 z perspektywą do roku 2030

Rozbudowa drogi DW651 na odcinku Gołdap-granica województwa została ujęta w dokumencie pn. "Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030".

Niniejszy Plan rozwoju koreluje z krajowym dokumentem pn. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), który stanowi jedno z najważniejszych narzędzi realizacji celów średnio- i długookresowej strategii rozwoju kraju. Powyższa zgodność Planu rozwoju umożliwia pozyskiwanie przez Województwo dodatkowych środków na inwestycje drogowe z funduszy Unii Europejskiej oraz budżetu państwa, i opiera się przede wszystkim na realizacji projektów dofinansowanych z RPO Warmia i Mazury 2014-2020.

Wykonanie w/w Planu rozwoju będzie skutkowało poprawą bezpieczeństwa i komfortu jazdy, jak również zwiększeniem niezawodności i integracji systemów transportowych, upowszechnieniem wykorzystania rozwiązań innowacyjnych poprawiających efektywność, bezpieczeństwo systemów transportowych, użytkowników dróg oraz wpłynie na zmniejszenie uciążliwości sektora drogowego dla środowiska. Mając na uwadze, że główne gałęzie gospodarki województwa warmińsko-mazurskiego stanowią: rolnictwo, przemysł przetwórczy, przemysł drzewny, turystyka, istnieje potrzeba bezpiecznego i dobrego skomunikowania, zatem stworzenia bezpiecznej sieci drogowej bez zbędnych ograniczeń i o stanie nawierzchni, która zapewni podróżującym również komfort jazdy.

W/w Plan spełnia warunki dla dokumentu wymagającego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w związku z czym dla tego dokumentu została opracowana Prognoza oddziaływania na środowisko. Analiza uwarunkowań społeczno-gospodarczych regionu zawarta w Prognozie wykazała, że na terenie województwa warmińsko-mazurskiego:

- rosną potrzeby transportowe w zakresie przemieszczania towarów i ludzi; potrzeby te wynikają zarówno z migracji zarobkowych powiązanych z wysoką stopą bezrobocia w regionie, dużej dynamiki rozwoju sektora usług turystycznych (przy dużym rozproszeniu

obiektów w regionie) jak również ze specyficznego nadgranicznego położenia;

- wzrasta obciążenie istniejącej sieci dróg przez środki transportu przewożące towary i ludzi;
- wzrasta dostępność i wykorzystanie indywidualnych środków transportu osób (pojazdów osobowych) zwłaszcza na drogach zamiejskich.

Plan odpowiada na zidentyfikowane potrzeby transportowe, przez dostosowanie infrastruktury drogowej do dynamicznie rosnącego obciążenia dróg i umożliwia osiągnięcie celów nie tylko transportowych, ale także nadrzędnego celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom ruchu drogowego.

- Uzupelnienie sieci ścieżek rowerowych o ważną trasę na linii wschód - zachód.

Budowa ciągów pieszo – rowerowych na terenach zabudowanych w znaczny sposób zwiększy bezpieczeństwo pieszych w stosunku do stanu istniejącego, a także poprawi komunikację pieszo – rowerową.

- Ograniczenie tzw. niskiej emisji z sektora transportu drogowego, emisji hałasu

Pozostawienie przedmiotowej drogi wojewódzkiej w stanie istniejącym może doprowadzić do pogorszenia stanu nawierzchni, co w konsekwencji może mieć odzwierciedlenie w negatywnym oddziaływaniu na środowisko, zwłaszcza poprzez dalsze zmniejszanie płynności ruchu, a co za tym idzie zwiększenie emisji substancji do powietrza i hałasu. Pozostawienie stanu istniejącego naraża mieszkańców na ciągłe pogarszanie się klimatu akustycznego. Inwestycja realizowana jest w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenia przepustowości, a także zwiększenia płynności ruchu, a co za tym idzie zmniejszenia emisji toksycznych składników spalin, zmniejszenia hałasu docierającego do terenów przyległych.

Bez cienia wątpliwości wszystkie wskazane powyżej aspekty realizacji Inwestycji wpisują się w najlepiej pojęty interes społeczny, który powinien być przedkładany ponad interes stosunkowo niewielkiej grupy osób.

Natomiast zgodnie z art. 14 ust. 1 pkt. 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz.913) Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie: transportu zbiorowego i dróg publicznych. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie został powołany z dniem 1 stycznia 1999 roku uchwałą nr 1/5/99 Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 04.01.1999 r. i jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną, finansowaną z budżetu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Wykonuje w szczególności zadania określone ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 2222 z późn. zm.).

Realizacja przedmiotowej Inwestycji należy zatem bezpośrednio do ścisłych obowiązków Wnioskodawcy jako strony niniejszego postępowania. Zważywszy na doniosłość opisanych powyżej aspektów interesu społecznego oraz biorąc pod uwagę, że ich zabezpieczenie jest przejawem realizacji ustawowych obowiązków Wnioskodawcy można uznać, że realizacja Inwestycji realizuje wyjątkowo ważny interes strony, o którym mowa w art. 108 §1 KPA. Unieważnienie poprzedniej decyzji nastąpiło z uwagi niezapewnienia udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Budżet Województwa Warmińsko – Mazurskiego zabezpiecza część środków niezbędnych na wykonanie zadania. Wnioskodawca planuje sfinansować realizację inwestycji ze środków unijnych. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwi Inwestorowi niezwłoczne ubieganie się o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – uzyskiwanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1496 z późn. zm.) oraz złożenie wniosku o dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Istnieje zatem

związek pomiędzy nadaniem rygoru natychmiastowej wykonalności a możliwością realizacji Przedsięwzięcia (nadanie rygoru jest *de facto* warunkiem koniecznym jego zrealizowania przez Wnioskodawcę). Można z całą pewnością stwierdzić, że nadanie rygoru jest niezbędne nie tylko ze względu na interes społeczny, ale także ze względu na wyjątkowo ważny interes Zarządu Województwa Warmińsko – Mazurskiego w imieniu którego występuje Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, jako strony niniejszego postępowania.

Mając powyższe na uwadze, postanowiono jak w sentencji

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

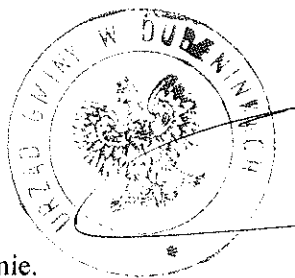
W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania,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

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r. Poz. 1044 póź .zm.).

Otrzymują:

1. Pełnomocnik
Stanisław Miłkowski
COMPLEX PROJEKT
ul. Armii Krajowej 6
40-698 Katowice.
2. Strony postępowania przez obwieszczenie.
3. A.a.



WÓJT GMINY
Ryszard Zieliński

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gołdapi