

OPRACOWANIE WYKONAŁO KONSORCJUM FIRM:



Usługi dotyczące ochrony powietrza
Andrzej Jamiołkowski

10-381 Olsztyn, Słupy 35; tel. 089 513 53 03, 602 822 969,
e-mail: jandrzej@box43.pl lub ajamiolkowski@tlen.pl
REGON 510023130 NIP 739-104-09-34



ACER
Jerzy Łaźniewski

11-034 Stawiguda, ul. Pogodna 3, tel. 089 512 60 32, 608 897 831,
e-mail: iwoalga@tlen.pl
REGON 510428000 NIP 534-117-83-68

**Raport o oddziaływaniu na środowisko
budowy i późniejszej eksploatacji
obwodnicy Olecka w ciągu drogi krajowej nr 65**

stan przewidywany
przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

STRESZCZENIE

OPRACOWALI:

Kierownik Projektu: **mgr Andrzej Jamiołkowski**
inżynier - specjalista II stopnia

Wykonawcy: **dr inż. Iwona Łaźniewska**
inżynier ochrony środowiska

mgr inż Jerzy Łaźniewski
inżynier ochrony środowiska

zagadnienia geologiczne i hydrogeologiczne opracował:
mgr inż. Edward Chuć
geolog, hydrogeolog

GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W OLSZTYNIE
Al. Warszawska 89
10-083 Olsztyn

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data 22-12-2008 ZASTĘPCA DYREKTORA
ODDZIAŁU

Podpis *Roman Czstelka*
mgr inż. Roman Czstelka
od str 1 do str 17

STRESZCZENIE

Celem niniejszego opracowania jest określenie oddziaływań środowiskowych związanych z budową i późniejszą eksploatacją obwodnicy Olecka w ciągu DK 65 na odcinku od ok. km 35+000 do ok. km 43+500 – w oparciu o dane niektórych, dostępnych już opracowań projektowych, wykonanych przez Biuro Inżynierskie „DAMART” ze Szczecina.

Wg informacji zleceniodawcy, zamierzenie inwestycyjne ma być zrealizowane w latach 2009 – 2010, z oddaniem do użytku nowego odcinka drogi w roku 2011.

Inwestycja polega na budowie nowego odcinka drogi jednojezdniowej, 3 pasowej. Zawsze będą dwa pasy prowadziły w jedną stronę, a jeden w drugą, ze zmianą co pewną odległość. Długość całego planowanego do budowy nowego odcinka DK 65 wynosi ok. 7.65 km.

Planowana inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U nr 257 z 2004 r., poz. 2573 + zmiana Dz. U. nr 92 z 2005 r., poz. 769 i Dz.U. nr 158 z 2007 r. 1105), zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. Burmistrz Olecka, po zasięgnięciu stosownych opinii wydał postanowienie o konieczności opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w pełnym zakresie. Niniejsze opracowanie jest próbą spełnienia tegoż wymogu.

Inwestycja – w żadnym z wariantów nie będzie przebiegać ani zbliżać się do terenów objętych formalną ochroną przyrody w ramach sieci Natura 2000, ani nie będzie przebiegać przez obszary postulowane do objęcia tą formą ochrony przyrody, w ramach sieci Natura 2000.

W 2004 r. przygotowany zastał dla ówczesnie wykonanej koncepcji budowlanej przebiegu obwodnicy Olecka „Raport o oddziaływaniach na środowisko” wykonany przez Biuro „Transprojekt-Warszawa”. Podstawą prawną tego opracowania była obowiązująca wówczas tzw. „spec ustawa” – ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. z 2003 r., nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami), którą obecny stan prawny całkowicie usunął z postępowania administracyjnego.

Przedmiotem analiz w niniejszym „Raporcie...” będą oprócz wariantu bezinwestycyjnego „0” dwa zaproponowane obecnie przez projektantów (Biuro Inżynierskie DAMART ze Szczecina) warianty inwestycyjne nowego odcinka drogi – I „Niebieski” oraz II „Czerwony”.

Zakres inwestycji obejmuje realizację obwodnicy m. Olecka na odcinku od miejscowości Sedranki do miejscowości Kukowo o długości ok. 7,3 km. Początek budowanego odcinka umiejscowiony jest na drodze krajowej nr 65 w km ok. 35+000 – ok. 1200 m na północny zachód od granic miasta Olecko. Końcowy odcinek tej obwodnicy łączy się z obecną DK 65 w rejonie km 43+000 – ok. 2 km na południowy zachód od granic miasta.

Przewidziana do budowy droga będzie bieć zupełnie nowym śladem. Droga po wybudowaniu na analizowanym odcinku ma spełniać wymogi drogi klasy GP.

Projektowany odcinek drogi leży w granicach gminy Olecko, w województwie warmińsko-mazurskim. Droga administrowana jest przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad / Oddział w Olsztynie.

Przy aktualnym stanie istniejącej drogi przebiegającej przez zwartą zabudowę miasta ulicami Goldapską, Wojska Polskiego, odcinkiem ul. Zwycięstwa i ul. Elcką. Ten przebieg generuje zagrożenia dla mieszkańców, użytkowników pojazdów samochodowych, pieszych jak i dla środowiska. Modernizacja układu komunikacyjnego w rejonie miasta Olecka pozwoli na zmniejszenie tych zagrożeń i zwiększenie możliwości przeniesienia rosnącego ciągle ruchu. Nadto w miejscach na odcinku biegnącym przez miasto i jego tereny zabudowane, stan istniejący naraża mieszkańców terenów sąsiadujących z drogą na znaczny hałas generowany przez ruch pojazdów. Jak wykazały symulacje komputerowe (szczegóło w „Raporcie...”) pozostawienie stanu istniejącego bez zmian, może doprowadzić do generowania w rejonie zabudowy mieszkalnej znacznych, i stale rosnących, poziomów hałasu. Analizowana budowa obwodnicy uwolni mieszkańców Olecka od uciążliwości i zagrożeń związanych z przejściem ruchu samochodowego przez miasto, a kierowcom przyspieszy przejazd w sąsiedztwie miejscowości.

Jak wynika z opracowania zachowanie wariantu „Zero” – jako szkodliwego środowiskowo gdzie negatywne oddziaływania będą się z czasem nasilać i nie spełniającego odpowiednio swych funkcji komunikacyjnych, nie powinno być brane pod uwagę.

W przypadku pozostania przy wariacie bezinwestycyjnym, nastąpi dalszy spadek przepustowości, niszczenie nawierzchni, a wraz z tym wzrost ponadnormatywnego klimatu akustycznego. Będzie się pogarszał komfort podróżowania, istniejący stan drogi nie zapewni należytego bezpieczeństwa jej użytkownikom i sąsiadom. Obecnie brak wzdłuż ciągu komunikacyjnego zabezpieczeń akustycznych budynków sąsiadujących z drogą. Nie ma również możliwości, z powodu braku miejsca, wybudowania wewnątrz zabudowy miasta osłon akustycznych, np. w postaci ekranów. Niektóre domy mieszkalne i lokalny duży szpital stoją w kilku miejscach blisko jezdni. Pozostawienie układu komunikacyjnego w stanie istniejącym będzie powiększać negatywne oddziaływania na tę zabudowę i zwiększać uciążliwości dla mieszkańców.

W przypadku wyboru jakiegokolwiek wariantu „inwestycyjnego” przewiduje się następujący zakres inwestycji: budowa drogi jednojezdniowej, mającej łącznie 3 pasy ruchu o zmieniającym się odcinkami przekroju 2+1(dwie jezdnie w jedną stronę, jedna jezdnia w stronę przeciwną), wraz z budową utwardzonych poboczy oraz poszerzeń na dodatkowe pasy ruchu w obrębie skrzyżowań; rozbiórka pewnych fragmentów istniejącej drogi; miejscowe zdjęcie istniejącej warstwy asfaltu (w miejscach włączeń) i ułożenie nowej warstwy nawierzchni; budowa dróg gospodarczych dwukierunkowych, dwupasowych wzdłuż projektowanej drogi jako dojazdy do obiektów budowlanych lub na pola; budowa przejść dla pieszych i ruchu rowerowego; budowa wiaduktu nad linią PKP; budowa skrzyżowań na drodze głównej oraz na drogach bocznych; budowa zatok autobusowych; wymiana

istniejących krawężników na nowe; budowa przepustów w miejscach skrzyżowania drogi z drobnymi ciekami wodnymi; budowa przejść i przelazów dla zwierząt; przebudowa urządzeń technicznych kolidujących z projektowaną budową; wykonanie oznakowania na jezdni i ustawienie nowych znaków; budowa urządzeń odprowadzających ścieki z wód opadowych spływających z nawierzchni drogi; zdjęcie warstwy gleby w miejscu nowego śladu drogi; wykarczowanie zieleni w rejonach istniejących zadrzewień i zakrzewień.

Ocena głównych efektów prawdopodobnego oddziaływania projektu na środowisko:

Lokalizacja zaplecza budowy

W materiałach udostępnionych przez zleceniodawcę brak danych dotyczących organizacji zaplecza budowy i sposobów czasowego składowania odpadów. W „Raporcie...” opisano szczegółowe zasady wyboru lokalizacji minimalizującej niekorzystny wpływ na środowisko oraz sposoby organizacji zaplecza budowy oraz zaproponowano pewne lokalizacje.

Z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy lub czasowe postoje sprzętu ciężkiego, maszyn lub składowiska materiałów budowlanych, powinno wykluczyć się następujące rejony:

- tereny w pobliżu rzeki Legi, cieków wodnych i jezior oraz obszarów podmokłych (potencjalne zagrożenie skażeniem wód powierzchniowych, hałas, zwiększona dewastacja terenu, możliwość zniszczenia roślinności);
- odcinek sąsiadujący z kompleksem leśnym (hałas, zwiększona dewastacja terenu, możliwość zniszczenia roślinności);
- obszary w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (hałas, zapylenie)

Możliwe lokalizacje zaplecza budowy, sugerowane przez projektanta:

- **A:** okolice km 6+900 dla wariantu I niebieskiego i 6+920 dla wariantu II czerwonego przy końcu nowej obwodnicy, przy jej włączeniu w istniejący przebieg drogi nr 65 z Olecka w kierunku Elku, po stronie wschodniej przyszłej nowej drogi (patrz mapa – w załączeniu)
- **B:** okolice km 2+900 – teren projektowanego skrzyżowania obwodnicy z DW 655 z Olecka do Giżycka, po stronie zachodniej przyszłej obwodnicy (patrz mapa – w załączeniu)

Oddziaływania z proponowanych przez projektanta miejsc pod zaplecza budowy, jedynie pod warunkiem wykorzystania powstających w czasie budowy odpadów i sugerowanego wyposażenia oraz zabezpieczeń placu budowy będą niewielkie. Opisano w odnośnym rozdziale wskazówki w tym zakresie. Teren ten, po zakończeniu prac budowlanych, powinien zostać zrekultywowany.

Oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, gleby i złoża mineralów

Z analizy budowy geologicznej wynika, że na powierzchni terenu wzdłuż projektowanego do budowy odcinka drogi krajowej nr 65, dla dwóch wskazanych wariantów, zasadnicze podłoże od powierzchni terenu tworzą utwory polodowcowe w postaci gliny, piasków i piasku zmieszanego ze

żwirami.. Badana trasa przebiega w całości przez obszar zajęty w ostatnim zlodowaceniu przez lodowiec, o rzeźbie ukształtowanej podczas najmłodszej fazy ostatniego zlodowacenia.

Jak wynika z wykonanych badań geotechnicznych wzdłuż projektowanej trasy obwodnicy występują dwa zasadnicze rodzaje gruntów. Grunty sypkie piaszczysto-żwirowe o korzystnych parametrach geotechnicznych występują od km 0+000 do ok. km 2+200. Na pozostałym odcinku trasy od powierzchni terenu występuje kompleks gliny z niewielkimi drobnymi wkładkami piasku, które także charakteryzują się korzystnymi parametrami geotechnicznymi. Trasa projektowanej obwodnicy w wariantach inwestycyjnych właściwie na całej długości przebiega na podłożu stabilnym, gdzie występują grunty nośne nadające się do bezpośredniego posadowienia obiektu. Ze względu na typ utworów geologicznych oraz związane z tym parametry geotechniczne podłoża gruntowego, obydwa warianty inwestycyjne są podobne.

Realizacja inwestycji spowoduje zagrożenia i uciążliwości mające wpływ na istniejące zasoby powierzchni ziemi i gleby, co wiąże się z możliwością trwałego zanieczyszczenia gleb substancjami ropopochodnymi wskutek wycieku paliw z maszyn drogowych, jak też skażenia odpadami i innymi substancjami (np. materiałami nawierzchniowymi, resztkami farb, metalami ciężkimi). Nie wydaje się jednak, aby takie zagrożenia, jedynie czasowe, wystąpiły w znaczącym natężeniu. Przy właściwym prowadzeniu prac budowlanych i przy należyтым zabezpieczeniu zaplecza budowy, nie powinno dojść do skażenia gleby. W związku z budową nowego śladu drogi nastąpi wyłączenie z użytkowania pasa terenów rolniczych oraz lokalne oddziaływania przyszłej arterii na gleby. Analiza struktury i przeznaczenia gruntów dowodzi, że nie są to ziemie orne wysokiej kategorii, choć nadające się do uprawy. W związku z budową nowego odcinka drogi krajowej nastąpi nie tylko wyłączenie pasa pól pod drogę, ale również zwiększenie niekorzystnych oddziaływań poprzez zanieczyszczenie powietrza na tereny rolnicze położone wzdłuż pasa arterii. Te ostatnie oddziaływania sukcesywnie maleją, wobec zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza z coraz lepszych silników pojazdów.

W sąsiedztwie planowanych przebiegów korytarza drogi znajduje się jedno udokumentowane złoże kruszywa: złoże w sąsiedztwie kolonii Jaśki, w rejonie obydwu wariantów inwestycyjnych, w rejonie km 2+000 do 2+300 (na zachód od korytarza obwodnicy). Jest to złoże piasków drobnoziarnistych stanowiące własność prywatną. Złoże to nie jest obecnie eksploatowane i w biurze Geologa Wojewódzkiego nie posiadano żadnych informacji o zamiarach jego eksploatacji.

Wpływ przedsięwzięcia na wody podziemne i powierzchniowe

Na dokumentowanym terenie do analizowanej głębokości w ramach utworów czwartorzędowych występują dwa poziomy wód podziemnych. Nadkład nad nimi trudno przepuszczalnej gliny generalnie posiada charakter ciągły, lecz lokalnie istnieją tereny gdzie nadkład ten traci ciągłość a warstwa wodonośna o charakterze użytkowym, lokalnie na niewielkiej przestrzeni posiada bezpośredni lub pośredni kontakt z powierzchnią terenu. Wody gruntowe nie posiadają istotnego znaczenia dla

zasadniczych warunków hydrogeologicznych terenu, a jedynie, w niewielkim stopniu, mogą utrudnić wykonanie prac ziemnych.

Jakkolwiek omawiany poziom wodonośny charakteryzuje się stosunkowo korzystnymi parametrami hydrogeologicznymi, to jednak ze względu na skuteczną izolację naturalną od powierzchni terenu nie został otoczony specjalną ochroną poprzez uwzględnienie go w Atlasie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych Polski. Granica najbliższego zbiornika „GRAJEWO” uwzględnionego w tym atlasie przebiega w odległości ok. 10 km, na zachód od projektowanej obwodnicy Olecko.

Projektowana obwodnica nie koliduje z wodami powierzchniowymi – jeziorami i rzekami. Czterokrotnie przecina jednak istniejący w terenie układ drobnych cieków powierzchniowych, z których jedynie ciek w km 2+100, płynący dnem podmokłej doliny, wpływający do niewielkiego stawu ma w miarę naturalny charakter i jest wart zachowania. Projektant przewiduje budowę estakady nad tą doliną, dzięki czemu zachowana zostanie jej drożność również jako ciągu migracyjnego zwierząt o ponadlokalnym znaczeniu

Budowa i eksploatacja drogi stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne, w tym stosunki wodne oraz zanieczyszczenie wód powierzchniowych. Roboty budowlane mogą spowodować zaburzenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji oraz pogorszenie wód powierzchniowych. Możliwość zmian stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogę, palowaniem w czasie budowy obiektów inżynierskich, regulacja stosunków wodnych w rejonie trasy drogi (budowa przepustów itp.). Budowa nowych ciągów kanalizacji deszczowej dla odwodnienia terenu wzdłuż drogi pozwoli na sprawne odprowadzanie wód opadowych i spływowych, nawet podczas dużych deszczów, bez zagrożenia dla środowiska. Na obecnym – wczesnym etapie, zespół przygotowujący niniejszy „Raport...” nie dysponuje projektem budowlanym odwodnienia przyszłej drogi, w którym opisany byłby zakres i sposób oczyszczania wód opadowych przed ich wprowadzeniem do odbiorników. Odwodnienie powierzchni pasa drogi będzie realizowane poprzez:

- pochylenia poprzeczne i podłużne jezdni, poboczy i pasów awaryjnych,
- niewielkie kanały betonowe odprowadzające wodę do rowów przydrożnych lub do kanalizacji,
- system kanalizacji deszczowej,
- system rowów trawiastych usytuowanych u podnóża nasypów lub w wykopach, pełniących rolę piaskowników ze względu na małe spadki podłużne,

W miejscach rzutu wód opadowych do naturalnych zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych, terenów naturalnie nawodnionych lub nieużytków nie ma potrzeby jak wykazano w *Raporcie* stosowania urządzeń podczyszczających.

Szczegółowa lokalizacja odbiorników wód opadowych oraz warunki odprowadzenia ich do środowiska będą zgodne z wymogami prawa i polskich norm oraz będą uzgadniane z właściwymi organami na etapie projektu budowlanego. Zapewnienie właściwych warunków odprowadzenia wód opadowych do opisanych w „*Raporcie...*” odbiorników będzie wymagało:

- odbudowy rowów melioracyjnych poniżej wylotów wód opadowych w zakresie zależnym od ich stanu technicznego

VI

- budowy odpływu (rurociąg) łączącego wlot W-2 z istniejącym stawem
- wykonania wylotów do rzeki Legi oraz rowów melioracyjnych

Projektowana trasa obwodnicy Olecka na odcinku od km 3+000÷7+500 przecina obszary zmeliorowane w latach siedemdziesiątych (drenowanie systematyczne). Spowoduje to odcięcie obszarów zdrenowanych położonych po zachodniej stronie obwodnicy. Zapewnienie odpływu wody z tych obszarów wymaga zaprojektowania i wykonania przebudowy systemu melioracyjnego w obszarze kolizji z drogą.

Odpady

W trakcie planowanej budowy drogi i przebudowy skrzyżowań w rejonie połączeń z istniejącym układem komunikacyjnym powstaną następujące rodzaje odpadów: gruz z rozbieranej nawierzchni bitumicznej, gruz betonowy z rozbieranych chodników, płyt betonowych i krawężników, wycięte drzewa i krzewy, masy ziemne (tylko częściowo wykorzystane do wbudowania w nasypy) oraz niewielkie ilości śmieci socjalno-bytowych, takich jak butelki, papiery i opakowania (np. po żywności spożywanej przez robotników). Inwestor powinien zaplanować pełne wykorzystanie gruzu z istniejącej nawierzchni rozbieranych skrzyżowań z drogami istniejącymi do wykonania warstwy podbudowy metodą przerobu bez jej rozgrzewania („na zimno”). W czasie późniejszej eksploatacji powstawać będą niewielkie ilości wymienianych okresowo opraw z żarówkami sodowymi, które stanowić będą odpad niebezpieczny (zalecenia w postępowaniu z tym odpadem - w tekście). Niezbędne jest wcześniejsze opracowanie sposobów postępowania w tym zakresie i spełnienie wymogów administracyjnych z tym związanych. Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji w warunkach właściwej organizacji i sprawności systemu rozwiązań gospodarowania odpadami nie stanowi o długookresowym i bezpośrednim oddziaływaniu na komponenty środowiska. Przy zaplanowanym wcześniej, właściwym sposobie postępowania z odpadami, nie powstanie sytuacja skażenia środowiska – np. gleby czy powietrza w miejscu ich powstania

Ochrona powietrza

Oddziaływania dotyczące zanieczyszczenia powietrza w trakcie budowy – pod warunkiem właściwego zaplanowania prac wydają się być niezbyt wielkie. Symulacje oddziaływań spalin z pojazdów na stan czystości powietrza, z uwzględnieniem wzrostu natężenia ruchu, przewidzianego do roku 2021 i wówczas przewidywanej emisji wykazały, że ani obecnie, ani w przyszłości nie wystąpią w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, ani tym bardziej przy najbliższej w stosunku do drogi zabudowie mieszkalnej – stężenia motoryzacyjnych zanieczyszczeń w powietrzu wyższe niż poziomy dopuszczalne. Zarówno pozostawienie wariantu zero – jak i realizacja wariantów inwestycyjnych nie powodują zagrożenia powietrza. Jednak realizacja zamierzenia w dowolnym z wariantów spowoduje, że na terenach zabudowanych Olecka omijanych nową drogą zanieczyszczenia powietrza pochodzenia motoryzacyjnego

staną się niezauważalne. Na istniejącym przebiegu drogi 65 przez miasto stężenia motoryzacyjnych zanieczyszczeń w powietrzu spadną, jak można oszacować o ok. 1/3

Oddziaływania akustyczne

Emisja hałasu stanowi jedno z poważniejszych oddziaływań ciągów komunikacyjnych na środowisko. Analiza wyników obliczeń hałasu z projektowanego do budowy odcinka drogi wykazuje, że najgorszym rozwiązaniem byłoby pozostawienie drogi nr 65 w obecnym przebiegu – przez zabudowę miasta. Pozostawienie drogi w obecnym przebiegu generuje nadmierne hałasy w budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w granicach miasta Olecka i w miarę upływu lat i przy pozostawieniu wariantu „zero” sytuacja w tym zakresie będzie się pogarszać. Dziś przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu przy budynkach stojących najbliżej przejścia drogi nr 65 przez miasto wynoszą od 5 do 10 dB w dzień i podobne przekroczenia występują w nocy. Przeniesienie części ruchu na obwodnicę spowoduje, jak wykazały symulacje spadek hałasu przy ulicach w ciągu drogi 65 w mieście o ok. 2 – 3 dB w dzień i w nocy.

Przy wyborze wariantu inwestycyjnego niezbędne będą w kilku miejscach ekrany akustyczne, których lokalizację zaproponowano i objaśniono rysunkami w załącznikach. Nadto zaproponowano porcelizacyjne pomiary hałasu w wyspecyfikowanych w „Raportie...” miejscach. Wyliczone w tych miejscach poziomy hałasu są bliskie wartościom dopuszczalnym, dlatego ewentualne pomiary porcelizacyjne mają uściślić mające ustalić czy potrzebne są przy tych zabudowaniach także zabezpieczenia akustyczne.

Oddziaływania na środowisko przyrodnicze

Większa część planowanego do przebudowy odcinka znajduje się na niezabudowanym obszarze. W bezpośrednim rejonie inwestycji znajdują się tereny ugorowe, obszary podmokłe, sąsiedztwo kompleksu leśnego.

Na obecnym etapie koncepcyjnym dostępne są jedynie szacunkowe dane co do ilości przewidywanych do wycinki drzew. Projektanci przewidują, że skala tej wycinki kształtuje się następująco: wariant I – wylesienie ok. 0,75 ha, Wariant II – ok. 1,35 ha. Wycinka pojedynczych drzew kolidujących z nowym przebiegiem w rejonach projektowanych skrzyżowań (obecne drzewa przydrożne) jest w przypadku obydwu wariantów inwestycyjnych taka sama, gdyż dotyczy, z wyjątkiem jednego, tych samych skrzyżowań. Pod względem ilości koniecznej do wycięcia roślinności drzewiastej (śródpolnej) wariant I – niebieski jest nieznacznie korzystniejszy niż wariant II – czerwony. Na obecnym etapie projektowania nie można określić konkretnej liczby tych drzew brak szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych wynikających także z braku szczegółowych, na zaktualizowanych mapach rysunków nowej drogi. Należy w tym celu wykonać inwentaryzację zieleni w pasie przewidzianym pod przebudowę drogi. Na trasie inwestycji nie ma drzew, alej, parków wpisanych do rejestru zabytków.

W związku z tym, że obydwie proponowane warianty różnią się swym przebiegiem jedynie na krótkim odcinku przebudowywanej trasy – od ok. km 4+000 do ok. km 6+000 – o porównaniu ich wpływu na środowisko przyrodnicze będzie decydował przebieg przyszłego korytarza na tym właśnie odcinku. Obszar pod przyszły korytarz drogi na tym odcinku położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie dość dużego kompleksu leśnego Leśnictwa Zajdy, z którego zwierzęta wychodzą na łąki i pola. Obszary niezabudowane, często podmokłe na tym odcinku, z mozaikowo rozrzuconymi enklawami drzew i krzewów oraz oczek wodnych, zwierzyna traktuje głównie jako żerowiska. Odcięcie przez przyszłą drogę kompleksu leśnego od tych żerowisk będzie w opinii lokalnych służb leśnych, znacznie bardziej odczuwane przez zwierzynę w przypadku wyboru wariantu I. W związku z powyższym – w opinii lokalnych służb leśnych – przebieg drogi w wariantcie II czerwonym, z pozostawieniem wzdłuż lasu niewielkiego obszaru łąk i pól pod żerowiska jest nieznacznie korzystniejszy.

Na obszarze od km 4+000 do 6+000, gdzie projektowana droga przebiega w różnych wariantach, istotna jest m. in. różnica w kolizji z obszarami podmokłymi. W wariantcie II (czerwonym) w km 4+350, 4+650, 4+800 i od 5+080-5+200, wariant czerwony przechodzi przez podmokłe obniżenia okresowo, z wodą. W przypadku poprowadzenia drogi zgodnie z wariantem II podmokłe zakrzaczenie od km 5+080 do km 5+200 uległoby osuszeniu, a nienośny w tym miejscu pod budowę drogi grunt należałoby wymienić. Zlikwidowany byłby tym samym obszar pełniący funkcję doraźnego schronienia zwierząt żerujących na okolicznych polach. W związku z kolizją w obszarach podmokłymi i wilgotnym zakrzaczeniem - nieznacznie korzystniejszym jest wariant I niebieski.

Dla ograniczenia konfliktów przyrodniczych zasugerowano odpowiednie środki łagodzące, w postaci konieczności zaprojektowania nowych nasadzeń drzew, przejść dla zwierząt, oraz budowy nowych obiektów na estakadach, bez stosowania nasypów grodzących doliny dla zapewnienia migracji zwierząt wzdłuż cieków. Sugerowana w „Raporcie...” budowa przejść umożliwiających migrację zwierząt (małe i średnie ssaki, płazy i gady, zwierzyna płowa) jest jak najbardziej konieczna. W opracowaniu zasugerowano ich lokalizację. Dla dużych zwierząt w tym podmiejskim terenie, przejść nie proponuje się, droga ma być dla nich barierą wykluczającą ich migrację w kierunku Olecka.

Zgodnie informacją dotyczącą terenów cennych przyrodniczo udzieloną pisemnie przez Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Olsztynie planowana inwestycja przebiegać fragmentem po terenie prawnie chronionym, objętym ochroną ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze, chroniących ekosystemy rzeczne. Korytarz przebudowywanej drogi krajowej wkracza pewnym odcinkiem na tereny *Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich*. Jednak w obecnym stanie prawnym budowa tego fragmentu nowej drogi – jest dopuszczalna.

W myśl aktualnie obowiązujących zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. nr 229 z 2004 r., poz. 2313 wraz z nowelizacją – Dz. U. nr 179 z 2007 r., poz. 1275) żaden z wariantów nie koliduje z obszarami Natura 2000, istniejącymi, ani postulowanymi do ustanowienia.

Wpływ przedsięwzięcia na walory krajobrazowe

Droga na całym odcinku będzie zupełnie nowym elementem krajobrazu. Rozległy obszar dzisiejszych terenów zielonych (łąki, tereny podmokłe, nieużytki, pola z pojedynczymi kępami młodych drzew i krzewów oraz obszar wzdłuż linii brzegowej jeziora Sedraneckiego, zmieni się w trzypasmową drogę. Duży obszar planuje się zająć pod budowę skrzyżowań w miejscach skrzyżowań z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi oraz estakad. Będą to nowe obiekty architektury komunikacyjnej o rozległym, wybijające się wyraźnie w krajobrazie. Należy przede wszystkim zadbać o docelową estetykę obiektu, po zakończeniu budowy o jak najszybsze zadarnienie skarp nasypów i pasów przydrożnych. Po zakończeniu inwestycji wykonawca robót powinien zostać zobowiązany przez Inwestora do pełnej rekultywacji terenów zajętych przez place budowy, drogi dojazdowe itp. Obowiązek wykonania inwentaryzacji istniejącej zieleni oraz zaprojektowania nowej zieleni przed uzyskaniem pozwolenia na budowę nałożony jest na inwestora przepisami szczegółowymi i winien być podczas projektowania dokonany.

Wpływ przedsięwzięcia na walory rekreacyjne

Tereny, na których prowadzona będzie inwestycja nie pełnią żadnych funkcji rekreacyjnych i nie są do takiego wykorzystania przewidywane w założeniach planistycznych. Pod względem krajobrazowym cennym jest szlak dawnej linii kolejowej Olecko-Giżycko – malowniczy jar, którego śladem przebiega dziś trasa ścieżki rowerowej o znaczeniu regionalnym. W miejscu skrzyżowania projektowanej obwodnicy ścieżka rowerowa pokrywa się z gruntową drogą gminną. Projektanci przewidzieli tu wiadukt w km 3+400.

Wpływ drogi na walory rekreacyjne wydaje się być niewielki.

Ochrona dóbr kultury

Nie stwierdza się kolizji nowej osi drogi z obiektami wpisanymi do ewidencji zabytków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Bogata historia osadnictwa na analizowanym terenie pozwala domniemywać, w oparciu o przeprowadzone na potrzeby opracowania rozpoznanie archeologiczne, że na obszarze objętym opracowaniem znaleźć się mogą zagrożone stanowiska archeologiczne. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu (w obydwu rozpatrywanych wariantach) znajdują się dwa stanowiska archeologiczne. Żadne z nich nie jest wpisane do rejestru zabytków archeologicznych, których istnienie wykluczałoby prowadzenie inwestycji w ich zasięgu

Osadnictwo to w ciągu wielu wieków istnienia miejscowości w większym lub mniejszym stopniu mogło ulegać przesunięciom w terenie, które to procesy mogą zostać uchwycone bądź w trakcie badań powierzchniowych, bądź też podczas zalecanego sprawowania nadzoru archeologicznego podczas prowadzonych w przyszłości prac ziemnych. Tak więc należy ustanowić nadzór archeologiczny nad takimi pracami.

Potencjalne zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi

Przebudowa drogi nr 65 podniesie bezpieczeństwo kierowców i sąsiadów dróg i zmniejszy zagrożenia w zakresie oddziaływań na zdrowie i życie ludzi – wiązać się będzie ze zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu osób korzystających na co dzień z drogi jako lokalnej, jak również kierowców jadących tranzytem. Zmniejszenie natężenia uchu w obrębie terenów zabudowanych spowoduje także spadek liczby wypadków z udziałem pieszych. Takie zadanie ma także budowa jezdni trójpasmowej, umożliwiającej wyprzedzanie, systemu skrzyżowań skanalizowanych oraz węzłów, uniemożliwiających wtargnięcie na drogę kierowców z dróg podporządkowanych i wymuszanie pierwszeństwa.

Wybudowanie trzypasmowej drogi ułatwi w razie wypadku dojazd służb ratowniczych – przede wszystkim z Olecka. Dotyczy to dojazdu zarówno do miejsc kolizji drogowych z udziałem rannych, jak i do chorych mieszkańców wsi leżących w pobliżu miasta.

Po oddaleniu korytarza przebudowywanej drogi od zwartej zabudowy (obwodnica) nastąpi zmniejszenie aktualnie obserwowanej presji akustycznej i wibracji na budynki mieszkalne stojące wzdłuż przeciążonej, zwłaszcza ruchem pojazdów ciężkich, drogi 65 biegnącej przez miasto. Przeniesienie części ruchu na obwodnicę spowoduje, jak wykazały symulacje - spadek hałasu przy ulicach w ciągu drogi 65 w mieście o ok. 2 – 3 dB w dzień i w nocy. Zminimalizuje się ruch dużych ciężarówek w mieście, w okresie nocy, co jest szczególnie źle odczuwane przez mieszkańców.

Przebudowa drogi DK 65, , zminimalizuje zagrożenie skażenia wód użytkowych. Dotyczy to także przypadków potencjalnie możliwych incydentów wypadku samochodów dostawczych, wiążących się z rozlaniem mediów płynnych toksycznych, bądź zagrażających zdrowiu. Zarówno ewentualna obecność szczelnych systemów kanalizacyjnych i zbiorników pośrednich przed odpływami, jak i odsunięcie tras samochodów dostawczych poza tereny zabudowane, zwiększy bezpieczeństwo dla środowiska wód użytkowych.

Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z przedsięwzięciem

Nie przewiduje się wystąpienia znaczących konfliktów społecznych, które zwykle są generowane przez mieszkańców budynków sąsiadujących z arteriami komunikacyjnymi, narażonych na oddziaływania akustyczne i zanieczyszczenia atmosferyczne pochodzące od pojazdów użytkujących drogi. Zasadnicza korekta śladu drogi odsuwa jezdnię od miasta co uwolni mieszkańców Olecka od uciążliwości dzisiejszej arterii biegnącej przez centrum miasta. Liczne spękania ścian w budynkach stojących najbliżej drogi o dużym natężeniu dowodzą występowania znacznych wibracji budynków pochodzących od pojazdów, w tym, w bardzo znacznym udziale procentowym, ciężkich.

W świetle analizy dotychczasowych dokumentów dotyczących przedsięwzięcia możliwość powstania innego konfliktu społecznego można ocenić jako niewielką

Możliwość wystąpienia poważnej awarii związanej z wypadkiem drogowym

Realizowany jest dowóz pewnych ładunków chemicznych, w umiarkowanej ilości – przede wszystkim żywicy poliestrowej i acetonu do głównego zakładu Delphia Yachts Kot zlokalizowanego na drodze nr 655 w rejonie m. Wieliczki. Odbywa się on z reguły z kierunku zachodniego – drogą nr 655 od strony Giżycka, odcinkiem drogi krajowej nr 65 biegnącym dziś przez miasto Olecko i dalej drogą wojewódzką nr 655 w kierunku m. raczki- Suwałki. Możliwość zrealizowania części tych przewozów obwodnicą ograniczy zagrożenie.

Planowana budowa nowego odcinka drogi zmniejszy zagrożenie wypadkiem, m.in. ze względu na łagodniejsze zakręty oraz obecność bezkolizyjnych skrzyżowań pozwalających na separację ruchu (pasy wyłączenia). W wyniku planowanego przedsięwzięcia sytuacja się poprawi.

Oddziaływania transgraniczne

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w odległości minimum 35 kilometrów w linii prostej od najbliższej granicy Polski z Litwą oraz w odległości ok. 80 od granicy z Federacją Rosyjską – Enklawą Kaliningradzką. Odległość ta wyklucza jakiegokolwiek skutki przemieszczenia się emitowanych z pojazdów zanieczyszczeń do powietrza lub oddziaływań akustycznych na inne państwa, leżące poza granicą Polski.

Obszary ograniczonego użytkowania wokół drogi

W opracowaniu nie wnioskuje się konieczności ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania przed wykonaniem analiz porealizacyjnych.

Propozycja lokalnego monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie się toczyła na terenie o szczególnie dużych wartościach przyrodniczych, znajduje się jednak w pobliżu co najmniej dwóch stanowisk archeologicznych. Należy zalecić wprowadzenie nadzoru archeologicznego (na całym odcinku budowy) w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

W opracowaniu zapisano zalecenia dotyczące koniecznego monitoringu oddziaływań akustycznych w ramach analiz porealizacyjnych. Podano punkty recepcyjne przy obiektach budowlanych, które wymagają oceny porealizacyjnej.

Analiza wielokryterialna wariantów przebiegu nowej drogi

W celu umożliwienia wielokryterialnej oceny zasobów środowiska, na którym planowane jest przedsięwzięcie oraz ustalenia przebiegu trasy mniej kolizyjnej z najcenniejszymi zasobami lokalizacji przeprowadzono analizę wariantów prowadzenia nowych odcinków rozbudowywanej drogi. Założenia

budowy obwodnicy wykonane były dla dwóch wariantów inwestycyjnych przebudowy drogi krajowej nr 65. Analizie wielokryterialnej poddano zatem te dwa warianty inwestycyjne projektowanego do budowy nowego odcinka drogi oraz wariant zero.

Z analizowanych w „*Raporcie...*” danych i opinii wynika, że dalsze postępowanie w sprawie OOS wiążące się z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, łączyć się powinno z **budową obwodnicy zgodnie z wariantem I – niebieskim, który jest sumarycznie nieznacznie korzystniejszy ze względów środowiskowych niż wariant II - czerwony**. Utrzymanie wariantu zero byłoby, jak wcześniej podano – niekorzystne, a negatywne oddziaływania narastałyby w czasie. Dlatego winno się realizować wariant inwestycyjny – a nie pozostawić wariant zero.

Sugeruje się Organowi dokonanie takiego wpisu w przygotowywanej przedsięwzięciu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, bazując na zapisach art. 55 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 – Prawo ochrony środowiska – tekst jednolity – Dz. U. nr 129 z 2006 r., poz. 902 z późniejszymi zmianami.

Oddziaływania środowiskowe związane z realizacją przebudowy drogi w terenie wymagającym troski w związku z jego walorami przyrodniczymi będą zminimalizowane jedynie w przypadku zastosowania się projektantów do wielu sugestii i wytycznych zawartych w niniejszym „*Raporcie...*” Uwagi te winno się wyspecyfikować w przygotowywanej dla przedsięwzięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia jest możliwa w sugerowanym wariantcie I, możliwa jest – po uwzględnieniu dezyderatów z niniejszego „*Raportu...*” które pozwolą na zminimalizowanie obecnie występujących niekorzystnych oddziaływań na środowisko z ciągu komunikacyjnego – drogi nr 65 przebiegającej dziś przez Olecko.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

1. Planowana inwestycja polegająca na budowie nowego odcinka drogi krajowej nr 65, jest przedsięwzięciem, dla którego można wymagać sporządzenia „Raportu o oddziaływaniu na środowisko”. Burmistrz Olecka nakazał, stosownym postanowieniem wykonanie takiego opracowania.
2. Budowa DK 65 polegać ma na budowie nowego odcinka drogi – obwodnicy Olecka – oraz budowie skrzyżowań z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi. Planowana budowa jest warunkiem przeprowadzenia przewidywanego strumienia ruchu w przyszłości. Droga nr 65 w stanie istniejącym biegnącym przez miasto Olecko nie gwarantuje realizacji zadań transportowych już w najbliższym horyzoncie czasowym. Poziom swobody ruchu na analizowanym odcinku drogi nr 65 systematycznie spada.
3. Modernizacja drogi krajowej nr 65, ma na celu powstanie odcinka nowej drogi o parametrach, jakie są wymagane ze względów bezpieczeństwa dla dróg krajowych, kategorii głównej, ruchu przyspieszonego, z obecnie już wysokim natężeniem ruchu.
4. Przeanalizowano obok wariantu „Zero” dwa zaproponowane przez Inwestora warianty inwestycyjne.
5. Inwestycja prowadzona będzie w terenie, gdzie występują biocenozy nie zniekształcone przebiegiem żadnej trasy komunikacyjnej. Nowa lokalizacja zajmie m.in. otwarte obszary użytkowane rolniczo oraz fragmenty niewielkich podmokłych obniżień śródpolnych.
6. Nie jest już aktualny dla obszaru przewidzianego do analizowania w „Raporcie...” plan zagospodarowania przestrzennego gminy ani miasta Olecko z 1993 r. W jedynym obowiązującym dla analizowanego obszaru miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obrębu wsi Jaśki (odcinek od przyszłego skrzyżowania z DW 655 do wiaduktu drogowego WD-6) zabezpieczono pas terenu oznaczony symbolem K o szerokości 35 m, przeznaczony pod budowę przyszłej obwodnicy Olecka. Po obydwu stronach przyszłego pasa drogowego na w/w odcinku przeznaczono przyległe odcinki pod zabudowę mieszkalną jednorodziną wolnostojącą. W związku z budową obwodnicy na etapie sporządzania przyszłych planów na terenach, dla których ich brak, winno się przeznaczyć przyległe do drogi obszary pod zabudowę usługową a nie mieszkaniową. Dotyczy to zwłaszcza strony zachodniej obu wariantów od km 3+050 do km 3+400, gdzie dopiero przewiduje się nową zabudowę, ale stosowne działki już zostały wytyczone.
7. Teren niezabudowany na szlaku przyszłej obwodnicy przecina tereny o niewielkich walorach przyrodniczych – przyznano im III, dość niską kategorię wartości przyrodniczej. Nie stwierdza się kolizji inwestycji z żadnymi ustanowionymi formami ochrony przyrody, w tym z obszarami uwzględnionymi bądź planowanymi w sieci Natura 2000.
8. Ze względu na walory krajobrazowe teren, na którym przebiegać będzie północna część przyszłej obwodnicy znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich.

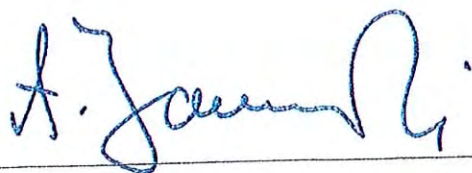
9. Budowa analizowanego odcinka drogi nie wiąże się z wycinką większych fragmentów lasu, nie przecina też rzek. Zakres wycinki drzew i krzewów – nieco większy w przypadku wyboru wariantu II (czerwonego) określi opracowanie „Szczegółowej inwentaryzacji zieleni” w nawiązaniu do obowiązujących przepisów. Na etapie sporządzania „Raportu..” takiej inwentaryzacji nie ma. Winno się, dążyć do minimalizacji usunięcia drzew. Wokół drogi winny powstać nowe enklawy drzew, w granicach władania Administracji Drogowej, według sporządzonego wraz z projektem budowlanym nowej drogi - projektem zieleni.
10. Dla ograniczenia konfliktów przyrodniczych zasugerowano odpowiednie środki łagodzące, w postaci nowych, estetyzujących nasadzeń drzew, przejść dla małych i średnich zwierząt, oraz budowy dwóch estakad nad podmokłymi obniżeniami w terenie, bez stosowania nasypów. Niedopuszczalne są działania ingerujące w koryta licznych na trasie cieków (ich korygowanie, prostowanie, utwardzanie i wprowadzanie trwałych zmian).
11. Bogata historia osadnictwa na analizowanym terenie pozwala domniemywać, w oparciu o przeprowadzone na potrzeby opracowania rozpoznanie archeologiczne, że na obszarze objętym opracowaniem znaleźć się mogą zagrożone stanowiska archeologiczne. Osadnictwo to w ciągu wielu wieków istnienia miejscowości w większym lub mniejszym stopniu mogło ulegać przesunięciom w terenie, które to procesy mogą zostać uchwycone bądź w trakcie badań powierzchniowych, bądź też podczas zalecanego sprawowania nadzoru archeologicznego podczas prowadzonych w przyszłości prac ziemnych.
12. Nie stwierdza się kolizji nowej osi rozbudowywanej drogi krajowej z obiektami wpisanymi do ewidencji zabytków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków
13. Oddziaływania dotyczące zanieczyszczenia powietrza w trakcie budowy – pod warunkiem właściwego zaplanowania prac wydają się być niezbyt wielkie. Symulacje z uwzględnieniem wzrostu natężenia ruchu, przewidzianego do roku 2021, i wówczas przewidywanej emisji wykazały, że ani obecnie, ani w przyszłości nie wystąpią w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, ani tym bardziej przy najbliższej w stosunku do drogi zabudowie mieszkalnej – poziomy motoryzacyjnych zanieczyszczeń powietrza wyższe niż poziomy dopuszczalne.
14. Jednym z istotnych oddziaływań eksploatacyjnych dla terenów sąsiednich będzie hałas. Z analiz akustycznych wynika, że w tym względzie najgorszym rozwiązaniem jest pozostawienie wariantu obecnego – wariantu zero. Jego utrzymywanie generuje nadmierne hałasy w budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w granicach miasta Olecka na obecnym przebiegu drogi 65 przez miasto i w miarę upływu lat i przy pozostawieniu wariantu zero sytuacja w tym zakresie będzie się pogarszać. Wyprowadzenie części ruchu, zwłaszcza ciężkiego i tranzytowego poza miasto spowoduje, jak wykazały symulacje spadek hałasu w sąsiedztwie ulic Goldapskiej/Wojska Polskiego/części ul. Zwycięstwa i Elekkiej o 2 – 3 dB.
15. Dla uściślenia rzeczywistych oddziaływań hałasowych sugeruje się wykonanie analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia w zakresie oddziaływań akustycznych na tereny być może w

przyszłości wymagające ochrony przed hałasem. Wskazano miejsca do wykonania takich pomiarów porealizacyjnych wzdłuż wariantów inwestycyjnych nowej drogi.

16. Istotnym oddziaływaniem środowiskowym będą odpady z przebudowywanych skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym oraz przewidywane powstanie znacznego nadmiaru mas ziemnych, w tym humusu. Sposób składowania i wykorzystania mas ziemnych winien być sprecyzowany w projekcie i zapisany najpóźniej w pozwoleniu na budowę. Pozwoli to na nietraktowanie mas ziemnych i humusu jako odpadów. Niezbędne jest wcześniejsze opracowanie sposobów postępowania w tym zakresie i spełnienie wymogów administracyjnych z tym związanych. Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji w warunkach właściwej organizacji i sprawności systemu rozwiązań gospodarowania odpadami nie stanowi o długookresowym i bezpośrednim oddziaływaniu na komponenty środowiska.
17. Warunki hydrogeologiczne terenu są korzystne dla projektowanego przedsięwzięcia. Występujący tu pierwszy poziom wodonośny o charakterze użytkowym znajduje się pod nakładem trudno przepuszczalnej gliny o znacznej grubości o charakterze ciągłym na całym obszarze. W powyższej sytuacji projektowane przedsięwzięcie praktycznie nie będzie miało wpływu na warunki hydrogeologiczne.
18. Znajdujący się pod korytarzem przyszłej drogi poziom wodonośny charakteryzuje się stosunkowo korzystnymi parametrami hydrogeologicznymi, ale ze względu na skuteczną naturalną izolację od powierzchni terenu, nie został otoczony specjalną ochroną poprzez uwzględnienie go w systemie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych Polski.
19. Projekt odwodnień drogi jest na obecnym etapie prac koncepcyjnych bardzo ogólnikowy. Jednak z analiz hydrogeologicznych wynika, że tam gdzie to jest możliwe, można wody opadowe i spływowe z drogi odprowadzać do rowów trawiastych – bez zagrożenia dla wód podziemnych. Instalacja jakichkolwiek urządzeń podczyszczających na odprowadzeniach ścieków ujętych w kanalizację deszczową z nowej drogi, przy przewidywanym natężeniu ruchu nie znajduje uzasadnienia i nie jest w *Raporcie* postulowana.
20. Konieczne jest uzyskanie wymaganych pozwoleń wodnoprawnych na ewentualną budowę urządzeń wodnych i późniejszy zrzut ścieków opadowych do gruntu.
21. Aby nie dopuścić do pogorszenia istniejących stosunków wodnych oraz zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w czasie rozbudowy drogi, należy w czasie prowadzenia robót budowlanych zapewnić odpowiednią organizację robót polegającą m. in. na zapewnieniu właściwego składowania materiałów budowlanych, zorganizowaniu zaplecza socjalnego dla wykonywanych robót; nie dopuścić do zniszczenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu (wykonanie szczegółowej inwentaryzacji); z terenu baz budowlanych odprowadzać ścieki bytowe i składować materiały zgodnie z obowiązującymi zasadami.
22. W związku z budową nowego śladu drogi nastąpi wyłączenie z użytkowania pasa terenów rolniczych oraz – bardzo ograniczone, lokalne – oddziaływania drogi na gleby. Analiza struktury

- i przeznaczenia gruntów dowodzi, że nie są to ziemie orne wysokiej kategorii, choć nadające się do uprawy. W związku z budową drogi krajowej nastąpi nie tylko wyłączenie pasa pól pod drogę, ale również zwiększenie niekorzystnych oddziaływań poprzez zanieczyszczenie powietrza na tereny rolnicze położone wzdłuż pasa przyszłej arterii. Te ostatnie oddziaływania sukcesywnie maleją, wobec zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów
23. Droga, zarówno w czasie jej modernizacji jak i eksploatacji nie wygeneruje oddziaływań transgranicznych.
 24. Oddziaływania z proponowanego zaplecza budowy, pod warunkiem wykorzystania powstających odpadów i sugerowanego wyposażenia placów budowy będą niewielkie. Opisano wskazówki w tym zakresie. Teren ten, po zakończeniu prac budowlanych, powinien zostać zrekultywowany.
 25. Na podstawie przeanalizowanych szeregu elementów środowiska oraz wpływu, jakie może mieć na nie przebieg przebudowywanego odcinka drogi stwierdzono, że nieznacznie korzystniejszym wariantem przyszłego przebiegu trasy DK 65 na analizowanym odcinku jest wariant I – niebieski". Dalsze postępowanie w sprawie OOS wiążące się z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, łączyć się powinno z przebiegiem budowanego odcinka drogi krajowej nr 65 zgodnie z wariantem I, który w nieznacznym stopniu jest sumarycznie korzystniejszy ze względów środowiskowych niż wariant II, przede wszystkim z uwagi na ochronę obszarów wodno-blotnych.
 26. Oddziaływania środowiskowe związane z realizacją budowy drogi będą zminimalizowane jedynie w przypadku zastosowania się projektantów i wykonawców rozbudowy do wielu sugestii i wytycznych zawartych w „Raporcie...”. Uwagi te winno się wyspecyfikować w przygotowywanej dla przedsięwzięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

OPRACOWAŁ ZESPÓŁ POD KIERUNKIEM :



mgr Andrzej Jamiołkowski

inżynier -specjalista II stopnia

**biegły z listy Ministra Ochrony Środowiska,
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa**

*d/s sporządzania ocen oddziaływania obiektów na środowisko
pozycja listy Ministra nr 629*

biegły z listy Wojewody Warmińsko – Mazurskiego

*d/s sporządzania ocen oddziaływania obiektów na
środowisko*

pozycja listy Wojewody nr 2

