

OŚN.6220.7.2024.TA

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, ust. 4, art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 670), zwanej dalej „ustawą” oraz § 3 ust. 1 pkt 62, pkt 67 i pkt 88 oraz w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, po rozpoznaniu wniosku złożonego przez Pana Jarosława Kaczora, Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji, reprezentującego inwestora Skarb Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce-Lidzbark Warmiński”, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lidzbarku Warmińskim, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bartoszycach, Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Burmistrza Miasta Lidzbark Warmiński, Wójta Gminy Kiwity oraz Wójta Gminy Bartoszyce

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko
określam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce-Lidzbark Warmiński”, którego charakterystyka stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 51 na odcinku od km ok. 23+480 do km ok. 39+580. W ramach rozbudowy drogi planowane jest m. in. wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do nośności 115kN/oś, korekta łuków poziomych i pionowych oraz budowa infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i do obsługi transport publicznego. Ponadto w zakres inwestycji wchodzi rozbudowa/przebudowa skrzyżowań z drogami innej kategorii i budowa dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren wraz z niezbędną infrastrukturą związaną z drogami oraz obiektami inżynierskimi, jak również niezbędna przebudowa sieci uzbrojenia terenu.

W wyniku projektowanej inwestycji droga krajowa nr 51 zostanie rozbudowana do klasy GP, o nośności nawierzchni 115 kN/oś. Zostanie zastosowana korekta łuków pionowych oraz poziomych oraz zostanie wzmocnione podłoże. Długość odcinka drogi objętego planowaną rozbudową wynosi ok. 16,01 km.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, chyba że przyjęte założenia technologiczne związane z koniecznością zapewnienia i utrzymania ciągłości robót wymagają zwiększenia wskazanego wymiaru godzinowego;
2. w obszarach objętych ochroną przed hałasem nie wytyczać tymczasowych dróg technologicznych i unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów);
3. zaplecze budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów w pierwszej kolejności

- organizować na terenach o istniejącym podłożu utwardzonym; teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej uszczelnić poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy;
4. zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz place postojowe dla maszyn i pojazdów budowlanych lokalizować:
 - a. poza terenami zalesionymi,
 - b. poza chronionymi siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt,
 - c. w odległości min. 150 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem,
 - d. w odległości min. 50 m od miejsc rozrodu płazów zinwentaryzowanych w km drogi: 27+700 (P), 27+900 (P), 28+200 (L), 28+300 (P), 28+700 (L), 32+500 (P), 33+500 (L), 33+900 (L), 36+500 (L), 37+000 (L), 38+100 (L), 38+600 (L) i 38+800 (L),
 - e. w odległości min. 50 m od cieków wodnych, dolin rzecznych, zbiorników wodnych; wyjątek stanowią będąc zaplecza techniczne niezbędne do wykonania przebudowy cieków oraz rozbiórki istniejących i wybudowania nowych obiektów na ciekach rozumiane jako tymczasowe miejsca magazynowania materiałów budowlanych przeznaczonych do natychmiastowego wbudowania oraz tymczasowe miejsca magazynowania odpadów z rozbiórek przeznaczonych do natychmiastowego wywieżenia;
 5. ww. zaplecza techniczne lokalizować na terenie utwardzonym np. płytami betonowymi ułożonymi na warstwie piasku na geowłókninie separacyjnej, poza terenem szczególnego zagrożenia powodzią;
 6. obiekty tymczasowe (place, zjazdy, drogi oraz ich poszerzenia, tymczasowe obiekty inżynierskie) lokalizować na obszarach już wcześniej przekształconych antropogenicznie oraz w odległości nie mniej niż 50 m od terenów cennych przyrodniczo, cieków i zbiorników wodnych, a także terenów zabudowy mieszkaniowej;
 7. wykopy wykonywać w sposób niedoprowadzający do zawilgocenia i uplastycznienia gruntów spoistych, tj.:
 - a. prace wykopowe prowadzić w okresach suchych, przy sprzyjających warunkach pogodowych, odcinkowo w możliwie krótkich cyklach, aby ograniczyć czas ekspozycji gruntu spoistego na warunki atmosferyczne,
 - b. w przypadku konieczności prowadzenia odwodnienia, odpompowaną wodę podczyścić w piaskowniku przed odprowadzeniem do rowów, a w przypadku głębszych wykopów lub terenów o niskiej stabilności stosować zabezpieczenia ścian wykopów (np. szalunki),
 - c. urobek z wykopów czasowo składować w odpowiedniej odległości od ich krawędzi (min. 1,5 m w zależności od głębokości wykopu i spadku terenu), na podłożu zabezpieczającym przed przesiąkaniem,
 - d. bieżąco monitorować warunki atmosferyczne oraz stan gruntów objętych w danym czasie wykopami, a w razie wystąpienia niekorzystnych warunków (np. intensywnych opadów, podniesienia poziomu zwierciadła wód gruntowych) czasowo wstrzymać prace.
 8. substancje chemiczne przechowywać w szczelnych opakowaniach fabrycznych (lub innych szczelnych opakowaniach), w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach (zadaszone, na uszczelnionym podłożu itd.), zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy, o utwardzonym podłożu, wyposażonych w zapas sorbentów;
 9. tankowanie oraz naprawy sprzętu prowadzić poza sąsiedztwem wód powierzchniowych;
 10. prace w obrębie cieków planować i prowadzić w okresach możliwie najniższych stanów wody, przerywając je w okresach występowania wezbrań i usuwając cały sprzęt; prace prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód (np. poprzez przebudowę cieków pod osłoną gródź, wykonanie kanałów obiegowych, kanałów zastępczych, itd.) oraz unikając nadmiernego wzruszania osadów dennych powodującego zmętnienie wody; nie powodować zamulenia i zanieczyszczenia wód zawiesinami (np. pyłem, piaskiem, cementem); stosować siatki/płachty ochronne zabezpieczające przed przedostawaniem się do wód zanieczyszczeń i materiałów budowlanych;

11. nie sytuować dźwigów lub innych maszyn stacjonarnych w korytach cieków;
12. umocnienia cieków wykonywać z materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych, dążąc do zachowania roślinności naturalnej cieku oraz jego bezpośredniego otoczenia;
13. zdjęty humus składować na przyzmach i wykorzystać do rekultywacji terenu;
14. siedliska przyrodnicze 9170 Grąd subkontynentalny *Tilio-Carpinetum* zinwentaryzowane w km drogi: 31+000 L, 29+900 P, 30+000 L i 29+600 P zabezpieczyć na czas realizacji inwestycji poprzez wyгородzenie terenu od strony prowadzonych prac budowlanych siatką leśną;
15. prace w obrębie rzeki Rogoska Struga wykonywać poza okresem tarła ryb, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca lub w tym okresie pod nadzorem ichtiologicznym i ornitologicznym; konieczność nadzorów eksperckich wynika z zamiaru zasypiania 23 m odcinka ww. rzeki, a tym samym możliwością zniszczenia siedlisk i okazów herpeto- i awifauny;
16. na placu budowy wprowadzić zabezpieczenia wykopów, systemu odwadniającego i innych instalacji mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt, poprzez zastosowanie np. pochylni, rur ucieczkowych ułatwiających wydostanie się zwierząt (np. z wykopów, dołów, studzienek) na powierzchnię terenu, ogrodzeń tymczasowych; w trakcie prac budowlanych unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych, rozlewisk, a w przypadku ich powstania, bezpośrednio przed likwidacją, zasypianiem rowów itp., powinien je skontrolować specjalista herpetolog z nadzoru przyrodniczego pod kątem zasiedlenia przez zwierzęta, w szczególności przez płazy; stwierdzone osobniki przenieść poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku;
17. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego;
18. urobku, kruszyw czy materiałów budowlanych nie składować:
 - a. pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji;
 - b. w odległości mniejszej niż 50 m od rzek, cieków wodnych, tymczasowych zastoisk wody oraz potencjalnych miejsc występowania gatunków chronionych (wskazanych przez nadzór środowiskowy);
19. prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;
20. wszelkie prace w sąsiedztwie zbiorników stanowiących miejsce rozrodu płazów, w tym ewentualne prace związane z koniecznością likwidacji siedliska prowadzić pod nadzorem herpetologicznym; ewentualną likwidację siedliska przeprowadzić poza okresem aktywności płazów, tj. w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego; przed przystąpieniem do likwidacji siedliska płazów dokonać odłowu wszystkich osobników tych zwierząt i przenieść je do siedlisk zastępczych, gdzie ich dalsze bytowanie nie będzie zagrożone; ponadto odpowiednie działania nadzoru przyrodniczego doprowadzą także do likwidacji ewentualnych zastoisk wodnych na obszarze prowadzonych prac zanim dojdzie do rozrodu płazów;
21. po obu stronach drogi, w km od 27+500 do 27+850, od 28+050 do 28+300 i od 28+600 do 29+000 zastosować tymczasowe płotki zapobiegające przedostaniu się zwierząt na teren budowy; szczegóły lokalizacji płotków mogą zostać zmienione przez nadzór przyrodniczy na podstawie aktualnych danych przyrodniczych dotyczących występowania herpetofauny; ogrodzenia ochronne wykonać z grubego brezentu/grubej planeki lub zamiennie z geotkaniny czy geowłókniny o wysokości części nadziemnej min. 50 cm zakończonej dodatkową 10-centymetrową przewieszka skierowaną „na zewnątrz” w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45-90°; ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość min. 15 cm i zakończyć ukształtnie w celu zawracania płazów wędrujących wzdłuż płotka;
22. pnie drzew nieprzeznaczonych do wycinki wyгородzić lub owinać matami słomianymi, a następnie oszalować je deskami do wysokości 1,5 m lub do wysokości pierwszych gałęzi; dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią; oszalowanie otoczyć opaskami z drutu, taśmy stalowej lub sznurkiem, dopuszczalne jest także wyгородzenie pni w sposób trwały; ogrodzenie, dopuszczalne też jako ażurowe, lokalizować w odległości od pnia nie mniejszej niż 1 m i mocować do podłoża punktowo przy pomocy pali wbitych w grunt, bez uszkodzania korzeni;

23. w zasięgu strefy korzeniowej tj. w strefie poziomego rzutu korony drzewa powiększonego o 1,5 m, zabrania się poruszania pojazdami oraz składowania materiałów budowlanych; w rejonie strefy korzeniowej, w przypadku realizacji robót, wykopy mogą być wykonywane ręcznie; po zakończeniu prac wykopy niezwłocznie zasypać w celu ochrony systemu korzeniowego przed przesuszaniem; w razie konieczności pozostawienia odsłoniętych korzeni na dłuższy okres, należy zabezpieczyć je poprzez osłonięcie matami lub geowłókniną;
24. w przypadku kolizji gałęzi drzew z prowadzonymi pracami podwiązać konary drzew;
25. nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; materiał sadzeniowy regularnie podlewać; w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji) – drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia;
26. korony drzew prawidłowo wyprowadzać oraz unikać ich nadmiernego przycinania (podkrzesywania);
27. na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ornitologii, herpetologii, entomologii oraz botaniki obejmującym cały obszar oddziaływania planowanych zamierzeń inwestycyjnych, tj. obszar inwestycji oraz jego sąsiedztwo narażone na ewentualne negatywne oddziaływania związane z budową drogi i obiektów towarzyszących; zakres prac i obowiązków nadzoru przyrodniczego będzie w szczególności:
 - a. rozpoznanie przyrodnicze terenu przed przystąpieniem do prac budowlanych;
 - b. pełnienie stałego nadzoru przyrodniczego nad wykonywanymi pracami, a w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności i zdarzeń, podanie zaleceń;
 - c. przeprowadzanie kontroli przyrodniczych oraz wykonania czynności z nich wynikających wraz z raportami wykonanych kontroli;
 - d. kontrolę prowadzenia prac budowlanych w obrębie rzeki Rogoska Struga;
 - e. przygotowanie wniosków o uzyskanie zezwoleń na odstępstwa od zakazów w stosunku do chronionych gatunków roślin i zwierząt;
 - f. kontrolę terenu budowy całego odcinka inwestycji (w tym wykopów, zagłębień wypełnionych wodą, zastoisk i zalewisk, rowów, studni, elementów urządzeń podczyszczających wody opadowe) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt (płazów, małych ssaków); kontrolę wykopów przed ich zasypaniem celem wykluczenia obecności płazów i drobnych zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności, przeniesienia do odpowiedniego dla danego gatunku miejsca o cechach siedliska, w którym występuje w sposób naturalny, oddalonego poza zasięg oddziaływania inwestycji;
 - g. prowadzenie bieżących obserwacji przygotowań wykonawcy do prowadzenia robót oraz sposobu ich prowadzenia w zakresie zgodności z wydanymi decyzjami i obowiązującymi przepisami;
 - h. nadzorowanie oddziaływania wykonywanych prac przez Wykonawcę na siedliska i populację gatunków chronionych, przedmioty ochrony w ramach obszarów Natura 2000 zlokalizowanych w pobliżu inwestycji oraz inne formy ochrony przyrody tam występujące;
 - i. czynności związane z ewentualną likwidacją siedliska rozrodczego płazów;
 - j. czynności związane z ewentualnym przesiedleniem gatunków chronionych i obowiązkami z tym związanymi wg obowiązujących przepisów;
 - k. nadzorowanie zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz prac w ich obrębie;
 - l. dokładne określenie/weryfikacja lokalizacji tymczasowych ochronnych wygradzeń herpetologicznych oraz systematyczne monitorowanie ich stanu technicznego.
28. uzyskać stosowną decyzję pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych;

29. przed rozpoczęciem realizacji zadania uzyskać zgodę wodnoprawną na planowaną budowę/przebudowę przepustów i budowę obiektu mostowego, zlokalizowanych na ciekach i rowach melioracyjnych;
30. w przypadku konieczności trwałego odwodnienia wykopów budowlanych – dokonać zgłoszenia wodnoprawnego; natomiast przypadku konieczności długotrwałego obniżenia poziomu zwierciadła wody podziemnej – należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne;
31. prace w obrębie cieków „Dopływ z Knip” (identyfikator hydrograficzny cieku: 584712) oraz „Rogoska Struga” (identyfikator hydrograficzny cieku: 5847192) oraz w ich korytach związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić w sposób ograniczający zamulenie wód powierzchniowych oraz niepowodujący zakłócenia spływu wód i reżimu hydraulicznego rzek;
32. podczas prowadzenia prac bezpośrednio nad korytem ww. cieków, stosować materiały zabezpieczające przed przedostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieku;
33. prace na ww. ciekach lub w ich pobliżu prowadzić ze szczególną ostrożnością, w sposób eliminujący lub ograniczający ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód, z odpowiednim zabezpieczeniem przed osuwaniem się materiału ziemnego do ich koryt;
34. używać sprawnego technicznie sprzętu, maszyn i urządzeń celem uniemożliwienia wycieku substancji ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
35. plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych; w przypadku wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwienia; zabezpieczyć plac budowy przed ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych;
36. inwestycję należy wykonać w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej urządzeń melioracyjnych (rowów melioracyjnych) oraz umożliwiający ich późniejszą konserwację; w przypadku uszkodzenia infrastruktury melioracyjnej w trakcie prowadzenia prac, zgłosić ten fakt do stosownych organów, a następnie naprawić uszkodzony odcinek;
37. zaplecze budowy, miejsce składowania odpadów, bazy sprzętowo-magazynowe oraz miejsca składowania substancji ropopochodnych zlokalizować w specjalnie do tego przeznaczonym miejscu, na szczelnej i utwardzonej nawierzchni poza obszarem występowania cieków oraz urządzeń melioracyjnych;
38. podczas tankowania maszyn i sprzętu budowlanego oraz ich konserwacji i naprawy stosować maty absorbujące oraz zachować odległość min. 100 m od cieków;
39. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1:

1. wody opadowe i roztopowe z nawierzchni projektowanego układu drogowego ujmować w zamknięte systemy kanalizacji deszczowej lub do otwartych rowów trawiastych; kanalizację deszczową zaprojektować na terenach zabudowanych oraz na odcinkach, gdzie nie jest możliwe odwodnienie powierzchniowe; główne ciągi kanalizacyjne zaprojektować w obszarach: skrzyżowania DP1549N i DK51 (w km 27+800 do ok. 100 m od tego skrzyżowania), miejscowości Rogoź (na odcinku od km 32+200 do km 33+800) i miejscowości Lidzbark Warmiński (na odcinku od km 38+200 do końca rozbudowywanego odcinka drogi); urządzenia oczyszczające stanowić będą osadniki wpustów ściekowych;
2. Zaprojektować ekrany akustyczne na następujących odcinkach drogi:

- a. EK01 - jednostronnie pochłaniający od strony drogi głównej, po prawej stronie drogi, od km ok. 37+223 do km ok. 37+358 o długości 134 m i wysokości 4,0 m;
 - b. EK02 - odbijający – transparentny, po lewej stronie drogi, od km ok. 27+837 do km ok. 27+882 o długości 50 m i wysokości 4,0 m;
 - c. EK03 - jednostronnie pochłaniający od strony drogi głównej, po lewej stronie drogi, od km ok. 24+396 do km ok. 24+436 o długości 40 m i wysokości 6,0 m;
 - d. EK04 - jednostronnie pochłaniający od strony drogi głównej, po prawej stronie drogi, od km ok. 24+255 do km ok. 24+314 o długości 59 m i wysokości 4,0 m;
 - e. EK05 - jednostronnie pochłaniający od strony drogi głównej, po lewej stronie drogi, od km ok. 23+743 do km ok. 23+795 o długości 52 m i wysokości 4,0 m;
 - f. EK06 - obustronnie pochłaniający po prawej stronie drogi, od km ok. 23+513 do km ok. 23+790 o długości 277 m i wysokości 4,0 m;
3. Minimalne parametry akustyczne jakie powinny spełniać panele:
 - a. ekran pochłaniający powinien spełniać wymagania PN-EN 1793-2:2001 w zakresie pochłaniałości $DL\alpha \geq 15$ dB;
 - b. izolacyjność ekranu pochłaniającego powinna spełniać wymagania PN-EN 1793-2:2001 w zakresie wskaźnika izolacyjności od dźwięków powietrznych, który musi wynosić co najmniej $DLR \geq 24$ dB;
 - c. izolacyjność ekranu odbijającego powinna spełniać wymagania PN-EN 1793-2:2001 w zakresie wskaźnika izolacyjności od dźwięków powietrznych, który musi wynosić co najmniej $DLR \geq 24$ dB;
 4. zapewnić rezerwę terenu pod budowę ekranów akustycznych po prawej stronie drogi na odcinku od km 23+900 do 24+130;
 5. wykonać przejścia dla zwierząt w następujących lokalizacjach:

L.p.	Nazwa obiektu	Kilometraż DK51 (orientacyjny)	Typ przejścia	Przewidywane wymiary stref dla zwierząt	Uwagi
1	P-2	ok. 27+659	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Rów RLX)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	
2	P-3	ok. 28+407	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Rów RLX-1)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	Intensywna migracja płazów w km 28+050 – 28+300. Uwarunkowania techniczne i terenowe uniemożliwiają zlokalizowanie obiektu bezpośrednio w strefie intensywnej migracji. Naprowadzenie płazów na obiekt zostanie zapewnione płotkami ochronno-naprowadzającymi
3	P-3A	ok. 28+850	samodzielne przejście dla płazów	szer. 1.0 m wys. 0.75 m	
4	P-3B	ok. 28+950	samodzielne przejście dla płazów	szer. 1.0 m wys. 0.75 m	
5	P-9	ok. 33+830	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone (sucha dolina)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	

6	PZS-11	ok. 35+539	przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim (Rogoska Struga)	szer. suchych pasów 2x3.0m wys. 3.5 m (od suchych pasów do stropu obiektu)	Obiekt w bezpośrednim sąsiedztwie zwanego drzewostanu kompleksów leśnych, w odległości 240 m od najbliższych zabudowań, co zapewni zwierzętom możliwość niezakłóconego korzystania. W tej lokalizacji ciek płynie głębokim korytem, ze stromymi brzegami, a ukształtowanie terenu sprzyja naturalnej migracji zwierząt wzdłuż cieku.
7	P-12	ok. 36+651	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Rów R-L-	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	
L.p.	Nazwa obiektu	Kilometraż DK51 (orientacyjny)	Typ przejścia	Przewidywane wymiary stref dla zwierząt	Uwagi
			58)		
8	P-12A	ok. 36+651P	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Rów R-L-58)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	
9	P-14	ok. 37+370	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Rów R-L-59)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	
10	P-15	ok. 37+950	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Dopływ z Knip)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	
11	P-15A	ok. 37+950P	przejście dla zwierząt małych i płazów zespolone z ciekim (Dopływ z Knip)	szer. półek 2x0.5m wys. 1.0 m (od półek do stropu przepustu)	

6. zastosować stałe wygradzenia ochronno-naprowadzające w następujących lokalizacjach:

Lewa strona drogi [km]	Prawa strona drogi [km]
od 27+560 do 27+800	od 27+560 do 27+800
od 27+950 do 29+000	od 27+950 do 29+000
od 33+410 do 33+930	od 33+730 do 33+930
od 35+440 do 35+640	od 35+440 do 35+640
od 36+540 do 36+750	od 36+540 do 36+750
od 37+000 do 37+470	od 37+000 do 37+470
od 37+850 do 38+050	od 37+850 do 38+050

i o następujących parametrach:

- a. wysokość ogrodzenia – część nadziemna o wysokości min. 50 cm zakończona dodatkową 10-centymetrową przewieszką skierowaną „na zewnątrz”, w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45-90°,
 - b. zakopanie ogrodzenia pod powierzchnią gruntu – ogrodzenie powinno być zakopane na głębokość min. 30 cm,
 - c. materiał – ogrodzenie należy wykonać jako pełne (np. z płyt betonowych, stalowych, polimerowych) lub siatkowe (ażurowe) z materiału umożliwiającego odpowiedni naciąg (np. siatka stalowa, siatka polimerowa) o oczkach siatki nieprzekraczających wymiarów 0,5 cm x 0,5 cm,
 - d. zakończenie ogrodzenia – wolne końce wygradzeń należy zakończyć U-kształtnymi zawrotkami,
 - e. dowiązanie płotków do przyczółków obiektów inżynierskich;
7. po zakończeniu inwestycji związanej z budową mostu na rzece Rogoska Struga wykonać obustronne nasadzenia drzew i krzewów na przestrzeni o długości ok. 50 m w sąsiedztwie obiektu; z uwagi na funkcję obiektu - przejście dla zwierząt średnich, nasadzenia wykonać w taki sposób, aby zieleń stanowiła element naprowadzający do przejścia;
 8. w ramach rekompensaty za usuwane drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie min. 3 679 sztuk drzew gatunków rodzimych drzew liściastych o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 12 cm, tj.: lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), lipa szerokolistna (*Tilia platyphyllos*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*), dąb szypułkowy (*Quercus robur*), dąb bezszypułkowy (*Quercus petraea*) i grab pospolity (*Carpinus betulus*); nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przeredzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe;
 9. młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”.

IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 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.

V. Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia użytkowania drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary przeprowadzić na terenach chronionych przed hałasem:

- a) dla których ocena oddziaływania na środowisko wykazała przekroczenia norm hałasu (lub na granicy norm),
 - po prawej stronie drogi w następujących lokalizacjach: od km 23+959 do km 24+072, w km 25+500, 25+506, 26+745, 27+852, 27+839, 31+873, 31+970, od km 32+573 do 33+560, 33+636, 33+714, 33+805, 36+519, 38+823, 38+851, 38+899, 38+922, 39+074 i w km ok. 39+500 (teren szpitala);
 - po lewej stronie drogi w następujących lokalizacjach: w km 23+480, 27+845, 27+849, od km 32+672 do km 32+901, od km 33+092 do 33+257, 33+388, 33+632, 33+736, 38+802, 39+125, od km 39+339 do km 39+501;
- b) dla których zaprojektowano ekran akustyczny (pomiaru sprawdzające skuteczność zastosowanych zabezpieczeń akustycznych);

- c) znajdujących się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego, które status chronionych uzyskały po dacie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji lokalizacji punktów pomiarowych. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Staroście Lidzbarskiemu, Staroście Bartoszyckiemu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Analizę wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

VI. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński”, został złożony dnia 25.04.2024 r., przez Pana Jarosława Kaczora, Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji, reprezentującego inwestora Skarb Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wniosek zawierał odpowiednie załączniki wymienione w art. 74 ust. 1 ustawy.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce-Lidzbark Warmiński. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia *polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone*. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości przekraczającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

W klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono również zakres inwestycji w związku z planowaną przebudową infrastruktury towarzyszącej, tj.:

- § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia - *budowie przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przzerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód*) – w związku z planowaną regulacją wód, tj. przebudową cieków i rowów melioracyjnych,

- § 3 ust. 1 pkt 88 rozporządzenia - *zmiana lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną – drzewami i krzewami oraz runem leśnym – lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu*.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji jest wójt. Z uwagi na fakt, że przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze kilku gmin, zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy: *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na*

którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Odcinek drogi krajowej nr 51 objęty przedmiotową inwestycją przebiega przez obszar następujących gmin, odpowiednio na fragmentach o długości:

- ok. 0,889 km - na terenie gminy Miasto Lidzbark Warmiński,
- ok. 8,033 km - na terenie gminy Lidzbark Warmiński,
- ok. 5,043 km - na terenie gminy Kiwity,
- ok. 2,135 km - na terenie gminy Bartoszyce,

co wskazuje na Wójta Gminy Lidzbark Warmiński jako właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

O wszczęciu postępowania oraz o wystąpieniu do organów opiniujących strony zostały poinformowane zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 20.05.2024 r. znak: OŚN.6220.7.2024.TA. Publiczne obwieszczenie nastąpiło w dniu 20.05.2024 r. W wyznaczonym przez tut. Organ terminie nie wniesiono uwag i wniosków.

W toku postępowania, stosownie do art. 64 ustawy tut. Urząd pismem OŚN.6220.7.2024.TA z dnia 16.05.2024 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bartoszczach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lidzbarku Warmińskim oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w celu uzyskania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie PGW Wody Polskie pismem znak: BO.ZZŚ.4901.84.2024.KM z dnia 24.05.2024 r. oraz pismem znak: BO.ZZŚ.4901.84.2024.KM z dnia 24.06.2024 r. wezwał do przedstawienia wyjaśnień i uzupełnienia załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia. Po uzupełnieniu przez inwestora KIP, Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie PGW Wody Polskie wydał w dniu 31.07.2024 r. opinię znak: BO.ZZŚ.4901.84.2024.KM, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, jednocześnie wskazując na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków i wymagań.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lidzbarku Warmińskim opinią znak: ZNS.9022.1.32.2024, z dnia 29.05.2024 r. stwierdził, że dla ww. przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bartoszczach opinią znak: ZNS.9022.1.25.2024.KI z dnia 29.05.2024 r. stwierdził, że dla ww. przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.220.2024.JC.3 z dnia 24.06.2024 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił pełny zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodny z art. 66 ustawy ooŚ.

W przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. W związku z powyższym Wójt Gminy Lidzbark Warmiński pismem znak: OŚN.6220.7.2024.TA z dnia 16.05.2024 r. wystąpił do Burmistrza Miasta Lidzbark Warmiński, Wójta Gminy Kiwity i Wójta Gminy Bartoszyce o wyrażenie opinii dla terenów wskazanych gmin na których ma być realizowane przedsięwzięcie.

Wójt Gminy Kiwity postanowieniem znak: GKŚO.I.6220.8.2024 z dnia 22.05.2024 r. pozytywnie zaopiniował przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński.

Wójt Gminy Bartoszyce pismem znak: IB.6727.165.2024.AW z dnia 22.05.2024 r. wyraził pozytywną opinię dla realizacji ww. zamierzenia inwestycyjnego dla terenu Gminy Bartoszyce.

Postanowieniem znak: GK.6220.1.2024.MP z dnia 14.06.2024 r., Zastępca Burmistrza Miasta Lidzbark Warmiński, zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie.

Biorąc pod uwagę opinie organów opiniujących, Wójt Gminy Lidzbark Warmiński postanowieniem znak: OŚN.6220.7.2024.TA z dnia 02.09.2024 r. nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając jednocześnie zakres raportu, zgodny z art. 66 ustawy ooś. Postanowieniem z dnia 05.11.2024 r. znak: OŚN.6220.7.2024.TA, Wójt Gminy Lidzbark Warmiński zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Wypełniając nałożony obowiązek, wynikający z ww. postanowienia Wójta Gminy Lidzbark Warmiński, Wnioskodawca w dniu 19.03.2025 r. przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia: „Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński” - wykonany przez Value Engineering Sp. z o.o., z siedz. 02-284 Warszawa, Aleja Krakowska 22A.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 15.04.2025 r. znak: WOOŚ.4221.47.2025.JC.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wezwał do przedłożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazania wariantu, którego dotyczy wniosek o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Uzupełnienie zostało przesłane do organu opiniującego pismem z dnia 07.05.2025 r.

Pismem z dnia 06.06.2025 r. znak: WOOŚ.4221.47.2025.J.3, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wezwał inwestora do uzupełnienia treści raportu ooś we wskazanym zakresie. W odpowiedzi na wezwanie inwestor przesłał pismem znak: O/OL.I-2.532.12.2024 z dnia 24.07.2025 r. Aneks Nr 1 do raportu ooś. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4221.47.2025.JC.8 z dnia 14.10.2025 r. oraz pismem znak: WOOŚ.4221.47.2025.JC.9 z dnia 21.11.2025 r. ponownie wezwał do uzupełnienia raportu ooś. W odpowiedzi na ww. wezwania inwestor przedłożył pismem znak: O/OL.I-2.532.12.2024 z dnia 10.12.2025 r. Aneks Nr 2 do raportu ooś. Pismem znak: OŚN.6220.7.2024.TA z dnia 07.01.2026 r. organ prowadzący postępowanie przesłał Aneks Nr 2 Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie, Burmistrzowi Miasta Lidzbark Warmiński, Wójtowi Gminy Bartoszyce i Wójtowi Gminy Kiwity. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4221.47.2025.JC.12 z dnia 10.03.2026 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński, określając warunki uwzględnione w niniejszej decyzji.

Raport oraz Aneks nr 1 do raportu dot. zamierzonej inwestycji przesłano pismem znak: OŚN.6220.7.2024.TA z dnia 25.08.2025 r. w celu zaopiniowania Burmistrzowi Miasta Lidzbark Warmiński, Wójtowi Gminy Kiwity i Wójtowi Gminy Bartoszyce.

Wójt Gminy Kiwity postanowieniem znak: IOŚ.I.6220.6.2025 z dnia 04.09.2025 r. pozytywnie zaopiniował przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński.

Burmistrz Miasta Lidzbark Warmiński postanowieniem znak: GK.6220.1.2024.MP z dnia 05.09.2025 r. pozytywnie zaopiniował ww. przedsięwzięcie.

Burmistrz Gminy Bartoszyce pismem znak: IB.6727.440.225.AR z dnia 23.09.2025 r., po zapoznaniu się z treścią raportu ooś oraz Aneksu nr 1 do ww. raportu, wyraził pozytywną opinię w zakresie aspektów środowiskowych w przedmiotowej sprawie.

W dniu 19.03.2026 r. zostało podane do publicznej wiadomości obwieszczenie Wójta Gminy Lidzbark Warmiński, na okres 30 dni, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości przez zamieszczenie na stronie internetowej BIP Urzędu Gminy Lidzbark Warmiński, Urzędu Miejskiego w Lidzbarku Warmińskim, Urzędu Gminy Kiwity i Urzędu Gminy Bartoszyce, wywieszenie na tablicach ogłoszeń wcześniej wymienionych Urzędów oraz na tablicach ogłoszeń w miejscowościach: Markajmy, Knipy, Rogóz i Morawa. W wyznaczonym terminie nie złożono uwag i wniosków do prowadzonego postępowania.

Dnia 28.04.2026 r. zostało podane do publicznej wiadomości zawiadomienie-obwieszczenie Wójta Gminy Lidzbark Warmiński znak OŚN.6220.7.2024.TA o zebraniu materiałów w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla

przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 51 o długości ok. 16,10 km. Inwestycja zaczyna się w obrębie Osieka w km 23+480 istniejącej drogi krajowej nr 51 a kończy w mieście Lidzbark Warmiński w km 39+580, w okolicy skrzyżowania ulicy Bartoszyckiej z ulicą Warmińską. Analizowany odcinek drogi przebiega przez teren województwa warmińsko-mazurskiego:

- powiatu bartoszyckiego, w gminie Bartoszyce od km 23+480 do km 25+615;
- powiatu lidzbarskiego, w gminach:
 - ✓ Kiwity od km 25+615 do km 29+013 oraz od km 30+049 do km 31+694,
 - ✓ Lidzbark Warmiński od km 29+013 do km 30+049 oraz od km 31+694 do km 38+691,
 - ✓ Miasto Lidzbark Warmiński od km 38+691 do km 39+580.

Droga krajowa nr 51 jest jedną z ważniejszych dróg regionalnego układu drogowego. Łączy drogę ekspresową S7 (relacji Gdańsk – Warszawa) z przejściem granicznym w Bezledach. Droga prowadzi przez: Bezledy – Bartoszyce – Lidzbark Warmiński - Dobre Miasto – Olsztyn – Olsztynek. Obsługuje transport międzynarodowy i jest ważnym połączeniem na międzynarodowym kierunku północ-południe. W układzie lokalnym droga krajowa nr 51 zapewnia powiązanie między ośrodkami gminnymi (Olsztyn, Dobre Miasto, Lidzbark Warmiński), oraz połączenie pomiędzy leżącymi w jej ciągu a sąsiadującymi z sobą wsiami, takimi jak: Markajmy, Rogóż, Samolubie. Poza miejscowością Rogóż oraz miastem Lidzbark Warmiński zabudowa jest luźna, a większą część otoczenia stanowią tereny rolnicze, odcinkowo leśne.

Na pełen zakres inwestycyjny przedsięwzięcia składać się będą następujące prace budowlane:

- rozbudowa drogi krajowej o długości ok. 16,10 km,
- budowa stanowisk postojowych pełniących rolę miejsc do kontroli pojazdów,
- rozbudowa i przebudowa fragmentów istniejących dróg powiatowych oraz gminnych krzyżujących się z drogą krajową,
- budowa dodatkowych jezdni w pasach drogowych dróg publicznych,
- przebudowa skrzyżowań dróg publicznych,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, rowerowych oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- przebudowa/budowa zjazdów do posesji,
- budowa urządzeń technicznych drogi, w tym barier ochronnych,
- budowa urządzeń odwadniających, w tym rowów drogowych, kanalizacji deszczowej,
- budowa obiektów inżynierskich,
- wycinka istniejącej zieleni oraz nasadzenia,
- budowa infrastruktury związanej z drogą, w tym oświetlenie, kanał technologiczny,
- usunięcie kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej tj. budowa i/lub przebudowa sieci wodociągowej, sieci gazowej, sieci kanalizacyjnej (sanitarnej i deszczowej), urządzeń melioracji wodnych, sieci telekomunikacyjnej oraz sieci elektroenergetycznej,
- rozbiórki: budynków, obiektów inżynierskich, dróg, sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej, urządzeń melioracji wodnych, ogrodzeń i obiektów małej architektury.

Jako teren zabudowy sklasyfikowano odcinki od km 32+200 do km 33+820 oraz od km 38+100 do końca zakresu opracowania. Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej na terenie zabudowy przedstawiono poniżej:

- klasa techniczna drogi: GP
- prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h
- prędkość miarodajna: $V_m = 60$ km/h
- przekrój jezdni: 1 x 2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu)
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,50 m
- szerokość chodnika: min. 1,50 m
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej: min. 3,00 m (z dopuszczeniem lokalnych zawężeń w miejscach obowiązywania zaleceń Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków).

Jako obszar poza terenem zabudowy sklasyfikowano odcinki od początku zakresu

opracowania do km 32+200 oraz od km 33+820 do km 38+100. Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej poza terenem zabudowy przedstawiono poniżej:

- klasa techniczna drogi: GP
- prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h
- prędkość miarodajna: $V_m = 90$ km/h
- przekrój jezdni: 1 x 2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu)
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,50 m
- szerokość chodnika: min. 1,50 m
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej: min. 2,50 m.

Ponadto w związku z rozbudową drogi krajowej niezbędna jest korekta odcinków istniejących dróg publicznych innych kategorii takich jak drogi powiatowe i gminne. W ramach rozbudowy drogi krajowej planowane są likwidacje, przebudowy i rozbudowy istniejących skrzyżowań oraz budowa nowych. W ramach omawianego przedsięwzięcia projektuje się skrzyżowania skanalizowane oraz ronda. W celu realizacji zadań kontrolnych (m.in. Inspekcji Transportu Drogowego) planowane są zatoki postojowe pełniące funkcję miejsca do kontroli pojazdów (okolice km 29+850 str. L i km 31+400 str. P). W celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej wszystkim nieruchomościom, które utraciłyby go w wyniku rozbudowy drogi krajowej oraz w celu ograniczenia liczby zjazdów z drogi krajowej, w miejscach, które uzasadniają względy ekonomiczne, planowana jest budowa odcinków dodatkowych jezdni zlokalizowanych w pasach drogowych dróg publicznych. Dodatkowe jezdnie przewiduje się o dwóch pasach ruchu (1 x 2) i szerokości pasa ruchu ok. 2,5 m.

Założono rozbiórkę istniejących przepustów na odcinku DK51 objętych przedmiotową inwestycją. W miejsce obiektów istniejących zostaną wybudowane nowe, poza obiektami dla których odtworzenie nie jest potrzebne np. ze względu na skorygowany ślad drogi, likwidację rowu melioracyjnego bądź brak funkcjonowania przepustu w stanie istniejącym itp. Na odcinku rozbudowy drogi krajowej DK51 ujętym w niniejszym opracowaniu występują kolizje z istniejącą siecią elektroenergetyczną nN oraz SN. Projektuje się zmiany przebiegów trasowych kolidujących odcinków sieci, wykonane kablowo i napowietrznie, po trasach bezkolizyjnych, zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi oraz wymaganiami gestora sieci. Zakres niezbędnej przebudowy sieci elektroenergetycznej nie będzie stanowił przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko.

W ramach realizacji inwestycji niezbędna jest rozbiórka 4 budynków: 2 gospodarcze w km ok. 27+820 strona prawa, 1 mieszkalny w km ok. 27+830 strona prawa oraz inny obiekt w km ok. 38+995 strona prawa. Niezbędna jest również rozbiórka takich obiektów jak fragmenty istniejących ogrodzeń posesji oraz elementów małej architektury (np. wiaty przystanków autobusowych, ławki, śmietniki itp.). Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych oraz zlokalizowanego w Rogożu Pomnika poległych w I Wojnie Światowej kolidujących z rozbudowywaną drogą. W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną:

- prace przygotowawcze: geodezyjne tyczenie obiektów, usunięcie kolidujących drzew i krzewów, wyburzenia kolidujących obiektów budowlanych, rozbiórka nawierzchni drogowych, wywóz powstałych odpadów,
- roboty ziemne: zdjęcie wierzchniej warstwy gruntu – humusu i darniny, usunięcie nadmiaru ziemi, zagęszczanie gruntu, formowanie projektowanej niwelety drogi, wykonanie wykopów i nasypów,
- roboty budowlane konstrukcji drogowych: dowóz kruszyw, rozkładanie kruszyw wyrównywanie terenu, wałowanie i zagęszczanie gruntu, dowóz stabilizowanego gruntu,
- roboty związane z realizacją systemu odwodnienia drogi,
- roboty związane z rozbiórką oraz budową obiektów inżynierskich,
- roboty związane z układaniem nawierzchni drogi, montażem i układaniem chodników, krawężników, barier, balustrad, oznakowania, oświetlenia itp.,
- humusowanie: dowóz ziemi, równanie ziemi, kształtowanie skarp, zasiew traw i nasadzenia drzew i krzewów,
- prace wykończeniowe i porządkowe.

Wariantem wskazanym do realizacji jest wariant z wykonaniem:

- przepustów rurowych bądź skrzynkowych, żelbetowych, prefabrykowanych,
- mostu PZS-11 o schemacie ramowym, o nośnej konstrukcji podatnej z blachy falistej i konstrukcji podpór żelbetowych, ścianowych.

Eksplotacja inwestycji nie będzie związana z wykorzystywaniem wody, surowców, materiałów, jak też paliw. Przewiduje się jedynie zapotrzebowanie na energię elektryczną do zasilania

projektowanych urządzeń, tj. np. oświetlenia drogi, systemów teletechnicznych itp. W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie się wiązała z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu (chlorek sodu, chlorek wapnia, piasek). Planowany do rozbudowy odcinek drogi krajowej nr 51 nie powinien znacząco wpłynąć na wzrost stężenia substancji zanieczyszczających w glebie.

Eksploatacja inwestycji nie będzie bezpośrednim i istotnym źródłem generującym odpady. Podczas eksploatacji drogi spodziewać się można wytwarzania odpadów związanych z utrzymaniem jezdni (szczególnie w okresie zimowym) oraz związanych z eksploatacją systemu odwodnienia drogi. Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji będą powstawać sporadycznie w sposób niesystematyczny i będą na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji inwestycji będą pojazdy poruszające się po wybudowanej drodze. W raporcie o oś wykonano analizę rozprzestrzeniania się ww. zanieczyszczeń w powietrzu z uwzględnieniem m.in. warunków meteorologicznych panujących w obszarze inwestycji oraz częściowy przebieg drogi przez strefę C obszaru ochrony uzdrowiskowej Lidzbark Warmiński (ok. 410-metrowy odcinek drogi w Lidzbarku Warmińskim), a także strukturę ruchu taką, jak do założeń rozdziału akustycznego. Analiza oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z przedmiotowego odcinka drogi w trakcie jej eksploatacji w roku 2029 i 2038 nie wykazała poza pasem drogowym przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń. Nie przewiduje się zatem, aby eksploatacja przedsięwzięcia spowodowała w jego rejonie znaczące zmiany w jakości powietrza atmosferycznego lub miała znaczący wpływ na lokalny klimat. Funkcjonowanie inwestycji może kumulować się z funkcjonowaniem innej infrastruktury drogowej. Przeprowadzone analizy wykazały, że nie będą to kumulacje znaczące. W wyniku funkcjonowania inwestycji, poza jej granicami, po uwzględnieniu aktualnego tła zanieczyszczeń powietrza nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych oraz średniorocznych, w tym też poziomów substancji ustalonych dla obszaru ochrony uzdrowiskowej. Nie przewiduje się również, aby inwestycja stanowiła znaczące źródło emisji gazów cieplarnianych. Około 410-metrowy odcinek planowanej inwestycji w Lidzbarku Warmińskim przebiega przez obszar strefy „C” ochrony uzdrowiskowej uzdrowiska Lidzbark Warmiński, na której obowiązują poziomy substancji w powietrzu ustalone dla obszaru ochrony uzdrowiskowej ze względu na ochronę zdrowia ludzi.

Projektowana inwestycja niewątpliwie spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Należy wziąć pod uwagę, że modernizowany odcinek drogi DK51 Bartoszyce – Lidzbark Warmiński nie zmieni układu powiązań i dystrybucji ruchu w ramach już ukształtowanej sieci drogowej. Nie spowoduje również dowiązania do innej sieci niż obecnie funkcjonująca, a co za tym idzie nie przyczyni się do zwiększenia tempa zmian ruchu ponad typowe dla tego rodzaju odcinków dróg. W związku z tym planowana rozbudowa sama w sobie bezpośrednio nie wpłynie na pogorszenie warunków akustycznych w sąsiedztwie okolicznej zabudowy. Należy natomiast podkreślić, że inwestycja przyczyni się do poprawy stanu technicznego nawierzchni jezdni oraz upłynnienia ruchu drogowego, co korzystnie wpłynie na złagodzenie oddziaływań związanych z transportem drogowym.

Na etapie realizacji inwestycji drgania będą odczuwane głównie przez pracowników obsługujących maszyny budowlane, ale mogą mieć też wpływ na znajdujące się w pobliżu drogi obiekty, znajdujące się w nich urządzenia i ich mieszkańców. Drgania mogą również powodować uszkodzenie elementów nośnych obiektów (pęknięcia i rysy ścian nośnych, filarów), prowadząc tym samym do obniżenia ich wytrzymałości, a także uszkodzenia niekonstrukcyjne takie jak spękania tynków, czy rozluźnienie mocowań drzwi i okien. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń szacuje się, że zasięg odczuwalnych wibracji w przypadku analizowanej inwestycji nie powinien sięgać dalej niż 20 m od osi drogi. Emitujące największe ilości drgań urządzenia drogowe wykorzystywane podczas etapu budowy, takie jak np. walec wibracyjny, wytwarzają drgania odczuwane, których maksymalny zasięg dochodzi do odległości około 50 m. Oddziaływanie w fazie realizacji jest oddziaływaniem czasowym i nie przewiduje się, żeby mogło powodować negatywne skutki dla zdrowia osób przebywających w budynkach, sąsiadujących z planowanym odcinkiem drogi. Aby ograniczyć potencjalne oddziaływanie, prace budowlane będą wykonywane zgodnie z opracowanym wcześniej harmonogramem, (zgodnie z zaplanowaną porą, długością i częstotliwością prac), kontrolując czas ekspozycji ludzi na wibracje.

W trakcie eksploatacji inwestycji źródłem wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów. Konstrukcja przeznaczonego do rozbudowy odcinka DK51 została zaprojektowana z uwzględnieniem prognozowanego natężenia ruchu i ciężaru pojazdów, a utrzymanie nawierzchni planowanej inwestycji w dobrym stanie pozwoli na wyeliminowanie negatywnego wpływu drgań na

środowisko.

W wyniku realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się kumulacji oddziaływań z innymi przedsięwzięciami o istotnym wpływie na środowisko. Oddziaływania inwestycji nie będą się również kumulowały z oddziaływaniami przeznaczonego do rozbudowy w podobnym czasie odcinka DK51 Lidzbark Warmiński – Wichrowo. Spodziewany brak oddziaływań skumulowanych pomiędzy tymi inwestycjami wynikać będzie z odległości dzielącej tereny ich realizacji wynoszącej minimum 1,95 km. Taki dystans dzielący obydwa przedsięwzięcia położone dodatkowo po przeciwnych stronach Lidzbarka Warmińskiego stanowić będzie bezpieczny bufor w kontekście możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych, nawet jeśli inwestycje będą realizowane w tym samym czasie.

W fazie budowy drogi nie będzie występowało znaczące zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych. Silne, punktowe oddziaływanie może wystąpić jedynie w przypadku wystąpienia awarii i wycieku substancji ropopochodnych lub innych wykorzystywanych substancji chemicznych, szczególnie jeśli zdarzenie takie wystąpi w bliskiej odległości od cieków lub zbiorników wodnych. Jednak odpowiednia organizacja zaplecza budowy, dbałość o sprzęt oraz wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty do strącania zanieczyszczeń pozwoli na wyeliminowanie ryzyka wystąpienia ww. awarii lub ograniczenie jego skutków.

Prace wykonywane na placu budowy nie będą powodować powstawania istotnych ilości ścieków. Ścieki socjalno-bytowe pracowników budowy będą odprowadzane do przewoźnych toalet wyposażonych w szczelne zbiorniki i wywożone do zlewni ścieków.

Ingerencja w koryta cieków ograniczona będzie do niezbędnego minimum czasowego i obszarowego związanego z wykonaniem prac powodujących konieczność tej ingerencji. Prace w obrębie cieków będą planowane i prowadzone w okresach możliwie najniższych stanów wody, a w okresach występowania wezbrań prace w obrębie cieków będą przerywane, a cały sprzęt będzie usuwany na bezpieczną odległość. Prace te będą prowadzone w sposób zapewniający swobodny przepływ wód (np. poprzez przebudowę cieków pod osłoną gródź, wykonanie kanałów obiegowych, kanałów zastępczych, itd.) oraz unikając nadmiernego wzruszania osadów dennych powodującego zmętnienie wody. Roboty w obrębie cieków prowadzone będą tak, aby nie dochodziło do zamulenia i zanieczyszczenia wód zawiesinami (np. pyłem, piaskiem, cementem). Umocnienia cieków będą wykonywane z materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych. W jak największym możliwym stopniu zostanie zachowana roślinność naturalna cieków oraz jego bezpośredniego otoczenia.

Mając na uwadze lokalizację inwestycji, charakter wpływu na środowisko oraz zasięg potencjalnych oddziaływań generowanych przez poruszające się po drodze pojazdy, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych powodowanych przez projektowaną drogę, na etapach jej realizacji jak i eksploatacji. Oddziaływanie drogi będzie obejmowało jedynie działki bezpośrednio przeznaczone pod inwestycję oraz tereny sąsiadujące z planowanym przedsięwzięciem.

Na etapie realizacji wystąpią przejściowe negatywne zmiany w krajobrazie, ściśle związane z prowadzeniem prac: najpierw przygotowawczych, rozbiórkowych a następnie budowlanych w zakresie rozbudowywanej drogi. Będą to typowe dla inwestycji budowlanych zakłócenia w odbiorze krajobrazu związane z: obecnością maszyn i urządzeń, wycinką zieleni, pracami ziemnymi, rozbiórkami nawierzchni drogowych czy organizacją placu i zaplecza budowy.

Użytkowanie drogi nie wpłynie negatywnie na krajobraz. Walory krajobrazowe i przyrodnicze obszaru nie zostaną zakłócone, przede wszystkim ze względu na to, że analizowana droga zasadniczo poprowadzona będzie po śladzie istniejącym (wprowadzone zostaną jedynie niewielkie korekty łuków). Inwestycja nie wprowadzi więc do obecnej kompozycji krajobrazowej obszaru zupełnie nowego (niewystępującego dotychczas) elementu oraz nie będzie stanowić nowego typu dominanty krajobrazowej.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarów Natura 2000 – najbliższej zlokalizowana jest Ostoja Warmińska (PLB280015) w odległość ok. 1,6 km od DK51. Granica tego obszaru przebiega wzdłuż planowanej inwestycji od km 23+480 do ok. km 28+600 (wg kilometrażu inwestycji). Z uwagi na znaczną odległość inwestycji od ww. obszaru Natura 2000 nie przewiduje się negatywnego wpływu zaplanowanych prac na przedmioty ochrony obszaru. Zaplanowane prace związane z rozbudową DK nr 51 nie wpłyną w sposób bezpośredni i pośredni na ww. obszarową formę ochrony przyrody.

W odległości 265 m znajduje się wieloobiektowy pomnik przyrody złożony z 12 głazów narzutowych. Najbliższym użytkiem ekologicznym w stosunku do lokalizacji przedsięwzięcia jest użytek o nazwie „Rosiczka koło Naprat” – w odległości ok. 2 km.

W fazie budowy największe oddziaływanie na krajobraz dotyczyć będzie wycinki zieleni, powstania placu budowy, dróg tymczasowych oraz gromadzenia tymczasowego materiałów i odpadów. Sam plac budowy jako miejsce obniżające walory krajobrazowe będzie oddziaływać w sposób krótkotrwały, a po zakończeniu robót oddziaływanie to ustąpi, natomiast zajęcie terenu pod projektowaną drogę będzie oddziaływaniem długoterminowym.

Projekt przewiduje usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą drogową i towarzyszącą oraz ochronę i adaptację pozostałej zieleni znajdującej się w pasie drogowym. Do wycinki wskazano 2627 szt. drzew. Obwody pni drzew przewidzianych do wycięcia mieszczą się w przedziale od 6 cm do 423 cm. Przewidywana wycinka obejmie następujące rodzaje drzew: klon, kasztanowiec, olsza, brzoza, grab, głóg, jesion, modrzew, jabłoń, świerk, sosna, platan, topola, wiśnia, śliwa, grusza, dąb, robinia, wierzba, jarzab, żywotnik, lipa, wiąz. Drzewa rosnące w pasie przedmiotowego odcinka drogi krajowej nie tworzą zwartych układów alejowych, typowych dla naszego województwa. Aleje drzew posiadają bardzo duże luki, a niektóre odcinki są w ogóle pozbawione drzew rosnących w pasie drogowym.

Na drzewach oraz w ich obrębie wykształciły się dogodne siedliska dla bytowania wielu chronionych organizmów. Siedliska te oraz układ przestrzenno-krajobrazowy trzeba zatem w odpowiedni sposób zrekompensować poprzez planowe wprowadzenia nasadzeń zastępczych. W celu ochrony zieleni przydrożnej, część drzew zostanie zaadaptowana, a te niepodlegające wycinie i występujące na obszarze objętym inwestycją zostaną zabezpieczeniowe przed ich uszkodzeniem wskutek robót budowlanych. Ponadto zaplecza budowy będą lokalizowane poza terenami zalesionymi oraz chronionymi siedliskami przyrodniczymi, a także poza stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt. W celu rekompensaty strat w zieleni istniejącej oraz wkomponowania drogi w otaczający krajobraz zostaną wykonane nasadzenia roślinności w liczbie 3679 sztuk drzew. Projektowana zieleń zminimalizuje straty w zieleni spowodowane wycinką istniejącej roślinności w ramach realizacji inwestycji oraz będzie pełnić funkcje krajobrazowe oraz estetyczne.

Ze względu na ograniczoną dostępność terenu i brak możliwości wykonania wszystkich nasadzeń bezpośrednio w obrębie przedmiotowej inwestycji, pozostałe nasadzenia kompensacyjne wynikające z wycinki drzew w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński zostaną zrealizowane wzdłuż odcinków DK51: Lidzbark Warmiński – Wichrowo oraz Bezledy – granica województwa lub na terenach gmin oraz miast Bartoszyce i Lidzbark Warmiński, przez które przebiega inwestycja, po uzgodnieniu z właściwymi organami możliwości realizacji nasadzeń kompensacyjnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji może wystąpić ograniczenie możliwości i intensywności wędrówek poszczególnych gatunków herpetofauny do lub z miejsc rozrodu lub zimowania z ograniczeniem migracji i wymiany genów pomiędzy subpopulacjami. Z uwagi, iż w ramach działań minimalizujących oddziaływania zaprojektowano przepusty ekologiczne dla płazów wraz z wygrodzeniami ochronno-naprowadzającymi (parametry i lokalizacja wskazane w sentencji postanowienia), negatywny wpływ ograniczania migracji i dyspersji herpetofauny zostanie zminimalizowany.

Rozbudowa przedmiotowego odcinka DK51 nie spowoduje powstania w środowisku nowej bariery ekologicznej, ani zakłócenia w dotychczasowej migracji zwierząt, stąd nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na warunki migracji i wykorzystywane przez zwierzęta korytarze ekologiczne. Należy podkreślić, że analizowany projekt dotyczy drogi istniejącej i funkcjonującej od dziesięcioleci. Inwestycja niemal na całej długości odcinka będzie się zasadniczo mieściła w obszarze zbliżonym do obecnie istniejących granic pasa drogowego eksploatowanej drogi krajowej nr 51, zaś konieczne na kilku krótkich fragmentach korekty przebiegu trasy nie będą znacząco oddalone od śladu istniejącego. Przedsięwzięcie nie będzie wprowadzać ani stanowić nowej, istotnej bariery liniowej dla migrujących zwierząt. W wyniku rozbudowy drogi nie dojdzie do pogorszenia obecnych warunków przekraczania drogi przez zwierzynę, poprawią się natomiast warunki przekraczania drogi przez zwierzęta małe, w tym przede wszystkim płazy.

W sąsiedztwie odcinka DK51 Bartoszyce – Lidzbark Warmiński nie zidentyfikowano innych inwestycji o skali i charakterze mogącym powodować kumulacje oddziaływań z analizowanym przedsięwzięciem. Modernizowany odcinek drogi nie zmieni układu powiązań i dystrybucji ruchu w ramach już ukształtowanej sieci drogowej. Nie spowoduje również dowiązania do innej sieci niż obecnie funkcjonująca, a co za tym idzie nie przyczyni się do zwiększenia tempa zmian ruchu ponad typowe dla tego rodzaju odcinków dróg. Oddziaływania analizowanej inwestycji nie będą się również kumulowały z oddziaływaniami przeznaczonego do rozbudowy w podobnym czasie dalszego odcinka

DK51 Lidzbark Warmiński-Wichrowo, ponieważ odległość dzieląca tereny realizacji tych inwestycji wynosi ok. 2 km. W związku z tym planowana rozbudowa sama w sobie bezpośrednio nie wpłynie na pogorszenie warunków akustycznych i aerosanitarnych w sąsiedztwie okolicznej zabudowy. Należy natomiast podkreślić, że inwestycja przyczyni się do poprawy stanu technicznego nawierzchni jezdni oraz upłynnienia ruchu drogowego, co korzystnie wpłynie na złagodzenie oddziaływań związanych z transportem drogowym. Nie przewiduje się możliwości powstania skumulowanych oddziaływań na migrację fauny. Analizowana inwestycja sama w sobie nie spowoduje pogorszenia obecnych warunków przekraczania drogi przez zwierzęta. Droga nie jest wygradzona obecnie ani nie będzie wygradzona w związku z projektowaną rozbudową. Zwierzęta średnie i duże tak jak w stanie istniejącym będą pokonywać drogę poruszając się po jej powierzchni oraz w szczególności średnie będą mogły korzystać również z przejścia dolnego średniego zespolonego z ciekim Rogoska Struga. Zwierzęta małe, w tym przede wszystkim płazy będą korzystać z dedykowanych dla tej grupy zwierząt przejść w przepustach hydrologicznych bądź suchych.

Z uwagi na bliskie sąsiedztwo inwestycji z zabytkami potencjalnie wystąpić może okresowe, przemijające, pośrednie negatywne oddziaływanie wywołane robotami budowlanymi, drganiami oraz zapyleniem spowodowanym przez pracę maszyn i urządzeń czy też natężenie ruchu pojazdów. Zintensyfikowane prace w bliskim sąsiedztwie obiektów zabytkowych mogą potencjalnie przyczynić się do powstania naruszeń, uszkodzeń i w konsekwencji pogorszenia stanu zachowania substancji zabytkowej. W takiej sytuacji należy podjąć adekwatne działania, które złagodzą oddziaływanie inwestycji na zabytki, takie jak:

- opracowanie organizacji i harmonogramu prac prowadzonych w sąsiedztwie zabytków z uwzględnieniem optymalnych, dostosowanych do danego obiektu technik i metod robót oraz ograniczając do niezbędnego minimum jednoczesną pracę maszyn, pojazdów i urządzeń powodujących wibracje;
- wprowadzenie ograniczeń prędkości dla ciężkiego sprzętu budowlanego poruszającego się w pobliżu zabytków;
- utworzenie stref buforowych wokół zabytków, aby zmniejszyć wpływ zapylenia i drgań;
- prowadzenie możliwie szerokiego zakresu prac w sąsiedztwie zabytków metodami ręcznymi;
- przeprowadzenie szczegółowej analizy wpływu inwestycji na zabytki, w tym oceny ich stanu technicznego i możliwych zagrożeń;
- użycie systemów monitorowania wibracji, aby zapobiec uszkodzeniom spowodowanym przez drgania;
- ochrona konstrukcji zabytków np. poprzez zastosowanie tymczasowych elementów wsporczych, wzmocnień oraz osłon konstrukcji.

Teren na którym przewiduje się realizację przedsięwzięcia koliduje bezpośrednio z dwoma stanowiskami archeologicznymi o nr AZP: 16-62/64 oraz 16-62/41. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ochrony zabytków, wszelkie prace w obrębie zabytków i stanowisk archeologicznych, mogące wpływać na zabytki należy przed ich rozpoczęciem uzgodnić z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, wobec czego uzgodnione z tym organem prace budowlane przy ww. obiektach oraz metody i techniki ich ochrony zapewnią brak znacząco negatywnych oddziaływań.

Inwestycja przyczyni się do znacznej poprawy stanu technicznego konstrukcji drogi i nawierzchni jezdni oraz upłynnienia ruchu drogowego, co korzystnie wpłynie na złagodzenie oddziaływań wibracyjnych związanych z transportem drogowym.

Mają na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, po przeanalizowaniu informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, oraz uwzględnieniu rodzaju, charakteru, usytuowania przedsięwzięcia, skali możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, oraz przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w niniejszej decyzji stwierdzono, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono orzec jak w sentencji.

Pouczenie

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

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia

odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

WÓJT

mgr inż. Fabian Andrukajtis

/dokument podpisany elektronicznie/

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Olsztynie
2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lidzbarku Warmińskim
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bartoszycach
4. Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
5. Burmistrz Miasta Lidzbark Warmiński
6. Wójt Gminy Kiwity
7. Wójt Gminy Bartoszyce

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce-Lidzbark Warmiński. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.) inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia *polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone*. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości przekraczającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

W klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono również zakres inwestycji w związku z planowaną przebudową infrastruktury towarzyszącej, tj.:

- § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia - *budowie przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód*) – w związku z planowaną regulacją wód, tj. przebudową cieków i rowów melioracyjnych,
- § 3 ust. 1 pkt 88 rozporządzenia - *zmiana lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną – drzewami i krzewami oraz runem leśnym – lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu*.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 51 o długości ok. 16,10 km. Inwestycja zaczyna się w obrębie Osieka w km 23+480 istniejącej drogi krajowej nr 51 a kończy w mieście Lidzbark Warmiński w km 39+580, w okolicy skrzyżowania ulicy Bartoszyckiej z ulicą Warmińską. Analizowany odcinek drogi przebiega przez teren województwa warmińsko-mazurskiego:

- powiatu bartoszyckiego, w gminie Bartoszyce od km 23+480 do km 25+615;
- powiatu lidzbarskiego, w gminach:

- ✓ Kiwity od km 25+615 do km 29+013 oraz od km 30+049 do km 31+694,
- ✓ Lidzbark Warmiński od km 29+013 do km 30+049 oraz od km 31+694 do km 38+691,
- ✓ Miasto Lidzbark Warmiński od km 38+691 do km 39+580.

Droga krajowa nr 51 jest jedną z ważniejszych dróg regionalnego układu drogowego. Łączy drogę ekspresową S7 (relacji Gdańsk – Warszawa) z przejściem granicznym w Bezledach. Droga prowadzi przez: Bezledy – Bartoszyce – Lidzbark Warmiński - Dobre Miasto – Olsztyn – Olsztynek. Obsługuje transport międzynarodowy i jest ważnym połączeniem na międzynarodowym kierunku północ-południe. W układzie lokalnym droga krajowa nr 51 zapewnia powiązanie między ośrodkami gminnymi (Olsztyn, Dobre Miasto, Lidzbark Warmiński), oraz połączenie pomiędzy leżącymi w jej ciągu a sąsiadującymi z sobą wsiami, takimi jak: Markajmy, Rogóż, Samolubie. Poza miejscowością Rogóż oraz miastem Lidzbark Warmiński zabudowa jest luźna, a większą część otoczenia stanowią tereny rolnicze, odcinkowo leśne.

Pierwsza część analizowanego odcinka drogi (do ok. km 28+750) zlokalizowana jest na terenie rolniczym (przeważają pola i łąki). W części tej leżą 3 miejscowości: Osieka, Bukowo i Samolubie, na terenie których występują pojedyncze zabudowania lub grupy zabudowań mieszkalnych i gospodarczych, zwykle oddalone od granicy pasa drogowego. Druga część odcinka (od ok. km 28+750 do ok. km 31+125) zlokalizowana jest na terenie leśnym, na którym nie występują żadne zabudowania. Trzecią część odcinka (od ok. km 31+125 do ok. km 33+800) stanowi przede wszystkim obszar miejscowości Rogóż, na którym występuje liczna, gęsta zabudowa (głównie mieszkalna) zlokalizowana bardzo blisko granicy pasa drogowego. Czwarta część odcinka (od ok. km 33+800 do ok. km 38+400) zlokalizowana jest głównie na terenach rolniczych, częściowo zalesionych, na których występują pojedyncze zabudowania lub grupy zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Ostatnia część odcinka (od ok. km 38+400 do końca) to obszar miasta Lidzbark Warmiński, na którym występuje gęsta zabudowa, częściowo zlokalizowana blisko granicy pasa drogowego, w tym stadion miejski i szpital.

- Na pełen zakres inwestycyjny przedsięwzięcia składać się będą następujące prace budowlane:
- rozbudowa drogi krajowej o długości ok. 16,10 km,
 - budowa stanowisk postojowych pełniących rolę miejsc do kontroli pojazdów,
 - rozbudowa i przebudowa fragmentów istniejących dróg powiatowych oraz gminnych krzyżujących się z drogą krajową,
 - budowa dodatkowych jezdni w pasach drogowych dróg publicznych,
 - przebudowa skrzyżowań dróg publicznych,
 - budowa zatok autobusowych,
 - budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, rowerowych oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
 - przebudowa/budowa zjazdów do posesji,
 - budowa urządzeń technicznych drogi, w tym barier ochronnych,
 - budowa urządzeń odwadniających, w tym rowów drogowych, kanalizacji deszczowej,
 - budowa obiektów inżynierskich,
 - wycinka istniejącej zieleni oraz nasadzenia,
 - budowa infrastruktury związanej z drogą, w tym oświetlenie, kanał technologiczny,
 - usunięcie kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej tj. budowa i/lub przebudowa sieci wodociągowej, sieci gazowej, sieci kanalizacyjnej (sanitarnej i deszczowej), urządzeń melioracji wodnych, sieci telekomunikacyjnej oraz sieci elektroenergetycznej,
 - rozbiórki:
 - ✓ budynków,
 - ✓ obiektów inżynierskich,
 - ✓ dróg,
 - ✓ sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej,
 - ✓ urządzeń melioracji wodnych,
 - ✓ ogrodzeń i obiektów małej architektury.

Jako teren zabudowy sklasyfikowano odcinki od km 32+200 do km 33+820 oraz od km 38+100 do końca zakresu opracowania. Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej na terenie zabudowy przedstawiono poniżej:

- klasa techniczna drogi: GP
- prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$
- prędkość miarodajna: $V_m = 60 \text{ km/h}$
- przekrój jezdni: 1 x 2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu)
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,50 m
- szerokość chodnika: min. 1,50 m
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej: min. 3,00 m (z dopuszczeniem lokalnych zawężeń w miejscach obowiązywania zaleceń Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków)

Jako obszar poza terenem zabudowy sklasyfikowano odcinki od początku zakresu opracowania do km 32+200 oraz od km 33+820 do km 38+100. Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej poza terenem zabudowy przedstawiono poniżej:

- klasa techniczna drogi: GP

- prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h
- prędkość miarodajna: $V_m = 90$ km/h
- przekrój jezdni: 1 x 2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu)
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,50 m
- szerokość chodnika: min. 1,50 m
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej: min. 2,50 m.

Ponadto w związku z rozbudową drogi krajowej niezbędna jest korekta odcinków istniejących dróg publicznych innych kategorii takich jak drogi powiatowe i gminne. W ramach rozbudowy drogi krajowej planowane są likwidacje, przebudowy i rozbudowy istniejących skrzyżowań oraz budowa nowych. W ramach omawianego przedsięwzięcia projektuje się skrzyżowania skanalizowane oraz ronda. W celu realizacji zadań kontrolnych (m.in. Inspekcji Transportu Drogowego) planowane są zatoki postojowe pełniące funkcję miejsca do kontroli pojazdów (okolice km 29+850 str. L i km 31+400 str. P). W celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej wszystkim nieruchomościom, które utraciłyby go w wyniku rozbudowy drogi krajowej oraz w celu ograniczenia liczby zjazdów z drogi krajowej, w miejscach, które uzasadniają względy ekonomiczne, planowana jest budowa odcinków dodatkowych jezdni zlokalizowanych w pasach drogowych dróg publicznych. Dodatkowe jezdnie przewiduje się o dwóch pasach ruchu (1 x 2) i szerokości pasa ruchu ok. 2,5 m.

Wariantem wskazanym do realizacji jest wariant z wykonaniem:

- przepustów rurowych bądź skrzynkowych, żelbetowych, prefabrykowanych,
- mostu PZS-11 w konstrukcji podatnej z blachy falistej o konstrukcji podpór żelbetowych, ścianowych o schemacie ramowym.

Realizacja obiektów inżynierskich może wymagać wybudowania tymczasowych objazdów oraz tymczasowych obiektów na ciekach w celu zapewnienia ciągłości ruchu na DK51 w czasie prowadzenia robót budowlanych. Tymczasowe objazdy planowane są jako odcinek tymczasowej, dwukierunkowej jezdni drogi krajowej o jednym lub dwóch pasach ruchu w zależności od przyległego zagospodarowania terenu. Przyjęto parametry geometryczne i ruchowe objazdu dla prędkości 40 km/h. Planowana szerokość pasa ruchu objazdu wynosi 3 m (4 m po poszerzeniu). Planowane jest również obustronne pobocze gruntowe o szerokości ok. 2 m. W ramach objazdu możliwe jest wybudowanie urządzeń odwadniających oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Na objeździe ułożona zostanie nawierzchnia bitumiczna dla kategorii ruchu max. KR4. Po wykonaniu docelowych robót budowlanych w ramach rozbudowy DK51, objazd tymczasowy będzie w całości rozebrany. Przewidywane objazdy tymczasowe zestawiono poniżej:

Lp.	Km DK51 od	Km DK51 do	Strona DK51	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]
1	ok. 24+824	ok. 24+947	Prawa	ok. 139	ok. 1115
2	ok. 26+565	ok. 26+671	Lewa	ok. 115	ok. 459
3	ok. 27+603	ok. 27+712	Lewa	ok. 118	ok. 941
4	ok. 28+349	ok. 28+457	Prawa	ok. 119	ok. 950
5	ok. 28+793	ok. 28+999	Prawa	ok. 215	ok. 862
6	ok. 29+840	ok. 29+973	Prawa	ok. 153	ok. 1222
7	ok. 31+367	ok. 31+488	Prawa	ok. 136	ok. 546
8	ok. 32+028	ok. 32+146	Prawa	ok. 131	ok. 526
9	ok. 33+777	ok. 33+882	Lewa	ok. 113	ok. 454
10	ok. 34+309	ok. 34+420	Lewa	ok. 121	ok. 484
11	ok. 35+340	ok. 35+750	Prawa	ok. 422	ok. 4230
12	ok. 36+589	ok. 36+718	Prawa	ok. 148	ok. 1180
13	ok. 37+297	ok. 37+419	Lewa	ok. 142	ok. 1133
14	ok. 37+892	ok. 38+021	Prawa	ok. 148	ok. 1185
15	ok. 38+625	ok. 38+737	Lewa	ok. 127	ok. 515

Przewidywany sposób prowadzenia prac przy realizacji obiektów tymczasowych (zasadnicze etapy):

- prace przygotowawcze: geodezyjne tyczenie obiektów, usunięcie kolidujących drzew i krzewów,
- roboty ziemne: zdjęcie wierzchniej warstwy gruntu – humusu i darniny, formowanie projektowanej niwelety drogi tymczasowej,
- roboty związane realizacją konstrukcji drogi,
- roboty związane z realizacją systemu odwodnienia drogi,
- roboty związane z budową tymczasowego obiektu na cieku,
- roboty związane z układaniem nawierzchni drogowej,
- roboty związane z montażem urządzeń bezpieczeństwa ruchu (np. bariery drogowe), oznakowania itp.,
- prace porządkowe wokół zrealizowanych obiektów tymczasowych.

Największy bezpośredni wpływ inwestycji na powierzchnię ziemi związany będzie z mechanicznym naruszeniem profili glebowych oraz trwałym zajęciem częściowo nowych fragmentów terenu pod rozbudowywaną drogę. Poza trwałym zajęciem terenu w związku z prowadzonymi pracami dojdzie do czasowego zajęcia terenu pod zaplecza budowy, bazy materiałowe, odpadowe i drogi dojazdowe. Zaplecza budowy w tym bazy sprzętowo – materiałowe lokalizowane będą w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach. Prowadzenie prac budowlanych odbywać się będzie w sposób zapewniający jak najmniejszą zajętość terenów czynnych biologicznie. Na czas rozbudowy drogi przewiduje się możliwość realizacji tymczasowych placów, zjazdów, dróg oraz ich poszerzeń, które po zakończeniu etapu inwestycyjnego zostaną zlikwidowane, a zajęte tymczasowo tereny uporządkowane i przywrócone do stanu pierwotnego.

W czasie prowadzenia prac ziemnych powstanie konieczność zagospodarowania mas ziemnych. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu podczas prac budowlanych nie przewiduje się prowadzenia szerokich prac związanych z odhumusowaniem gruntu, jednak w miejscach prowadzenia robót dochodzić będzie do zdejmowania wierzchniej warstwy gleby, która wykorzystana będzie po zakończeniu robót budowlanych do uporządkowania terenu, tj. do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. Może również posłużyć do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo (na okres budowy). Niektóre zaburzenia funkcjonalne i środowiskowe będą miały charakter przejściowy, trwający do czasu zakończenia prac budowlanych. Będą to jednak oddziaływania o dużym nasileniu, które są nie do uniknięcia przy realizacji tego typu inwestycji. Niekorzystne, okresowe oddziaływanie na powierzchnię ziemi może być wynikiem poruszania się ciężkiego sprzętu po terenie. Po pewnym czasie, zależnym od odporności gleb na degradację, może nastąpić odbudowa naturalnej struktury pokrywy glebowej.

Zaplecze budowy znajdować się będzie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji i w pierwszej kolejności zostaną zlokalizowane na terenach już zagospodarowanych. Będzie to teren odpowiednio zabezpieczony oraz zlokalizowany poza terenami wrażliwymi, stosownie do warunków wskazanych w sentencji decyzji. Wyjątek stanowić będą zaplecza techniczne niezbędne do wykonania przebudowy cieków oraz rozbiórki istniejących i wybudowania nowych obiektów na ciekach (przepustów i mostu). Będą to tymczasowe miejsca magazynowania materiałów budowlanych przeznaczonych do natychmiastowego wbudowania oraz tymczasowe miejsca magazynowania odpadów z rozbiórek przeznaczonych do natychmiastowego wywieżenia. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przewiduje się lokalizowanie zapleczy technicznych na terenie utwardzonym np. płytami betonowymi ułożonymi na warstwie piasku na geowłókninie separacyjnej, co zapobiegnie mieszanii piasku z gruntem rodzimym. Zaplecza techniczne będą zorganizowane w taki sposób, aby w sytuacji awaryjnej (np. przejście fali wezbraniowej) mogły zostać natychmiast wycofane z pobliża cieków. W celu wykrycia ewentualnych zagrożeń hydrologicznych z odpowiednim wyprzedzeniem sytuacja i prognoza hydrologiczna będzie stale monitorowana. Dodatkowo, w ramach prowadzenia prac budowlanych przy przebudowie cieków oraz rozbiórce i budowie obiektów na ciekach, nie przewiduje się sytuowania dźwigów lub innych maszyn stacjonarnych. Roboty będą prowadzone przy użyciu sprzętu kołowego, który w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej będzie można natychmiast wycofać z sąsiedztwa cieków.

Zaplecze budowy oraz baza materiałowa będą zabezpieczone przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód. W tym celu miejsca te wyposażone zostaną w materiały sorpcyjne do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów) umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych niebezpiecznych dla środowiska wycieków. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu, zostaną podjęte natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz zanieczyszczonego gruntu, który powinien być niezwłocznie zebrany i zdeponowany na specjalnie przygotowanym miejscu tymczasowego magazynowania (zaplecze budowy). W tym celu niezbędne będzie zlokalizowanie w bezpośrednim sąsiedztwie frontu robót zapasów sorbentów, narzędzi i pojemników, służących do likwidacji wycieków oraz szybkiego i sprawnego zebrania zanieczyszczonego gruntu. Wyznaczone miejsce tymczasowego magazynowania będzie zaopatrzone w szczelne i zamykane pojemniki do magazynowania zanieczyszczonych gruntów, wykonane z materiału odpornego na działanie substancji ropopochodnych. Następnie zanieczyszczony grunt będzie przekazany podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

Tankowanie i ewentualne drobne naprawy maszyn budowlanych odbywać się będzie w miejscach i za pomocą sprzętu do tego przystosowanych, bezwzględnie poza sąsiedztwem wód powierzchniowych. Podczas tankowania osoby wykonujące tę czynność będą miały dostęp do zapasu materiałów sorpcyjnych, na wypadek likwidacji ewentualnych rozlewów tzw. apteczka ekologiczna, zawierająca wszystkie niezbędne składniki (sorbent, dyspergent, środki aplikacji i ochrony osobistej pracowników). Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, a plac budowy wyposażony zostanie w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy.

Powstające w trakcie prac ścieki i odpady będą gromadzone w szczelnych i odpowiednio zabezpieczonych zbiornikach oraz systematycznie wywożone do unieszkodliwiania. Ścieki bytowe gromadzone w zbiornikach przenośnych toalet typu toi-toi na terenie budowy będą odbierane przez uprawnione podmioty.

Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi wraz z powietrzem oraz wodami spływającymi z jej nawierzchni. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu na planowanym do rozbudowy odcinku drogi krajowej nr 51, nie przewiduje się wpływu przedsięwzięcia na wzrost stężenia substancji zanieczyszczających w glebie.

Uciążliwość przedsięwzięcia w okresie budowy związana będzie z możliwością wystąpienia chwilowej, ograniczonej głównie do obszaru prowadzonych prac, wzmożonej emisji pyłów i gazów. Prace budowlane będą źródłem emisji niezorganizowanej – przede wszystkim tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów oraz pyłu, pochodzących ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych oraz w związku z ruchem pojazdów dostarczających materiały budowlane i wywożących odpady budowlane. Emisja z terenu budowy charakteryzować się będzie dużą zmiennością w czasie i przestrzeni wynikającą z prowadzonych czynności oraz położenia frontu robót. Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia spowodowała znaczące uciążliwości, kumulacje zanieczyszczeń i trwałe zmiany w jakości powietrza atmosferycznego w rejonie inwestycji lub miała trwały i znaczący wpływ na lokalny klimat lub też była znaczącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Dodatkowo czynnikiem ograniczającym możliwość występowania podwyższonych stężeń zanieczyszczeń będzie prowadzenie prac budowlanych w godzinach dziennych, co przy korzystnych chwiejnych równowagach powietrza, nie będzie powodowało występowania podwyższonych stężeń zanieczyszczeń (lepsze warunki dyspersji).

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z emisją znacznych ładunków gazów cieplarnianych. Potencjalne zmiany lokalnych warunków klimatycznych związanych z realizowaną inwestycją mogą wynikać: ze zmiany przekształcenia terenu, z czasowej zmiany stosunków wodnych (nowe obiekty inżynierskie), ze zmiany sposobu użytkowania gruntów, jednak nie będą one miały znaczenia w skali regionalnej.

Budowa drogi oraz elementów towarzyszących wiąże się z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego na terenach przyległych, którego źródłem są pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę inwestycji. Hałas i drgania mogą być emitowane z dużym wahaniem czasowym i zmiennym natężeniem. W celu minimalizacji oddziaływań etapu realizacji inwestycji,

zaplecze budowy lokalizowane będzie z dala od terenów podlegających ochronie przed hałasem, a wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie, nowoczesnego sprzętu o małej uciążliwości akustycznej - możliwie niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonego w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki.

Podczas robót wytwarzane będą odpady z budowy drogi, odpady powstające na obszarze zaplecza socjalnego i zaplecza technicznego placu budowy, a także te powstające w związku z pracą maszyn budowlanych. Tymczasowe magazynowanie odpadów będzie prowadzone w wyznaczonych miejscach, w sposób selektywny i dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów (np. na utwardzonym podłożu, stosując opakowania, worki foliowe, pojemniki, kontenery, zbiorniki, ewentualnie przyny lub stopy) oraz w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów. W ramach inwestycji będzie prowadzona właściwa, zgodna z obowiązującymi w danym czasie przepisami gospodarka odpadami, w tym będzie minimalizowana ich ilość, będą magazynowane w sposób selektywny w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zostanie zapewniony ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Tymczasowe magazynowanie odpadów będzie prowadzone zgodnie z obowiązującymi w danym czasie przepisami prawa. Na dzień sporządzania niniejszej dokumentacji kwestie te reguluje rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. *w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów* (Dz.U. 2020, poz. 1742 z późn. zm.). Odpady powstałe na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane w wyznaczonych do tego celu i odpowiednio przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia odbiorcom posiadającym zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne toalety, które będą okresowo opróżniane ze ścieków socjalno-bytowych przez wyspecjalizowaną firmę.

Na etapie projektowania przedmiotowej inwestycji uwzględniono istniejące warunki atmosferyczne i klimatyczne oraz ich przewidywane zmiany, poprzez odpowiedni dobór rozwiązań technicznych i technologicznych oraz zastosowanie „odpornych” materiałów budowlanych. Do rozbudowy odcinka DK51 zostaną użyte materiały najwyższej jakości, spełniające wszelkie normy. Dzięki zastosowaniu takich materiałów zwiększy się odporność nawierzchni na działanie niekorzystnych warunków atmosferycznych (takich jak silne upały czy mrozy). Poprzez poszerzenie poboczy oraz wycinkę drzew zagrażających bezpieczeństwu zminimalizuje się niekorzystne działanie wiatrów (drzewa zostaną „odsunięte” od osi drogi). Projekt geometrii trasy, zapewnia kontrolowane i sprawne usunięcie wód deszczowych i opadowych z korony drogi, a prawidłowo zaplanowany system odwadniania drogi ograniczy zalewanie nawierzchni podczas silnych ulew lub roztopów śniegu. Poprzez poprawę nawierzchni, przebudowę skrzyżowań oraz korektę łuków poprawi się płynność ruchu na drodze co doprowadzi do zmniejszenia emisji gazów. Również budowa ścieżek pieszo-rowerowych zachęci użytkowników drogi do częstszego korzystania z transportu rowerowego, co również przyczyni się do zmniejszenia emisji CO₂.

Projektowana inwestycja niewątpliwie spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Należy wziąć pod uwagę, że modernizowany odcinek drogi DK51 Bartoszyce – Lidzbark Warmiński nie zmieni układu powiązań i dystrybucji ruchu w ramach już ukształtowanej sieci drogowej. Nie spowoduje również dowiązania do innej sieci niż obecnie funkcjonująca, a co za tym idzie nie przyczyni się do zwiększenia tempa zmian ruchu ponad typowe dla tego rodzaju odcinków dróg. W związku z tym planowana rozbudowa sama w sobie bezpośrednio nie wpłynie na pogorszenie warunków akustycznych w sąsiedztwie okolicznej zabudowy. Należy natomiast podkreślić, że inwestycja przyczyni się do poprawy stanu technicznego nawierzchni jezdni oraz upłynnienia ruchu drogowego, co korzystnie wpłynie na złagodzenie oddziaływań związanych z transportem drogowym.

Przeprowadzona w raporcie oś analiza akustycznego oddziaływania drogi wykazała, że emitowany hałas drogowy będzie powodował występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz.U. 2014 r. poz. 112) poza pasem drogowym. Na podstawie wykonanych prognoz i analiz rozkładu poziomu dźwięku oraz biorąc pod uwagę uwarunkowania terenowe warunkujące możliwość zlokalizowania zabezpieczeń zaprojektowano ekrany akustyczne, których lokalizacja i parametry zostały wskazane w sentencji niniejszej decyzji. Stosownie do treści raportu oś, dla części terenów chronionych akustycznie nie ma technicznych

możliwości zastosowania ekranów akustycznych, które skutecznie ograniczyłyby oddziaływanie hałasu na te budynki. Powyższe spowodowane jest: zjazdami na posesję, ograniczeniem widoczności dla pojazdów z wlotu podporządkowanego, możliwością zacinienia budynku przez ekran akustyczny, bliską odległością zabudowy od drogi, możliwością wystąpienia odbić, negatywnie wpływających na zabudowę znajdującą się po przeciwnej stronie drogi. Projektowana droga nie jest drogą o ograniczonej dostępności, a co za tym idzie, posiada bezpośrednie zjazdy do prywatnych posesji. Wykonanie skutecznych ekranów akustycznych w wielu przypadkach wiązałoby się z likwidacją istniejących zjazdów. Pociągałoby to konieczność zaprojektowania dróg serwisowych, które mogłyby wymagać wykupu dodatkowego terenu oraz przebiegałyby pod oknami zabudowań kosztem terenów zielonych wokół zabudowy.

Mając na uwadze, że etap planowania inwestycji może być obciążony błędami analiz symulacyjnych i danych wejściowych, w sentencji decyzji wskazano obowiązek wykonania pomiarów kontrolnych hałasu w ramach analizy porealizacyjnej. Pomiary hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych przedsięwzięcia mają na celu sprawdzenie dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej. W sentencji decyzji wskazano miejsca pomiarów hałasu, z uwzględnieniem terenów, dla których prognoza poziomu dźwięku w środowisku jest zbliżona do dopuszczalnego poziomu hałasu i dokładności przeprowadzonej prognozy równoważnego poziomu dźwięku w środowisku wynoszącej ok. ± 2 dB oraz terminy wykonania pomiarów i przedłożenia analizy, a także organy administracji publicznej, którym należy przedłożyć wyniki analizy. Stosownie do art. 135 ust. 1 i ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2024 r., poz. 54 z późn. zm.) – dalej „Poś” jeżeli z analizy porealizacyjnej wyniknie, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem drogi, to dla trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W sentencji decyzji wskazane zostały miejsca, w których należy przeprowadzić kontrolne badanie poziomów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej wykonanej po upływie 1 roku od rozpoczęcia użytkowania drogi po ustabilizowaniu się struktury ruchu w układzie komunikacyjnym.

W zakresie obiektów inżynierskich związanych z ciekami założono rozbiórkę wszystkich istniejących przepustów/mostów na odcinku DK51 objętym przedmiotowym projektem. W miejsce obiektów istniejących zostaną wybudowane nowe, poza obiektami, dla których odtworzenie nie jest potrzebne np. ze względu na korektę przebiegu drogi, likwidację rowu melioracyjnego bądź brak funkcjonowania przepustu w stanie istniejącym itp. Realizacja obiektów inżynierskich może wymagać wybudowania tymczasowych objazdów oraz tymczasowych obiektów na ciekach w celu zapewnienia ciągłości ruchu na DK51 w czasie prowadzenia robót budowlanych. Tymczasowe obiekty na ciekach naturalnych, rowach melioracyjnych, wodach okresowo-płynących, ze względu na zapewnienie odpowiedniego światła przepływu, uwarunkowania terenowe i poziom niwelety, planuje się jako obiekty o konstrukcji rurowej prefabrykowanej. Przewidywane obiekty przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Lp.	Km orientacyjny DK51	Ciek	Planowana średnica wewnętrzna	Długość [m]
			[mm]	
1	ok. 24+883P	Wody okresowo - płynące	ok. 800	ok. 10-15
2	ok. 26+606L	Rów BN3	ok. 800	ok. 10-15
3	ok. 27+674L	Rów R-LX	ok. 1200	ok. 10-20
4	ok. 28+401P	Rów R-LX-1	ok. 800	ok. 10-15
5	ok. 29+916P	Rów BN4	ok. 1200	ok. 10-20
6	ok. 31+426P	Rów R-RO-12	ok. 1000	ok. 10-15
7	ok. 32+075P	Rów Ro-8	ok. 800	ok. 10-15

8	ok. 32+957	Wody okresowo - płynące	ok. 800	ok. 15-20
9	ok. 33+843L	Wody okresowo - płynące	ok. 800	ok. 10-15
10	ok. 34+366L	Rów R-RO-2	ok. 1000	ok. 10-15
11	ok. 35+540P	Rogoska Struga	ok. 1600	ok. 30
12	ok. 36+657P	Rów R-Ł-58	ok. 1200	ok. 10-20
13	ok. 37+362L	Rów R-Ł-59	ok. 800	ok. 15-20
14	ok. 37+958P	Dopływ z Knip	ok. 1200	ok. 10-20
15	ok. 38+665L	Rów BN8	ok. 1000	ok. 10-20

W ciągu całości prac przy tworzeniu rozwiązania tymczasowego niezbędne jest zapewnienie ciągłości przepływu w cieku. Po wykonaniu docelowych robót budowlanych w ramach rozbudowy DK51, tymczasowe obiekty na ciekach będą w całości rozebrane.

Przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest na obszarze GZWP nr 205 „Subzbiornik Warmia”. W granicach ww. zbiornika przebiega odcinek inwestycji od początku (km 23+480) do ok. km 31+780 oraz od ok. km 36+790 do końca inwestycji (km 39+580). Inwestycja nie koliduje z żadnymi ujęciami wód podziemnych ani z ich strefami ochronnymi. Na przebiegu, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie zidentyfikowano obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 33 i pkt 34 ustawy *Prawo wodne*.

W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia drogi na przedmiotowym odcinku projektuje się zamknięte systemy kanalizacji deszczowej oraz powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do trawiastych rowów. W większości przypadków rowy drogowe zakończone są studniami wpadowymi, odcinkiem kanalizacji i wylotami prefabrykowanymi przed odbiornikami końcowymi, które stanowią sieć istniejących rowów melioracyjnych oraz cieki naturalne. Na terenach zabudowanych oraz na odcinkach, gdzie nie jest możliwe odwodnienie powierzchniowe system uzupełniony będzie w kanalizację deszczową. Główne ciągi kanalizacyjne projektuje się w obszarach:

- skrzyżowania DP1549N i DK51 w km 27+800 do ok. 100 m od tego skrzyżowania,
- miejscowości Rogoż na odcinku od km 32+200 do km 33+800,
- miejscowości Lidzbark Warmiński na odcinku od km 38+200 do końca rozbudowywanego odcinka drogi.

Ponadto zakłada się możliwość zastosowania odcinków kanalizacji deszczowej np. w miejscach zatok autobusowych, przejść dla zwierząt, wylotów wód do odbiorników. System kanalizacji wyposażony będzie we wpusty drogowe z osadnikiem, studnie zbiorcze (połączeniowe), studnie przepływowe oraz studnie wpadowe z osadnikiem zlokalizowane w rowach drogowych. Następnie wody opadowe i roztopowe doprowadzone zostaną poprzez system rowów drogowych do odbiorników końcowych. Urządzenia oczyszczające stanowić będą osadniki wpustów ściekowych oraz trawiaste rowy drogowe. Urządzenia te zapewnią wymagany stopień redukcji zanieczyszczeń przed wprowadzeniem wód do odbiorników tj. poniżej stężeń dopuszczalnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311 z późn. zm.). Przeprowadzone w raporcie oś analizy prognozowanych stężeń substancji ropopochodnych nie wykazały konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń podczyszczających, tj. separatorów substancji ropopochodnych.

Na odcinkach drogi gdzie nie jest możliwe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejących odbiorników, a minimum terenowe zlokalizowane jest w bezpośredniej okolicy terenów Lasów Państwowych projektuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych na te tereny poprzez wylot kanalizacji deszczowej do naturalnych zagłębień lub rowów leśnych. Nie przewiduje się wykonania zbiorników retencyjnych, jednak w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby na kolejnych etapach projektowania inwestycji dopuszcza się możliwość zastosowania infiltracyjnych zbiorników retencyjnych stanowiących końcowy element systemu odwodnienia drogi.

Mając na uwadze lokalizację inwestycji, charakter wpływu na środowisko oraz zasięg potencjalnych oddziaływań generowanych przez poruszające się po drodze pojazdy, nie przewiduje

się możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych powodowanych przez projektowaną drogę, na etapach jej realizacji jak i eksploatacji.

W buforze 5 km od inwestycji znajdują się 3 obszary chronionego krajobrazu: Doliny Dolnej Łyny, Doliny Symarszyny i Doliny Elmy. Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Łyny rozciąga się wzdłuż całego odcinka projektowanej drogi. Od ok. km 34+720 do ok. km 38+670 granica obszaru chronionego przebiega po prawej stronie, w większości tuż przy osi DK51. Oś analizowanej inwestycji przecina obszar Doliny Dolnej Łyny na krótkim odcinku długości ok. 9 m, tj. od ok. km 38+547 do ok. km 38+556. Ponadto w obszarze tym zlokalizowane będą tymczasowe objazdy na odcinkach o łącznej długości ok. 432 m oraz tymczasowe obiekty inżynierskie na ciekach: Rogoska Struga (ok. km 35+540), Rów R-Ł-58 (ok. km 36+657), Dopływ z Knip (ok. km 37+958). Po wykonaniu docelowych robót budowlanych w ramach rozbudowy DK51, tymczasowe obiekty będą w całości rozebrane.

Planowana inwestycja zlokalizowana poza granicami obszarów Natura 2000 – najbliższą zlokalizowaną jest Ostoja Warmińska (PLB280015) w odległość ok. 1,6 km od DK51. Granica tego obszaru przebiega wzdłuż planowanej inwestycji od km 23+480 do ok. km 28+600 (wg kilometrażu inwestycji). Z uwagi na znaczną odległość inwestycji od ww. obszaru Natura 2000 nie przewiduje się negatywnego wpływu zaplanowanych prac na przedmioty ochrony obszaru. Zaplanowane prace związane z rozbudową DK nr 51 nie wpłyną w sposób bezpośredni i pośredni na ww. obszarową formę ochrony przyrody.

W fazie budowy największe oddziaływanie na krajobraz dotyczyć będzie wycinki zieleni, powstania placu budowy, dróg tymczasowych oraz gromadzenia tymczasowego materiałów i odpadów.

Projekt przewiduje usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą drogową i towarzyszącą oraz ochronę i adaptację pozostałej zieleni znajdującej się w pasie drogowym. Do wycinki wskazano 2 627 szt. drzew.

Do usunięcia przeznaczona jest zieleń stanowiąca:

- ✓ drzewa w liczbie 2 627 szt., których obwód na wysokości 5 cm jest większy niż:
 - 80 cm w przypadku topoli, wierzb, klonu jesionolistnego oraz klonu srebrzystego,
 - 65 cm w przypadku kasztanowca zwyczajnego, robinii akacjowej oraz platanu klonolistnego,
 - 50 cm w przypadku pozostałych gatunków drzew.

Spośród wyżej wymienionych drzew przeznaczonych do wycinki jest 165 sztuk topoli, w tym 13 szt. o obwodzie pni powyżej 250 cm;

- ✓ drzewa, których obwód na wysokości 5 cm jest mniejszy niż przedstawione w powyższym punkcie parametry, w tym również drzewa owocowe w liczbie 123 szt.;
- ✓ krzewy o powierzchni 3 046,6 m²;
- ✓ zagajniki i zadrzewienia o powierzchni 34 950,3 m²;
- ✓ lasy prywatne o powierzchni 0,7 ha;
- ✓ Lasy Państwowe o powierzchni 2,95 ha;

Obiekty tymczasowe (objazdy i obiekty na ciekach) zostaną zlokalizowane częściowo w granicach istniejącego pasa drogowego oraz w dotychczas niezabudowanym pasie terenu obejmującym tereny otwarte, zadrzewienia i doliny cieków. Przewidywana łączna powierzchnia terenu jaka zostanie czasowo zajęta przez obiekty tymczasowe wynosi ok. 1,6 ha. W związku z realizacją obiektów tymczasowych niezbędna będzie wycinka kolidującej zieleni, której szacowany zakres to:

- drzewa pojedyncze: 1 szt.,
- drzewa w grupach: 17 szt.,
- powierzchnia grup zagajników i zadrzewień do wycinki: 0,3211 ha,
- powierzchnia Lasów Państwowych do wycinki: 0,398 ha,
- powierzchnia lasów prywatnych do wycinki: 0,026 ha.

Ze względu na minimalizację zajętości terenu pod projektowaną infrastrukturę oraz ograniczenie wycinki drzew, nie ma możliwości wykluczenia ingerencji w systemy korzeniowe drzew, pozostawionych do zachowania, podczas realizacji prac budowlanych.

Zadrzewienie przydrożne nie przedstawia wybitnych walorów krajobrazowych. Pomimo powyższego na drzewach oraz w ich obrębie wykształciły się dogodne siedliska dla bytowania wielu

chronionych organizmów. Siedliska te oraz układ przestrzenno-krajobrazowy trzeba zatem w odpowiedni sposób zrekompensować poprzez planowe wprowadzenia nasadzeń zastępczych. W celu ochrony zieleni przydrożnej, część drzew zostanie zaadaptowana, a te niepodlegające wycince i występujące na obszarze objętym inwestycją zostaną zabezpieczeniowe przed ich uszkodzeniem wskutek robót budowlanych. Do adaptacji przeznaczono:

- ✓ drzewa na przedmiotowym odcinku w liczbie 598 szt.,
- ✓ pozostałą zielen o powierzchni 4 507,1 m²,
- ✓ Lasy Państwowe o powierzchni 0,06 ha.

W celu rekompensaty strat w zieleni istniejącej oraz wkomponowania drogi w otaczający krajobraz zostaną wykonane nasadzenia roślinności w liczbie 3679 sztuk drzew w sposób opisany w sentencji decyzji. W ramach kompensacji wycinki drzew przyjęto następujące założenia:

- ✓ za każde usuwane drzewo osiągające obwód pnia na wysokości 130 cm do 100 cm – kompensacja wynosi 1:1,
- ✓ za każde usuwane drzewo osiągające obwód pnia na wysokości 130 cm od 101 cm do 200 cm – kompensacja wynosi 2:1,
- ✓ za każde usuwane drzewo osiągające obwód pnia na wysokości 130 cm od 201 cm do 300 cm – kompensacja wynosi 3:1,
- ✓ za każde usuwane drzewo osiągające obwód pnia na wysokości 130 cm powyżej 300 cm – kompensacja wynosi 4:1

Projektowana zielen zminimalizuje straty w zieleni spowodowane wycinką istniejącej roślinności w ramach realizacji inwestycji oraz będzie pełnić funkcje krajobrazowe oraz estetyczne.

Ze względu na ograniczoną dostępność terenu, nie ma możliwości wykonania wszystkich nasadzeń bezpośrednio w obrębie przedmiotowej inwestycji. Pozostałe nasadzenia kompensacyjne wynikające z wycinki drzew w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 51 na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński zostaną zrealizowane wzdłuż odcinków DK51: Lidzbark Warmiński – Wichrowo oraz Bezledy – granica województwa lub na terenach gmin oraz miast Bartoszyce i Lidzbark Warmiński, przez które przebiega inwestycja, po uzgodnieniu z właściwymi organami możliwości realizacji nasadzeń kompensacyjnych.

Należy zaznaczyć, że największe oddziaływanie ww. inwestycji na środowisko przyrodnicze będzie związane z wycinką drzew, a tym samym zniszczeniem pewnej dominanty krajobrazowej oraz siedlisk chronionej bioty porostów i owadów (pachnicy dębowej). Pozostałe oddziaływania nie będą aż tak znaczące. Niewątpliwie w aspekcie krótko i średnio terminowym dojdzie do dużych zauważalnych zmian w lokalnym krajobrazie. Najistotniejsze jest wyrównanie i zrekompensowanie strat w zieleni wysokiej. Powyższe umożliwi odtworzenie nie tylko walorów krajobrazowych lecz również siedlisk, które są obecnie zajmowane przez gatunki chronione. Aby można było mówić o skuteczności ww. odtworzenia należy pamiętać o tym aby usunięte gatunki drzew zastąpione były tymi samymi gatunkami (wyjątek stanowi jesion) oraz aby wymieniać sadzonki na nowe w przypadku ich obumarcia. W celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu.

Z uwagi na bliskie sąsiedztwo inwestycji z zabytkami potencjalnie wystąpić może okresowe, przemijające, pośrednie negatywne oddziaływanie wywołane robotami budowlanymi, drganiem oraz zapyleniem spowodowanym przez pracę maszyn i urządzeń czy też natężenie ruchu pojazdów. Zintensyfikowane prace w bliskim sąsiedztwie obiektów zabytkowych mogą potencjalnie przyczynić się do powstania naruszeń, uszkodzeń i w konsekwencji pogorszenia stanu zachowania substancji zabytkowej.

Ponadto teren, na którym przewiduje się realizację przedsięwzięcia koliduje bezpośrednio z dwoma stanowiskami archeologicznymi o nr AZP: 16-62/64 oraz 16-62/41.

Inwestycja przyczyni się do znacznej poprawy stanu technicznego konstrukcji drogi i nawierzchni jezdni oraz upłynnienia ruchu drogowego, co korzystnie wpłynie na złagodzenie oddziaływań wibracyjnych związanych z transportem drogowym.

WÓJT

mgr inż. Fabian Andrukajtis

/dokument podpisany elektronicznie/