

2009-02-09 ZP
GŁÓWNY ODDZIAŁ W OLSZTYNIE
Wpłynęło dnia
Nr 1733 podpis
SEKRETARIAT



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 4 lutego 2009 r.

Michał Kietsznia

*P4
KOW*

DOOŚ-194D/2663/09/MR

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150), oraz art. 153 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie północno-wschodniej obwodnicy Olsztyna w ciągu drogi krajowej nr 51”

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia
według wariantu VI (fioletowego)
i określam następujące warunki:**

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
2. Zaplecza techniczne budowy zlokalizować poza:
 - obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U.04.92.880) [Obszarem Chronionego Krajobrazu Dolina Środkowej Łyny (w km 2+700 – 4+600 i 5+370 – 6+900), pomnikiem przyrody nr 378 (w km 5+400)] i ich bezpośrednim sąsiedztwem oraz innymi obszarami przyrodniczo cennymi; ✓

- obszarami bezpośredniego zagrożenia dla jakości wody podziemnej zbiornika nr 213 „OLSZTYN” (dolina cieku Różnowsko-Spręcowskiego, rejon ujęcia komunalnego „WADAG”, dolina rzeki Pisy w rejonie jej ujścia do jeziora Wadąg oraz dolina Strugi Wójtowskiej);
 - obszarami podmokłymi (od km 1+600 do km 1+800, od km 3+160 do km 3+530);
 - miejscami skrzyżowań projektowanej drogi z ciekami powierzchniowymi (od km 4+600 do km 4+670 – ciek płynący do jeziora Wadąg, od km 6+540 do km 6+790 – dolina rzeki Wadąg, w km 8+520 – ciek płynący do jeziora Wadąg);
 - bezpośrednim sąsiedztwem terenów zamieszkałych;
3. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami, poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą ostrożnością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, okresowe (do czasu zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi;
 4. Segregować odpady i składować w wydzielonym miejscu, w odpowiednich pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
 5. Odpady niebezpieczne segregować i przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu odbiorcy;
 6. Zaplecze budowy wyposażyć w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
 7. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00); ✓
 8. Ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa; ✓
 9. Zabezpieczyć za pomocą osłon pnie i korony drzew znajdujących się w rejonie prac budowlanych a nie przewidzianych do wycinki; ✓
 10. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie); ✓
 11. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać w trakcie realizacji przedsięwzięcia do urządzenia zieleni; ✓
 12. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów; ✓
 13. Nie powodować zmian lub ograniczeń wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmian kierunków i prędkości przepływów wód; ✓

14. Prace ziemne w rejonie zbiorników i cieków wodnych prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od marca do maja, od połowy września do połowy października);
15. Podczas prac zachować ich etapowość, tak, aby nie zamknąć tras wędrówki zwierząt – np. wygradzenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych na terenach podlegających ochronie akustycznej w następujących lokalizacjach:
 - Od km 0+100 do km 0+200, ekran o długości 100 m i wysokości 3 m, po obu stronach drogi;
 - Od km 1+400 do km 1+600, ekran o długości 200 m i wysokości 3 m, po północno-wschodniej stronie drogi;
 - Od km 1+600 do km 1+800, ekran o długości 200 m i wysokości 3 m, po północno-wschodniej stronie drogi;
 - Od km 3+100 do km 3+300, ekran o długości 200 m i wysokości 3 m, po południowo-zachodniej stronie drogi;
 - Od km 5+600 do km 5+850, ekran o długości 250 m i wysokości 4 m, po północno-wschodniej stronie drogi;
 - Od km 6+250 do km 6+450, ekran o długości 200 m i wysokości 4 m, po północno-wschodniej stronie drogi;
 - Od km 6+150 do km 6+950, ekran o długości 800 m i wysokości 4 m, po południowo-zachodniej stronie drogi;
 - Od km 6+800 do km 7+100, ekran o długości 300 m i wysokości 4 m, po północno-wschodniej stronie drogi;
2. Umieszczenie nadruku w formie poprzecznych pasów w przypadku zamontowania przezroczystych ekranów;
3. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych. Szczelne odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z drogi na odcinkach: od skrzyżowania z drogą Dywity – Różnowo do skrzyżowania z drogą Kieźliny – Słupy, od skrzyżowania z drogą Kieźliny – Słupy do skrzyżowania z drogą Olsztyn – Niekielkowo, od skrzyżowania z drogą Olsztyn – Niekielkowo do węzła Wójtowo, na terenie mostów oraz wiaduktów. Wstępne oczyszczanie wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników poprzez separatory zawiesziny – osadniki piasku;
4. Budowę obsadzonych zielenią przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
 - w km 1+650 - 1+800, przejście dla płazów, gadów i drobnych ssaków, o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
 - w km 3+300 – 3+500 przejście dolne dla zwierząt małych i średnich, o szerokości min. 6 m, wysokości min. 2,5 m, przekroju prostokątnym lub łukowatym, z wejściem obsadzonym krzewami, maksymalnie doświetlonym, z kłodami i karpami w środku;

- w km 4+640 zmodyfikowany przepust wodny dla płazów, gadów i drobnych ssaków, o szerokości powyżej 2 m i wysokości 1,5 m, przekroju prostokątnym, z uformowanym korytem wody w środku (dno wyłożone kamieniami lub tłuczniem), z półkami dla zwierząt z naturalnego podłoża o szerokości min. 0,5-1 m, wyniesione ponad maksymalne zwierciadło wody, łączące się w sposób ciągly z terenem przyległym;
 - w km 6+640 przejście pod poszerzonym mostem nad doliną rzeki Wadąg dla zwierząt małych i średnich, strefa udostępniona jako przejście (dla obu brzegu) powinna mieć min. 5 m wysokości i 10 m szerokości (powyżej poziomu zalewania), należy zachować naturalne koryto rzeki i porastającą to miejsce roślinność;
5. Zastosowanie przy przejściu dla płazów betonowych plotów o wysokości 0,5 m, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia;
 6. Zastosowanie obustronnych ogrodzeń drogi na całej długości drogi z siatki metalowej, zabezpieczających przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Wysokość minimalna siatki powinna wynosić 220 cm, a na odcinkach przebiegających przez tereny leśne 250 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm, oczka siatki o zmiennej wielkości, zmniejszającej się ku dołowi, tak aby uniemożliwić wejście na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom.

III. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska wpłynął wniosek Wojewody Warmińsko-Mazurskiego o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie północno-wschodniej obwodnicy Olsztyna w ciągu drogi krajowej nr 51”, na podstawie art. 48 ust. 2 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska* (pismo: ŚR.I-6613-006/08).

Zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt.1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, z dniem wejście w życie ww. ustawy, kompetencje ministra

właściwego do spraw środowiska, w zakresie postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska*, przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano „Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy i późniejszej eksploatacji obwodnicy północno-wschodniej Olsztyna w ciągu DK nr 51”, sporządzony przez konsorcjum firm: *Usługi dotyczące ochrony powietrza* – Andrzej Jamiołkowski i *Acer* – Jerzy Łaźniewski, w Słupach k/Olsztyna w 2007 r.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, na odcinku od rejonu miejscowości Dywity, położonej na północ od Olsztyna do rejonu wsi Wójtowo, na wschód od Olsztyna. Polega ono na budowie północno-wschodniej obwodnicy Olsztyna w ciągu drogi krajowej nr 51. Przedsięwzięcie stanowi II etap budowy obwodnicy, której część południowa realizowana będzie w ciągu drogi krajowej nr 16.

Budowa obwodnicy ma na celu przejęcie zewnętrznego i części wewnętrznego ruchu tranzytowego z obecnego układu komunikacyjnego miasta, poprawę dostępności do obszarów przemysłowo-składowych miasta zlokalizowanych w jego wschodniej i południowo-wschodniej części oraz poprawę dostępności do obszarów gmin Gietrzwałd, Stawiguda, Purda, Barczewo, Dywity.

Północno-wschodnia obwodnica Olsztyna będzie biec w całości po nowym śladzie i będzie posiadać parametry drogi głównej ruchu przyspieszonego. Zakres prac obejmie budowę drogi o profilu dwujezdniowym, po dwa pasma dla każdej jezdni z utwardzonymi pobocznymi i pobocznymi gruntowymi, dróg serwisowych, budowę węzła, 4 przejść dla zwierząt oraz budowę mostów na rzekach Wadąg, Orzechówka i Kanał Elżbiety.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozpatrywano wariant zerowy polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia oraz cztery warianty przebiegu: wariant IV – pomarańczowy, wariant VI – fioletowy, wariant VIII – granatowy, społeczny „za Wadągiem”, wariant VIII a – czerwony, społeczny „za Wadągiem”.

Wariant zerowy oznacza sytuację, w której ruch będzie się odbywał po istniejącej sieci dróg, co przy przewidywanym wzroście natężenia ruchu daje podstawy do przewidywania nasilania się negatywnego oddziaływania drogi na środowisko, dobra kultury i warunki życia ludzi. Negatywne oddziaływane w szczególności polegałoby na spadku przepustowości, zmniejszeniu średniej prędkości pojazdów w godzinach szczytu, wzroście emisji zanieczyszczeń, pogorszeniu się klimatu akustycznego, niszczeniu nawierzchni, wydłużeniu czasu podróży oraz obniżeniu bezpieczeństwa i sprawności ruchu. W związku z tym wariant zerowy odrzucono.

Po wszechstronnej analizie możliwych przebiegów trasy obwodnicy jako najlepszy z punktu widzenia ochrony istniejących obiektów budowlanych, siedlisk przyrodniczych, zabytków kultury materialnej, zdrowia człowieka a także warunków technicznych realizacji przedsięwzięcia wybrano wariant VI – fioletowy.

Trasa wariantu VI – fioletowego zaczyna się na północ od miejscowości Dywity, do km 3+160 przebiega przez pola uprawne i ugory na północy i północnym wschodzie od zabudowań wsi Dywity i mija w odległości od 40 do 150 m pięć domów mieszkalnych

i dwa gospodarstwa. W km od 1+050 do 1+700 trasa przebiega w odległości ok. 50 m od osiedla domów jednorodzinnych i zabudowy usługowej. W km 1+600 trasa sąsiaduje z terenami podmokłymi. W km 1+780 - 2+000 planowana obwodnica mija w odległości 160 m osiedle domów jednorodzinnych, a w km 2+300 w odległości 210 m gospodarstwo. W km 3+160 - 3+530 droga przecina podmokłą Dolinę Dywicką, a w km 3+190 zabudowę wsi Dągi, oddaloną od trasy o 30-40 m. W km 3+530 - 5+370 trasa przebiega przez tereny z drobnymi zadrzewieniami, pola i nieużytki, mija w odległości 100 - 240 m kilka budynków mieszkalnych, w odległości 50-230 m cztery gospodarstwa. W km 4+600 - 4+670 droga przecina dolinę cieką płynącego w kierunku jeziora Wadąg. W km 5+360 - 5+560 trasa mija ogrody działkowe, a w km 5+560 - 6+540 ugory, miejscami podmokłe i w odległości 80-220 m trzy gospodarstwa. W km 6+240 - 6+540 po obu stronach projektowanej drogi znajdują się ogródki działkowe. W km 6+390 w odległości 100 m znajduje się zabudowa mieszkalna, a w km 6+540 w odległości 10 m dom mieszkalny. W km 6+540 - 6+790 trasa przecina dolinę rzeki Wadąg, a w km 6+640 - 6+940 sąsiaduje w odległości 100 m ze wsią Zalbki. W km 6+790 - 8+590 trasa przecina nieużytki i tereny ruderalne, od wschodu graniczy z torfowiskiem niskim, a w km 7+940 - 8+590 na zachodzie graniczy z terenami przemysłowymi i magazynowo-usługowymi. W km 6+980 trasa mija w odległości 90 m gospodarstwo. W km 8+520 droga przecina ciek płynący w kierunku jeziora Wadąg. W km 8+710 - 11+111 (koniec trasy, węzeł Wójtowo) trasa przebiega przez pola, łąki, nieużytki i zadrzewienia śródpolne.

Zgodnie z zaleceniami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Zaplecza budowlane będą zlokalizowane poza: obszarami chronionymi w świetle ustawy o ochronie przyrody i ich sąsiedztwem, obszarami bezpośredniego zagrożenia dla jakości wody podziemnej zbiornika nr 213 „OLSZTYN”, obszarami podmokłymi, miejscami skrzyżowań projektowanej drogi z ciekami powierzchniowymi oraz bezpośrednim sąsiedztwem terenów zamieszkałych.

Powierzchnia ziemi będzie zabezpieczona poprzez magazynowanie zbiorników z olejem oraz wyścielenie materiałami izolacyjnymi na czas budowy stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach, w kontenerach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne będą segregowane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu odbiorcy. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

W wyniku budowy obwodnicy konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod drogę. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana, jeśli będzie spełniać wymagania, jako warstwa pod przyszłą zielenią.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00 – 22.00). Uciążliwości te będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji drogi, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Projektowany odcinek drogi przebiega jednak w większości przez tereny niewymagające ochrony akustycznej. W celu ochrony akustycznej zaprojektowano budowę ekranów akustycznych, wymienionych w punkcie II.1 sentencji.

Dla weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie, zaleca się przeprowadzenie analizy porównawczej w zakresie rzeczywistego oddziaływania trasy i oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony zabudowy. Analiza zostanie wykonana w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych, pylenie powstające w procesie formowania trasy nowej drogi, manipulacji masami ziemnymi, dowozem kruszyw. Zasięg tych oddziaływań ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Z obliczeń wynika, że w okresie eksploatacji drogi, zarówno w momencie oddania jej do użytku, jak i prognozowanego 10-letniego okresu jej użytkowania poziom maksymalnych stężeń zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery nie będzie przekraczał stężeń dopuszczalnych.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi będą odprowadzane z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych. Szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi, do odbiorników będzie miało miejsce na odcinkach od skrzyżowania z drogą Dywity – Różnowo do skrzyżowania z drogą Kieźliny – Słupy, od skrzyżowania z drogą Kieźliny – Słupy do skrzyżowania z drogą Olsztyn – Niekielkowo, od skrzyżowania z drogą Olsztyn – Niekielkowo do węzła Wójtowo, na terenie mostów oraz wiaduktów.

Prace przy budowie będą prowadzone w taki sposób, by nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód oraz w sposób pozwalający uniknąć sytuacji odwodnienia pobliskich terenów, takich jak małe oczka wodne, zbiorniki okresowe, zabagnienia będące miejscem życia i żerowania drobnych zwierząt (głównie płazów, gadów, ptaków i drobnych ssaków).

Planowana inwestycja przecina teren chroniony – *Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Środkowej Łyny* (w km 2+700 – 4+600 i 5+370 – 6+900). OChK Dolina Środkowej Łyny powołany został rozporządzeniem nr 21 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia

14 kwietnia 2003 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (Dz. U. Wojewody Warmińsko-Mazurskiego nr 52, poz. 725). Ze względu na niewielki zakres ingerencji w OChK, oraz dzięki zakazowi lokalizacji na jego terenie zaplecza technicznego, planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla istnienia wyżej wymienionej formy ochrony obszarowej.

Trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie pomnika przyrody nr 378 (w km 5+400). Pomnik ten to cztery głazy – 2 granity, granitognejs i kwarcyt jotuński. Planowana inwestycja nie wpłynie na pomnik negatywnie.

Północno-wschodnia obwodnica nie koliduje z obszarami Europejskiej Sieci ekologicznej Natura 2000, jest bowiem umiejscowiona w znacznej od nich odległości. Najbliżej położony obszar to Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB 280007 *Puszcza Napiwodzko-Ramucka* znajdujący się w odległości 7 km od węzła Wójtowo. Nie występuje również konflikt między obwodnicą a proponowanym obszarem siedliskowym *Ostoja Napiwodzko-Ramucka* (PLH 280026), znajdującym się w odległości minimalnej ok. 10 km na południe od korytarza obwodnicy.

Planowana obwodnica przebiegać będzie w początkowym odcinku w odległości min. ok. 1000 m od obszaru wodno-błotnego *Dolina Rożnowska*, ale zważywszy na odległość uznać należy, iż obwodnica nie zagrozi cennym biotopom i biocenozom doliny.

W celu przeciwdziałania fragmentacji ostoi zwierząt oraz zachowania korytarza migracyjnych zaprojektowano przejścia dla zwierząt, w tym także przepust wodny, celem umożliwienia migracji drobnych zwierząt (małe ssaki, płazy, gady), szczególnie w aspekcie występowania traszki grzebieniastej (*Triturus cristatus*) – gatunku znajdującego się w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Dodatkowo w celu zabezpieczenia przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt zostaną wprowadzone dla terenów kompleksów leśnych i ich sąsiedztwa obustronne wygrodenia drogi z siatki o wysokości 250 cm, zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na drogę, oraz z odpowiednio dobranym rozmiarem oczka siatki, tak aby uniemożliwić wejście na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom. Będą one wykonane po zagospodarowaniu przejść dla zwierząt, aby nie uniemożliwić im wędrówki.

Przy przejściu dla płazów zastosowane będą betonowe płoty o wysokości 0,5 m, zabezpieczające przed przedostaniem się płazów na drogę i kierujące je do przepustu. Prace ziemne przy przejściach w rejonie cieków wodnych i obszarów podmokłych będą prowadzone poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od marca do maja i od połowy września do połowy października).

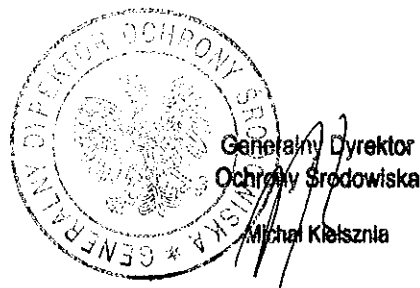
Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona w okresie zimowym poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).

Planowana obwodnica nie naruszy również żadnego ze stanowisk zabytków archeologicznych, które jest wpisane do rejestru zabytków archeologicznych.

Uwzględniając przedstawione zalecenia, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie, zgodnie z art. 153 ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, nie przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy.



Otrzymują:

- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie;
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego.