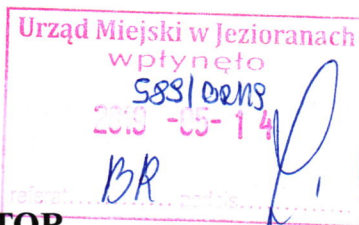




**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**



P. F. Fiedorowicz  
14.05.19  
pku

Olsztyn, 10 maja 2019 r.

WOOS.420.13.2019.MK.13

**DECYZJA**

**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 i art. 84 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 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.) a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Inwestora – Gminę Jeziorany oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie (znak: ZNS.4083.29.2019.MA) i Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (znak: BI.RZS.436.272.2019.KM),

**orzekam**

1. **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Kostrzewy-Krokowo, gmina Jeziorany.**
2. **Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

**UZASADNIENIE**

Przedmiotowa inwestycja polegająca na **przebudowie drogi gminnej Kostrzewy-Krokowo, gmina Jeziorany**, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) w brzmieniu „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznej i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. I 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 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.), dla przedsięwzięć, których wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego lub podmiot od niej zależny, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Inwestor – Gmina Jeziorany wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem z dnia 21 stycznia 2019 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *Kodeks postępowania administracyjnego*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem z 13 lutego 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.1, zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie poinformowano, że z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, o każdym jego etapie, informowane będą poprzez obwieszczenia, umieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ w Olsztynie), a także na stronie BIP RDOŚ w Olsztynie.

W toku prowadzonego postępowania RDOŚ w Olsztynie pismem z 13 lutego 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.2, wezwał Inwestora do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia (KIP), m.in. o doprecyzowanie informacji dotyczących planowanej wycinki drzew. Inwestor złożył uzupełnienie do KIP dnia 27 lutego 2019 r. Jednakże złożone przez Inwestora uzupełnienie nie wystarczyło, aby w przedmiotowej sprawie zająć stanowisko, zatem tutejszy organ, pismem z dnia 6 marca 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.5, ponownie wezwał Inwestora o uzupełnienie dokumentacji w zakresie planowanej wycinki drzew. Odpowiedź od Inwestora na ww. pismo wpłynęła do tutejszego urzędu dnia 14 marca 2019 r.

Pismem z dnia 18 marca 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.7 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie w opinii sanitarnej z 1 kwietnia 2019 r., znak: ZNS.4083.29.2019.MA (data wpływu do tutejszego urzędu 04.04.2019 r.), pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowej inwestycji, uznając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem z dnia 18 marca 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.8, zwrócił się do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko. Dyrektor RZGW w Białymstoku PGW Wody Polskie w opinii z dnia 1 kwietnia 2019 r., znak: BI.RZS.436.272.2019.KM (data wpływu do tutejszego urzędu 05.05.2019 r.) stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiskowych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, mając na uwadze ww. opinię sanitarną, opinię RZGW w Białymstoku oraz uwarunkowania środowiskowe, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, postanowieniem z dnia 12 kwietnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.10 stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Działając zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *Kodeks postępowania administracyjnego*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pismem z dnia 12 kwietnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.13.2019.MK.11 powiadomił strony o zebranych materiale dowodowym. Jednocześnie poinformował o możliwości zapoznania i wypowiedzenia się odnośnie do zgromadzonych dowodów i materiałów, w terminie do 30 kwietnia 2019 r. We wskazanym przez tutejszy organ terminie, strony postępowania nie wniosły żadnych uwag odnośnie do planowanego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie nawierzchni gruntowo-żwirowej drogi gminnej Kostrzewy – Krokowo w gminie Jeziorany, w powiecie olsztyńskim, w województwie warmińsko-mazurskim. Łączna długość planowanej do przebudowy drogi wynosi 2360 m. Początek planowanej inwestycji zlokalizowany jest w miejscowości



Kostrzewy – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 595, natomiast koniec znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Krokowo. Inwestycja będzie realizowana w granicy istniejącego pasa drogowego, na działce nr 58, obręb Kostrzewy, gm. Jeziorany oraz na działce nr 252 obręb Krokowo, gmina Jeziorany. Droga gminna przebiega przez obszar niezabudowany z drobną zabudową siedliskową, otoczoną gruntami rolnymi. Obecnie droga gruntowa jest drogą dwukierunkową o zmiennej szerokości. Teren objęty zakresem projektu nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Etap realizacji projektowanej inwestycji będzie obejmował następujące prace:

- przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu podłużnego i poprzecznego, jej poszerzenia oraz wzmocnienia,
- dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi, tj. minimalna szerokość pasa drogowego 2,5 m,
- roboty ziemne, odtworzenie rowów przydrożnych,
- wykonanie zjazdów na posesje przyległe do drogi,
- odnowę i uzupełnienie oznakowania.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla mieszkańców sąsiadujących z drogą budynków oraz dla środowiska przyrodniczego. W ramach przedmiotowej inwestycji nie będzie prowadzona wycinka drzew. Korytowanie podłoża planowane jest na głębokości do 50 cm. Wymiana podbudowy będzie stosowana jedynie w miejscach, gdzie zlokalizowany jest grunt nośny, technologia robót nie przewiduje ingerencji w system korzeniowy drzew. W przypadku odkrycia systemu korzeniowego drzew, roboty zostaną wykonane ze szczególną ostrożnością za pomocą narzędzi ręcznych, bez użycia ciężkich maszyn drogowych. Odkryty system korzeniowy zostanie jak najszybciej ponownie zasypyany. Nie przewiduje się wycinania systemu korzeniowego drzew. Drzewa, w pobliżu których będą prowadzone prace budowlane zostaną odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami np. poprzez zastosowanie obudowy w postaci ekranów z desek.

Konstrukcja jezdni zostanie wykonana na podbudowie z kruszywa naturalnego. Nawierzchnię jezdni projektuje się wykonać z betonu asfaltowego, pobocza pozostaną grunty. Przebudowa drogi wykonana zostanie metodami tradycyjnymi, przy wykorzystaniu maszyn roboczych takich jak: koparki, ładowarki czy samochody ciężarowe do przewozu mas ziemnych i bitumicznych. Przebudowa drogi zakłada wykonanie następujących warstw konstrukcyjnych nawierzchni:

- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm,
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm,
- podbudowy zasadniczej z kamienia łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości warstwy 20 cm,
- warstwy mrozoodpornej z kruszywa naturalnego lub łamanego drobnoziarnistego o grubości min. 15 cm.

Pobocza ziemne zostaną wyprofilowane, zagęszczone z ułożonym humusem na grubości 10 cm i obsiane trawą. Przed wykonaniem nawierzchni drogi, podłoże pod nawierzchnią zostanie zagęszczone w celu uzyskania maksymalnie dobrego efektu podłoża, spadki poprzeczne będą dostosowane do sposobu odwodnienia drogi.

Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową zostanie zlokalizowane poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, poza terenami zlokalizowanymi w pobliżu rzek, jezior, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarów podmokłych. Ponadto, zaplecze budowy należy zlokalizować min. 50 m od rowów melioracyjnych przecinających planowany do przebudowy odcinek drogi. Miejsca, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników i miejsca tankowania pojazdów zostanie uszczelniony (wyłożony materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Teren budowy zostanie wyposażony w sorbent i pojemnik na zużyty sorbent na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych.

Zużyty sorbent zostanie przekazany podmiotowi uprawnionemu do zagospodarowania odpadu niebezpiecznego. Materiały sypkie (np. cement, wapno) będą przechowywane w szczelnych workach, w pomieszczeniach tymczasowych magazynów. Materiały sypkie, takie jak piasek czy żwir magazynowane będą w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami. Zapotrzebowanie na energię elektryczną pokryte zostanie z istniejącej sieci elektroenergetycznej. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Nie przewiduje się powstawania nadmiaru mas ziemnych, większość urobku zostanie zagospodarowana na miejscu budowy. Wszystkie odpady powstałe podczas etapu realizacji będą wstępnie segregowane i magazynowane na terenie budowy w przeznaczonym do tego celu miejscu i odpowiednio zabezpieczonym, a następnie przekazywane do unieszkodliwienia lub odzysku specjalistycznym firmom. Po zakończeniu inwestycji teren budowy i zaplecza zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu zbliżonego do pierwotnego.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu, zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego (koparki, równiarki, zagęszczarki itp.) oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznej czas pracy sprzętu mechanicznego zostanie ograniczony wyłącznie do pory dnia (tj. od 6:00 do 22:00) przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości sprawnych maszyn. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przedmiotowa przebudowa nie zmieni funkcji drogi, a spowoduje znaczną poprawę komfortu jazdy. Dzięki wykonaniu nawierzchni utwardzonej asfaltowej, w sposób znaczący zostanie ograniczona uciążliwość pylenia powodowana ruchem pojazdów na analizowanym odcinku. Realizacja projektu wpłynie także na obniżenie poziomu emisji hałasu. Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowej drodze gminnej jest względnie niewielkie i nie niesie zagrożenia nadmiernej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Powstające odpady związane z oczyszczaniem nawierzchni drogowych odbierać będzie firma zajmująca się utrzymaniem ulic i placów, posiadająca odpowiednie uprawnienia. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni utwardzonych będą podlegały spływowi zgodnie ze spadkiem nawierzchni do rowów przydrożnych, na tereny zielone. Na etapie eksploatacji inwestycji należy przeprowadzać systematyczne kontrole stanu technicznego oraz drożności rowów i przepustów celem zapewnienia stałego odpływu wody.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Pregoty, dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty*, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1959). Planowana inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) o nazwie *Dopływ spod Krokowa* (kod: PLRW7000185846392), która posiada status naturalnej części wód. Jej stan określono jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażona. Inwestycja zlokalizowana jest także w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) o nazwie *Wipsówka* (kod: PLRW700018584469), która posiada status naturalnej części wód. Jej stan określono jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażona. Celem środowiskowym dla ww. jednolitych części wód jest utrzymanie dobrego stanu ekologicznego oraz co najmniej dobrego stanu chemicznego. Ponadto Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych o kodzie: PLGW700020. Stan ilościowy i chemiczny zidentyfikowanej jednolitej części wód podziemnych oceniono natomiast jako dobry i wskazano, że osiągnięcie celu środowiskowego nie jest zagrożone. Dla jednolitych części wód podziemnych będących w co najmniej dobrym stanie ilościowym i chemicznym celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Z uwagi na lokalizację, zakres i sposób odprowadzenia wód opadowych, realizacja

inwestycji nie spowoduje dopływu zanieczyszczeń do jednolitych części wód, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu tych wód i nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko stwierdzono, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Objęta przebudową droga nie jest zlokalizowana na obszarach przyrodniczo cennych, objętych ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.). Najbliższy sąsiadujący z inwestycją obszar chroniony oddalony jest od niej ponad 800 m w kierunku północno-wschodnim i jest to *Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Symsarny*. Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia poza granicami obszarów chronionych, w terenie o charakterze rolniczym i zurbanizowanym stwierdzić należy, iż nie jest prawdopodobne wystąpienie znacząco negatywnych oddziaływań na ww. obszar chronionego krajobrazu.

Na badanym obszarze nie stwierdzono gatunków roślin objętych ochroną ścisłą. Las, który występuje na niewielkim odcinku przedmiotowej drogi, o dł. ok. 450 m, to głównie las mieszany świeży, gdzie dominują gatunki drzew związane z łąkami. Drzewa przydrożne stanowią głównie jesiony i klony. Na terenie projektowanej inwestycji nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie prawnej.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na klimat i jego zmiany. Nie wpłynie na zwiększenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. Po zakończeniu budowy inwestycji poprawią się warunki przejazdu, co pozwoli na zmniejszenie ilości spalin, hałasu i pyłów wprowadzanych do środowiska.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, w tym obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i leśnych oraz w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochrony zbiorników wód śródlądowych. W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary ochrony uzdrowiskowej ani obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują korytarze ekologiczne.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań) i nie spowodują istotnych zmian w środowisku. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz istniejący sposób zagospodarowania terenów sąsiednich nie przewiduje się możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe.

## POUCZENIE

**Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 57 § 5 kodeksu postępowania administracyjnego termin uważa się za zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, którym obecnie jest Poczta Polska S.A. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne, o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.**

**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 brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata Moździerz

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku....

Otrzymują:

1. Gmina Jeziorany
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa-obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku PGW Wody Polskie

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2018 r., poz. 1044 z późn. zm.) – gmina, jako jednostka samorządu terytorialnego jest zwolniona z opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja niniejsza stała się  
ostateczna w dniu 11.06.2019 r.  
Olsztyn dnia 26.06.2019 r.

REGIONALNA DYREKCJA  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie  
10-437 Olsztyn  
ul. Dworcowa 60

Małgorzata Konopka  
Starszy Inspektor  
26.06.2019 r.



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

WOOS.420.13.2019.MK.13

Urząd Miejski w Jezioranach  
wpłynęło  
58816RMS  
2019 -05- 14  
referat... podpis...

P. F. Fiedorowicz  
14.05.19  
[Signature]

Olsztyn, 10 maja 2019 r.

**Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 10 maja 2019 r., znak: WOOS.420.13.2019.MK.13 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *przebudowie drogi gminnej Kostrzewy-Krokowo, gmina Jeziorany.***

### **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie nawierzchni gruntowo-żwirowej drogi gminnej Kostrzewy – Krokowo w gminie Jeziorany, w powiecie olsztyńskim, w województwie warmińsko-mazurskim. Łączna długość planowanej do przebudowy drogi wynosi 2360 m. Początek planowanej inwestycji zlokalizowany jest w miejscowości Kostrzewy – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 595, natomiast koniec znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Krokowo. Inwestycja będzie realizowana w granicy istniejącego pasa drogowego, na działce nr 58, obręb Kostrzewy, gm. Jeziorany oraz na działce nr 252 obręb Krokowo, gmina Jeziorany. Droga gminna przebiega przez obszar niezabudowany z drobną zabudową siedliskową, otoczoną gruntami rolnymi. Obecnie droga gruntowa jest drogą dwukierunkową o zmiennej szerokości. Teren objęty zakresem projektu nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Etap realizacji projektowanej inwestycji będzie obejmował następujące prace:

- przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu podłużnego i poprzecznego, jej poszerzenia oraz wzmocnienia,
- dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi, tj. minimalna szerokość pasa drogowego 2,5 m,
- roboty ziemne, odtworzenie rowów przydrożnych,
- wykonanie zjazdów na posesje przyległe do drogi,
- odnowę i uzupełnienie oznakowania.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla mieszkańców sąsiadujących z drogą budynków oraz dla środowiska przyrodniczego. W ramach przedmiotowej inwestycji nie będzie prowadzona wycinka drzew. Korytowanie podłoża planowane jest na głębokości do 50 cm. Wymiana podbudowy będzie stosowana jedynie w miejscach, gdzie zlokalizowany jest grunt nośny, technologia robót nie przewiduje ingerencji w system korzeniowy drzew. W przypadku odkrycia systemu korzeniowego drzew, roboty zostaną wykonane ze szczególną ostrożnością za pomocą narzędzi ręcznych, bez użycia ciężkich maszyn drogowych. Odkryty system korzeniowy zostanie jak najszybciej ponownie zasypyany. Nie przewiduje się wycinania systemu korzeniowego drzew. Drzewa, w pobliżu których będą prowadzone prace budowlane zostaną odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami np. poprzez zastosowanie obudowy w postaci ekranów z desek.

Konstrukcja jezdni zostanie wykonana na podbudowie z kruszywa naturalnego. Nawierzchnię jezdni projektuje się wykonać z betonu asfaltowego, pobocza pozostaną



gruntowe. Przebudowa drogi wykonana zostanie metodami tradycyjnymi, przy wykorzystaniu maszyn roboczych takich jak: koparki, ładowarki czy samochody ciężarowe do przewozu mas ziemnych i bitumicznych. Przebudowa drogi zakłada wykonanie następujących warstw konstrukcyjnych nawierzchni:

- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm,
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm,
- podbudowy zasadniczej z kamienia łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości warstwy 20 cm,
- warstwy mrozoodpornej z kruszywa naturalnego lub łamanego drobnoziarnistego o grubości min. 15 cm.

Pobocza ziemne zostaną wyprofilowane, zagęszczone z ułożonym humusem na grubości 10 cm i obsiane trawą. Przed wykonaniem nawierzchni drogi, podłoże pod nawierzchnią zostanie zagęszczone w celu uzyskania maksymalnie dobrego efektu podłoża, spadki poprzeczne będą dostosowane do sposobu odwodnienia drogi.

Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową zostanie zlokalizowane poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, poza terenami zlokalizowanymi w pobliżu rzek, jezior, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarów podmokłych. Ponadto, zaplecze budowy należy zlokalizować min. 50 m od rowów melioracyjnych przecinających planowany do przebudowy odcinek drogi. Miejsca, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników i miejsca tankowania pojazdów zostanie uszczelniony (wyłożony materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Teren budowy zostanie wyposażony w sorbent i pojemnik na zużyty sorbent na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych. Zużyty sorbent zostanie przekazany podmiotowi uprawnionemu do zagospodarowania odpadu niebezpiecznego. Materiały sypkie (np. cement, wapno) będą przechowywane w szczelnych workach, w pomieszczeniach tymczasowych magazynów. Materiały sypkie, takie jak piasek czy żwir magazynowane będą w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami. Zapotrzebowanie na energię elektryczną pokryte zostanie z istniejącej sieci elektroenergetycznej. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Nie przewiduje się powstawania nadmiaru mas ziemnych, większość urobku zostanie zagospodarowana na miejscu budowy. Wszystkie odpady powstałe podczas etapu realizacji będą wstępnie segregowane i magazynowane na terenie budowy w przeznaczonym do tego celu miejscu i odpowiednio zabezpieczonym, a następnie przekazywane do unieszkodliwienia lub odzysku specjalistycznym firmom. Po zakończeniu inwestycji teren budowy i zaplecza zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu zbliżonego do pierwotnego.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu, zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego (koparki, równiarki, zagęszczarki itp.) oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznej czas pracy sprzętu mechanicznego zostanie ograniczony wyłącznie do pory dnia (tj. od 6:00 do 22:00) przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości sprawnych maszyn. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przedmiotowa przebudowa nie zmieni funkcji drogi, a spowoduje znaczną poprawę komfortu jazdy. Dzięki wykonaniu nawierzchni utwardzonej asfaltowej, w sposób znaczący zostanie ograniczona uciążliwość pylenia powodowana ruchem pojazdów na analizowanym odcinku. Realizacja projektu wpłynie także na obniżenie poziomu emisji hałasu. Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowej drodze gminnej jest względnie niewielkie i nie niesie zagrożenia nadmiernej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Powstające odpady związane z oczyszczaniem nawierzchni drogowych odbierać będzie firma zajmująca się



utrzymaniem ulic i placów, posiadająca odpowiednie uprawnienia. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni utwardzonych będą podlegały spływowi zgodnie ze spadkiem nawierzchni do rowów przydrożnych, na tereny zielone. Na etapie eksploatacji inwestycji należy przeprowadzać systematyczne kontrole stanu technicznego oraz drożności rowów i przepustów celem zapewnienia stałego odpływu wody.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

*Agata Moździerz*