DECYZJA niniejsza stała się ostateczna w dniu 24.11.2023 r. wobec nie zaskarżenia jej przez strony w ustalonym terminie.
z up. PREZYDENTA OLSZTYNA
Ewa Łukasik-Błaszczyk
Dyrektor Wydziału Środowiska

PREZYDENT OLSZTYNA
Plac Jana Pawła II 1

166734.06.2023-W

Olsztyn, dnia 22 czerwca 2023 r.

SD.6220.58.2022.MJ/ND

Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094) oraz § 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), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Olsztyn Plac Jana Pawła II 1 10-101 Olsztyn, reprezentowanej przez pana

orzekam

I. Określić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka."

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie – ul. Nowobałtyckiej, na odcinku od granicy Olsztyna do wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy Bałtyckiej. Inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części Olsztyna i będzie posiadała długość ok. 4 931,17 m. Cały planowany do budowy odcinek nowej drogi leży na terenie miasta i zajmie docelowo powierzchnię ok. 30,0993 ha na 114 działkach.
Zakres inwestycji obejmuję: budowę odcinka dwujezdniowej trasy głównej klasy G, przeznaczonej dla ruchu pojazdów z prędkością projektowaną 50 km/h.; skrzyżowań, chodników, ścieżek rowerowych; budowę obiektu inżynierskiego nad koleją (estakady) oraz przejścia podziemnego w ciągu ul. Kanarkowej; budowę niezbędnych przepustów drogowych pod trasą główną; oświetlenie pasa drogowego w pasie dzielącym; odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego; zagospodarowanie zieleni z usunięciem drzew kolidujących z nową jezdnią oraz ścieżkami lub chodnikami; oznakowanie poziome i pionowe; montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu; sygnalizację świetlną, usunięcie kolizji z urządzeniami pod i naziemnymi (sieciami wodociągowymi, kanalizacyjnymi, gazowymi, elektromagnetycznymi i telekomunikacyjnymi).

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1) wszelkie prace i transport w pobliżu terenów wymagających ochrony akustycznej prowadzić jedynie w porze dnia tj. w godz. 6.00-22.00;
2) zaplecze budowy, w tym plac do parkowania maszyn i sprzętu budowlanego oraz miejsce magazynowania materiałów budowlanych i odpadów lokalizować na terenie utwardzonym, niezadrzewionym, poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych, jezior oraz obszarów podmokłych, w szczególności z wykluczeniem:
   a. odcinka od km ok. 2+200 do km ok. 2+950 (sąsiedztwo jeziora Tyrsko);
   b. sąsiedztwa obszarów zabudowy mieszkaniowej;
3) teren magazynu materiałów budowlanych oraz miejsce czasowego postoju maszyn budowlanych utwardzić np. prefabrykowanymi płytami drogowymi;

4) zapewnić dobry stan techniczny sprzętu oraz prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu – nie dopuszczać do przeładowania pojazdów; okresowo przeprowadzać konserwację sprzętu i maszyn; na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
5) tankowanie sprzętu budowlanego prowadzić na zapleczu budowy w wyznaczonych, zadaszonych miejscach, zabezpieczonych materiałem izolacyjnym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do ziemi, z mobilnej cysterny z zapasem sorbentu bądź z kontenerowej stacji paliw dieslowskiego z dwupłaszczowym zbiornikiem;
6) zapewnić odprowadzanie spływu wód z placu budowy poza zlewnią bezpośrednią jeziora Tyrsko;
7) płazy z terenu przewidzianego pod plac budowy należy odłowić i przenieść w odpowiednie siedliska położone w bezpiecznych miejscach; optymalnym terminem na zniszczenie stanowisk płazów jest wrzesień i początek października, kiedy większość osobników opuszcza zbiorniki wodne; obszar prowadzenia robót w rejonie tych stanowisk wygrodzić tymczasowym, szczelnym płotkiem; zapewnić nadzór herpetologa do kontrolowania placu budowy;
8) tymczasowe wygrodzenie zastosować na odcinkach drogi:
    a. od km 0+200 do km 0+700 (obustronnie)
    b. od km 1+200 do km 1+450 (z prawej strony)
    c. od km 2+300 do km 2+800 (obustronnie)
    d. od km 3+500 do km 3+900 (obustronnie)
9) prace budowlane oraz związane z niszczeniem siedlisk płazów i przenoszeniem osobników prowadzić pod nadzorem herpetologicznym;
10) zamontować tymczasowe ogrodzenia herpetologiczne o następujących cechach:
    a. materiał: gruba folia, agrowłóknina, agrotkanina
    b. wysokość nadziemna 50 cm
    c. wkopanie 20 cm w głąb ziemi
    d. pochylenie pod kątem w stronę terenu przyległego do drogi lub z dodatkową przewieszką o szerokości ok. 10 cm odwiniętą na zewnątrz placu budowy
    e. płotki zakończone tzw. zawrotką
11) wycinkę drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków – właściwym terminem na prowadzenie takich prac będzie okres od 1 września do końca lutego; wycinkę drzew o obwodzie powyżej 60 cm wykonać w okresie od 16 listopada do końca lutego; w przypadku konieczności przeprowadzenia wycinki drzew poza tym okresem (od 1 września do 15 listopada), należy zapewnić nadzór chiropterologiczny; w okresie bezpośrednio poprzedzającym wycinkę (1-3 dni) drzewa powinny być ocenione przez osobę z doświadczeniem w prowadzeniu badań chiropterologicznym pod kątem zasiedlenia przez nietoperze;
12) na części terenów przewidzianych na trawniki założyć płaty łąk kwietnych (przy zewnętrznej krawędzi pasa drogowego za chodnikiem), a także zamontować min. 20 budek dla trzmieli (można zastosować także częściowo domki dla innych dzikich zapylaczy); okresowo dokonywać przeglądu ich stanu oraz utrzymywać w stanie umożliwiającym ich zasiedlenie;
13) drzewa (koronę, pień, bryłę korzeniową) i krzewy znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzewidziane do wycinki zabezpieczyć, na czas trwania prac budowlanych, przed zniszczeniem i uszkodzeniami mechanicznymi; nie składować materiałów w obrębie rzutu korony drzew;
14) na drzewach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji zamontować min. 40 budek lęgowych dla ptaków (różnych typów); okresowo dokonywać przeglądu ich stanu oraz utrzymywać w stanie umożliwiających ich zasiedlanie;
15) w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji (np. na drzewach w pobliżu jeziora Tyrsko lub zlokalizowanych w pobliżu inwestycji) zamontować min. 50

skrzynek rozrodczych dla nietoperzy typu *Stratmann*, na wysokości uniemożliwiającej dostęp dla ludzi, poza zasięgiem sztucznego oświetlenia, od strony południowej lub południowo – zachodniej, z wolną strefą dolotu; montaż budek prowadzić z udziałem nadzoru chiropterologicznego, okresowo dokonywać przeglądu ich stanu oraz utrzymywać w stanie umożliwiającym ich zasiedlenie;

16) przebudowę istniejących przepustów oraz studzienek kanalizacyjnych między ul. Kanarkową i ul. Sokolą, prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy, czyli poza okresem od 1 listopada do końca marca; w przypadku konieczności przeprowadzenia prac w czasie zimowania nietoperzy, obiekty powinny być ocenione przed rozpoczęciem prac przez osobę z doświadczeniem w prowadzeniu badań chiropterologicznych pod kątem zasiedlenia przez zimujące nietoperze;
17) w celu podniesienia udatności nasadzeń zastosować pielęgnację po wykonaniu nasadzeń obejmującą m.in.: systematyczne nawadnianie, kontrolowanie stanu zdrowia roślin, cięcia korekcyjne i formujące, odchwaszczanie, nawożenie, wymianę roślin uschniętych, uszkodzonych, obumierających, chorych, nieestetycznie wyglądających, przemarzniętych i zniszczonych w wyniku wandalizmu itp.
18) miejsce prowadzenia prac należy oznakować i zabezpieczyć przed przypadkowym wjazdem pojazdów na teren robót;
19) zorganizowanie stanowiska do czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy oraz regularne usuwanie błota i piasku z dojazdowych dróg publicznych;
20) nadwyżkę wytworzonych mas ziemnych czyli odpady - gleba, ziemia, w tym kamienie oraz pozostałe wytwarzane odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom, zgodnie z przepisami ustawy *o odpadach*. Prowadzić dokumentację potwierdzającą sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami;
21) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych np. przewoźnych toalet TOI-TOI, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) poprzez uprawnione podmioty
22) roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków wodno-gruntowych
23) ograniczać czas prowadzonych odwodnień budowlanych i stosować metody ograniczające ilość odpompowanej wody;
24) po zakończeniu prac budowlanych, miejsca wykorzystywane tymczasowo w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego
25) Należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie obszarów podmokłych tak aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia
26) na etapie eksploatacji utrzymać w należytym stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia drogi, w tym wykonywać regularnie czyszczenie studzienek kanalizacyjnych;
27) wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego należy ująć w system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane do odbiornika powinny spełniać warunki określone w przepisach odrębnych.
28) w przypadku gdy władający powierzchnią ziemi stwierdzi historyczne zanieczyszczenie powierzchni ziemi na terenie będącym w jego władaniu, jest obowiązany niezwłocznie zgłosić ten fakt Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, zgodnie z art. 101 e ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz.U. z 2022, poz. 2556)

3. **Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności w projekcie budowlanym:**
   1.) zaprojektować trwale związane z gruntem, pochłaniające ekrany akustyczne:
      a) nr 1 od km 0+390 do km 0+710 po lewej stronie drogi o długości 320 m i wysokości 5,0 m
      b) nr 2 od km 1+025 do km 1+455 po lewej stronie drogi o długości 420 m i wysokości 5,0 m

c) nr 2a od km 1+400 po lewej stronie drogi, prostopadły do linii drogi o długości 20 m i wysokości 5,0 m – fragment łączący dwa odcinki ekranu nr 2
d) nr 3 od km 1+800 do km 1+935 po prawej stronie drogi o długości 135 m i wysokości 4,0 m
e) nr 4 od km 1+950 do km 2+050 po prawej stronie drogi o długości 85 m i wysokości 4 m
f) nr 4a w km 1+950 do km 1+935 po prawej stronie drogi , wzdłuż drogi zjazdowej o długości 26 m i wysokości 4,0 m
g) nr 5 od km 2+540 do km 2+722 po lewej stronie drogi o długości 182 m i wysokości 5,0 m
h) nr 6 od km 3+980 do km 4+190 po prawej stronie drogi o długości 210 m i wysokości 4,0 m
i) nr 6a w km 3+980 po prawej stronie drogi, wzdłuż drogi zjazdowej o długości 40m i wysokości 4,0 m
j) nr 6b w km 4+190 po prawej stronie drogi, wzdłuż drogi zjazdowej o długości 50 m i wysokości 4,0 m
k) nr 7 od km 4+240 do km 4+502 po prawej stronie drogi o długości 262 m i wysokości 4,0 m
l) nr 7a w km 4+240 poprawej stronie drogi wzdłuż drogi zjazdowej o długości 21 m i wysokości 4,0 m
m) nr 7b w km 4+502 po prawej stronie drogi, wzdłuż drogi zjazdowej o długości 18 m i wysokości 4,0 m
n) nr 8 od km 4+410 do km 4+498 po lewej stronie drogi o długości 88 m i wysokości 5,0m
o) nr 8a w km 4+410 po lewej stronie drogi o długości 24 m i wysokości 4,0 m (ekran usytułowany prostopadle do drogi głównej, wzdłuż granicy działki nr 10/7 obręb 153 Olsztyn);

2) wody opadowe z jezdni wyprowadzić poza zlewnię jeziora Tyrsko;
3) w km drogi od 0+567,67 do km 0+618,33 (po prawej stronie) i km 4+755,90 do km 4+896,63 (po lewej stronie) zaprojektować szczelne zbiorniki retencyjne, z których nadmiar wód przelewać się będzie do istniejących rowów otwartych; przed wylotem do zbiorników wody opadowe podczyścić w osadniku zawiesin mineralnych i separatorze substancji ropopochodnych;
4) w km 1+036,64 (po prawej stronie drogi) zaprojektować studnię chłonną odbierającą wody opadowe z systemu kanalizacji deszczowej; przed włączeniem kanalizacji do studni wody opadowe podczyszczać z zawiesin mineralnych i substancji ropopochodnych;
5) wygrodzić odcinek nowej drogi w rejonie km 0+200 – 0+550 (obustronnie) stałym płotkiem herpetologicznym o następujących cechach:
   a) konstrukcja z pełnych płyt stalowych, elementów betonowych, kompozytowych lub siatek stalowych o średnicy oczek 0,5 m
   b) wysokość min. 50cm (nad powierzchnią gruntu),
   c) w przypadku siatki stalowej – z krawędzią o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz" drogi,
   d) szczelnie przylegające do powierzchni gruntu, w przypadku elementów prefabrykowanych stabilnie zakotwione, a w przypadku siatki stalowej wkopanie jej 20 cm w głąb ziemi,
   e) o zakończeniach w kształcie litery U (tzw. zawrotka);
6) na odcinku drogi biegnącej terenem pastwisk, między ul. Żbiczą a ul. Kanarkową – od ściany zadrzewień w km ok. 2+100 do ściany zadrzewień w km ok. 2+600, od północnej ściany drogi zastosować ekrany przeciwolśnieniowe o wysokości 2,2 m aby ograniczyć oświetlenie tafli jeziora i nadbrzeżnych zadrzewień; ponadto zastosować na tym odcinku nasadzenia drzew dodatkowo ograniczających rozprzestrzenianie się światła;

7) na odcinku drogi między ul. Sokolą a ul. Wilgi (w kilometrażu od ok. 3+600 do ok. 3+850), po południowej stronie inwestycji wykonać nasadzenia drzew i wysokich krzewów ograniczających rozprzestrzenianie się światła;
8) nie oświetlać krawędzi lasu oraz koron drzew;
9) na całym odcinku drogi między ul. Bałtycką a ul. Hozjusza (w kilometrażu od ok. 0+000 do ok. 0+800) zastosować rozwiązania ograniczające oświetlenie krawędzi lasu i koron drzew; ponadto zastosować na tym odcinku nasadzenia drzew dodatkowo ograniczających rozprzestrzenianie się światła;
10) zastosować kierunkowe oświetlenie drogi, chodnika i ścieżki dla rowerów, zamontowane w sposób ograniczający rozpraszanie światła na tereny sąsiednie; zastosowane oświetlenie nie powinno wabić owadów (niska emisja UV, niskie natężenie);
11) oświetlenie drogi, chodnika i ścieżki rowerowej zaprojektować i wykonać jako włączone czujkami ruchu lub całkowicie wyłączone po godz. 23;
12) wykonać szpalerowe nasadzenia drzew liściastych i iglastych oraz nasadzenia drzew liściastych w naturalnych grupach; ponadto nasadzić grupy krzewów liściastych oraz bylin i traw ozdobnych, żywopłoty z niskich krzewów liściastych częściowo uzupełnionych nasadzeniami bylin i traw; obsadzić obiekty (ekrany akustyczne oraz mury oporowe) pnączami; na terenach zieleni założyć trawniki;
13) Inwestor przyjmie takie rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które zagwarantują dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem inwestycji i jednocześnie tożsame będą z rozwiązaniami i parametrami technicznymi, technologicznymi oraz organizacyjnymi przedsięwzięcia zawartymi w charakterystyce stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji oraz uwzględniać będą warunki określone w przedmiotowej decyzji;
14) Inwestor przyjmie takie rozwiązania projektowe, które na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie spowodują przekształcenia istniejącej powierzchni terenu w sposób negatywnie oddziaływujący na środowisko gruntowo-wodne, powierzchnię ziemi i krajobraz w obrębie planowanej inwestycji, jak i na terenach sąsiednich.

4. **Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska** – nie stwierdzono
5. **Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko** – nie stwierdzono

II. Stwierdzić konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

W ramach realizowanego przedsięwzięcia należy nasadzić min. 593 drzew liściastych w formach piennych, 195 szt. drzew iglastych, 11 685 szt. nowych krzewów liściastych, 520 szt. nowych krzewów iglastych, 536 pnączy i 4850 szt. bylin. Wzdłuż trasy głównej unikać drzew i krzewów jagodowych o owocach mięsistych, zwabiających pokarmem ptaki.

Zaleca się do nasadzeń drzewa gatunków rodzimych (np. lipa drobnolistna *Tilia cordata*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, klon zwyczajny *Acer platanoides*, grab pospolity *Carpinus betulus*). Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych gatunków inwazyjnych, 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, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Do nasadzeń nie używać gatunków: dąb czerwony *Quercus rubra* i kolcowój pospolity *Lycium barbarum*.

III. Nie stwierdza się konieczności unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

IV. Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Nie stwierdza się obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

VI. Nałożyć obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji 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:

- dla których zaprojektowano nowe lub pozostawiono istniejące ekrany akustyczne (pomiary sprawdzające skuteczność zastosowanych zabezpieczeń akustycznych),
- stanowiących działki nr: 320 obręb 156 Olsztyn, 1/32 i 1/37 obręb 40 Olsztyn, 49/7, 49/8, 49/9 i 49/10 obręb 140 Olsztyn, 38/3 obręb 140 Olsztyn, 100 obręb 139 Olsztyn, 156/1, 156/2 i 43/6 obręb 139 Olsztyn, 160/2 obręb139 Olsztyn;
- które status chronionych przed hałasem uzyskają po dacie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się w przewidywanym zasięgu oddziaływania hałasu analizowanego.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Prezydentowi Olsztyna, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Analizę wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

VII. Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część.

Uzasadnienie

W dniu 8 września 2022 r. Inwestor - Gmina Olsztyn, reprezentowana przez pana Pracownia Projektowo-Konsultingowa Dróg i Mostów „DROMOS" Sp.z.o.o. wystąpiła do Prezydenta Olsztyna z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka w Olsztynie".

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*, zwaną dalej „ustawa *ooś*", organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest Prezydent Olsztyna.

W wyniku analizy zebranych dokumentów w sprawie ustalono, iż planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które zostało wymienione w § 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). Ustalono również, że liczba stron w postępowaniu przekracza 10.

Do wniosku z dnia 8 września 2022 r. pełnomocnik Inwestora dołączył kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3, 3a, 6, 7 ustawy *ooś*.

Pismem z dnia 26 września 2022 r. tut. Organ zawiadomił Wnioskodawcę oraz pozostałe strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie m. in. o możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Ponieważ liczba stron w postępowaniu przekracza 10, ww. zawiadomienie doręczono Wnioskodawcy, a pozostałym stronom podano do publicznej wiadomości przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Olsztyna oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30, w dniu 27 września 2022 r.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 ustawy *ooś*, przekazując kopie wniosku o wydanie decyzji wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia tut. Organ wystąpił pismami z dnia 26 września 2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka w Olsztynie".

Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, pismem z dnia 13 października 2022 r. zawiadomił, że zgodnie z art. 36 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), dalej *KPA*, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, zajęcie stanowiska nastąpi do dnia 21 października 2022r. Pismem z dnia 21 października 2022 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wydał opinię znak: BI.ZZŚ.4.4360.201.2022.MO, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia oraz wskazał warunki i wymagania do uwzględnienia w przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie, pismem z dnia 13 października 2022r. zawiadomił, że zgodnie z art. 36 §1 *KPA,* z uwagi równoległe nałożenie się terminów wielu spraw o różnym stopniu trudności i zawiłości, zajęcie stanowiska nastąpi do dnia 27 listopada 2022 r. W dniu 31 października 2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wydał opinię znak: ZNS.9022.5.100.2022.MG, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z dnia 13 października 2022 r. zawiadomił, że zgodnie z art. 36 §1 *KPA,* z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, zajęcie stanowiska nastąpi do dnia 27 października 2022 r . Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.629.2022.JC.3 z dnia 21 października 2022 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalił pełen zakres raportu o odziaływaniu na środowisko, zgodny z art. 66 ustawy *ooś*.

Prezydent Olsztyna uwzględnił opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie i w dniu 2 listopada 2022 r. wydał *Postanowienie o nałożeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko* dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka w Olsztynie", jednocześnie określając pełen zakres raportu. O wydanym *Postanowieniu* oraz o możliwości złożenia zażalenia, strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem znak: SD.6220.58.2022.MJ z dnia 3 listopada 2022 r. poprzez podanie do publicznej wiadomości przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Olsztyna oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30.

Mając na uwadze art. 63 ust. 5 ustawy *ooś* tut. Organ postanowienie z dnia 17 listopada 2022r. znak: SD.6220.58.2022.MJ zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko. Jedocześnie zaznaczył, że w przypadku gdy w ciągu 3 lat od dnia zawieszenia postępowania Inwestor nie złoży raportu, żądanie wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uważa się za wycofane.

O zawieszeniu postępowania, zgodnie z art. 49 ustawy *KPA*, strony zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 17 listopada 2022 r. , które zostało podane do publicznej wiadomości od dnia 21 listopada 2022 r.

W dniu 31 stycznia 2023 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył tut. Organowi *Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanej budowy i późniejszej eksploatacji nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta Olsztyna do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej (ul. Nowobałtycka)*, dalej *Raport* .

Prezydent Olsztyna postanowieniem z dnia 7 lutego 2023 r. podjął zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. O podjęciu postępowania, zgodnie z art. 49 ustawy KPA, strony zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 7 lutego 2023 r. , które zostało podane do publicznej wiadomości w terminie od 8 lutego do 22 lutego br.

Po zweryfikowaniu przedłożonej dokumentacji, Prezydent Olsztyna zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *ustawy ooś,* pismem znak: SD.6220.58.2020.MJ z dnia 8 lutego 2023 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 49 *KPA*, strony zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 9 lutego 2023 r. , które zostało podane do publicznej wiadomości w dniu 10 lutego br.

Zgodnie z art. 77 ust.1 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *ustawy ooś,* Prezydent Olsztyna nie zasięgnął opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz nie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

Mając na uwadze art. 33 ust. 1 ustawy ooś tut. Organ podał do publicznej wiadomości informację o postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, w tym o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, możliwości zapoznania się z treścią *Raportu* oraz możliwości składania uwag i wniosków w terminie od 10 lutego do 13 marca 2023 r. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Olsztyna oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30. Jednocześnie, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11c ustawy ooś Prezydent Olsztyna zwrócił się do Rady Osiedla Gutkowo, Rady Osiedla Likusy, Rady Osiedla Nad Jeziorem Długim oraz Rady Osiedla Redykajny z prośbą o zamieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń rady osiedla lub podanie do publicznej wiadomości jego treści w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Zgodnie z treścią obwieszczenia przekazanego do Rad Osiedla w terminie od 20 marca do 19 kwietnia 2023 r społeczeństwo miało możliwość składania uwag i wniosków.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z dnia 10 marca 2023 r. wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w *Raporcie* w części dotyczącej analizy akustycznej oraz odprowadzania wód opadowych z nawierzchni drogowych. Z uwagi na nieprawidłową formę uzupełnienia, brak podpisu autora opracowania oraz niepełne informacje w zakresie akustycznego oddziaływania inwestycji, pismem z dnia 4 kwietnia 2023 r. ponownie wezwano do prawidłowego przedłożenia żądanego dokumentu, doprecyzowując jednocześnie zakres żądanych wcześniej informacji. Stosowne uzupełnienie w formie aneksu raportu zostało przedłożone przy piśmie z dnia 24 kwietnia 2023 r.

W dniu 15 maja 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztyna wydał Postanowienie, w którym uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia oraz określił warunki jego realizacji.

Zgodnie z art. 77 ustawy KPA, po analizie informacji na temat planowanego przedsięwzięcia, zebranych w toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym na podstawie stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, tut. Organ ustalił, co następuje:

Planowana inwestycja, polegająca na budowie nowej drogi klasy G o długości ok. 4 931,17 m, której nadano roboczą nazwę Nowobałtycka zlokalizowana będzie w zachodniej części Olsztyna. Teren przewidziany do realizacji przedsięwzięcia częściowo jest objęty następującymi obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Lasu Miejskiego w Olsztynie – Uchwała nr LV/748/06 Rady Miasta Olsztyna z dnia 25 stycznia 2006 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenu położonego w południowej części dzielnicy Redykajny w Olsztynie – Uchwałą nr XXVII/395/04 Rady Miasta Olsztyna z dnia 30 czerwca 2004 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Gutkowo, zlokalizowanego między linią kolejową a ulicami Kanarkową, Basieńki i Rzędziana w Olsztynie – Uchwała nr VI/97/19Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 marca 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Gutkowo w Olsztynie – rejon ulic Wołodyjowskiego i Bałtyckiej – Uchwała Rady Miasta Olsztyna z dnia 17 grudnia 2003 r.

Zakres inwestycji obejmować będzie:

- budowę odcinka trasy głównej – dwujezdniowej - skrzyżowań, chodników, ścieżek rowerowych,
- budowę obiektu inżynierskiego nad koleją (estakady) oraz przejścia podziemnego w ciągu ul. Kanarkowej,
- budowę niezbędnych przepustów drogowych pod trasą główną,
- oświetlenie pasa drogowego,
- odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego,
- zagospodarowanie zieleni z usunięciem drzew kolidujących z nową jezdnią oraz ścieżkami lub chodnikami,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- sygnalizację świetlną,
- usunięcie kolizji z urządzeniami pod i naziemnymi (sieciami wodociągowymi, kanalizacyjnymi, gazowymi, elektroenergetycznymi i telekomunikacyjnymi).

W związku z budową nowej drogi niezbędne będzie wyburzenie dróżniczówki przy ul. Bałtyckiej8 oraz domu z budynkiem gospodarczym przy ul. Słowiczej 13.

Podstawowe parametry techniczno-użytkowe drogi: szerokość w liniach rozgraniczających – minimum 35 m, prędkość projektowa – 50 km/h, prędkość miarodajna – 60 km/h, przekrój uliczny – dwujezdniowy, szerokość jezdni 2 x 7,0 m, szerokość pasów ruchu 3,5 m, w rejonie skrzyżowań dodatkowe pasy lewo- i prawoskrętu szer. 3,5 m, pas dzielący o szerokości 2,5-5,0 m, opaski bezpieczeństwa przy krawędzi jezdni głównej – szer. 0,5 m, chodniki z kostki betonowej – szer. 2,0 m, ścieżka rowerowa dwukierunkowa – szer. 2,5-3,0 m, dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej na nawierzchnie jezdni i nawierzchnię przeznaczoną do postoju – 115 kN. Przewidywane przez projektantów strumienie ruchu na nowej drodze w podziale na odcinki:

rok 2026:

- początek – ul. Hozjusza – 17 010 poj./dobę, w tym ciężkie 6,6 %,
- ul. Hozjusza – ul. Sokola – 15 100 poj./dobę, w tym ciężkie – 7,2 %,
- ul. Sokola – koniec – 12 976 poj./dobę, w tym ciężkie – 7,3 %.

rok 2036 (+10 lat)

- początek – ul. Hozjusza – 20 263 poj./dobę, w tym ciężkie 6,9 %,
- ul. Hozjusza – ul. Sokola – 17 993 poj./dobę, w tym ciężkie – 7,6 %,
- ul. Sokola – koniec – 15 463 poj./dobę, w tym ciężkie – 7,6 %.

Powyższe dane oraz prędkość ruchu aut na całym odcinku – 50 km/h były podstawą do wszystkich wyliczeń dokonanych w przedłożonym raporcie ooś. W raporcie ooś analizie poddano dwa warianty technologiczne budowy nowej drogi - budowa obiektów inżynierskich i nawierzchni drogi z mas betonowych (wariant I) lub mas asfaltowych (wariant II), dowożonych na plac budowy z wytwórni zewnętrznych.

Konstrukcja drogi w wariancie I:

- nawierzchnia z betonu cementowego gr. 28 cm (dyblowana i kotwiona) – klasa betonu C40/50,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 30 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥60% gr. 35,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR > 20% gr. 40 cm.

Konstrukcja drogi w wariancie II:

- warstwa ścieralna z mieszanki SMA8,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30 gr. 22,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥60% gr. 35,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR > 20% gr. 40 cm.

Trasa otoczenia przyszłej ulicy Nowobałtyckiej jest w większości objęta ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a rezerwa terenu pod nową ulicę nie pozwala na wariantowanie nowej arterii różnymi przebiegami trasy. Z uwagi na powyższe oraz na wąski pas terenu pod drogę w rejonie jeziora Tyrsko, w *Raporcie* przyjęto wariantowanie technologicznie z różnymi rodzajami konstrukcji nawierzchni drogi. Jako wariant I rozpatrzono nawierzchnię z betonu, w wariancie II - nawierzchnię asfaltową. Przebieg, zajęcia powierzchni, niweleta oraz powierzchnie do odwodnień są w obu wariantach takie same. Do realizacji wskazano wariant II, z uwagi na mniejszą emisję hałasu. Wariant nr II jest także korzystniejszy z racji ewentualnych napraw znajdujących się pod jezdnią sieci podziemnych. Odtworzenie nawierzchni betonowej po naprawie sieci, ze względu na czas uzyskiwania wytrzymałości przez beton cementowy, trwać będzie ok. 2 tygodni (co bardzo utrudniałoby komunikację na zamkniętym odcinku jezdni), natomiast odtworzenie nawierzchni z SMA trwa 2-3 godziny.

Wiadukt nad jednotorową linią kolejową powstawać będzie przy czynnych przejazdach tą linią. Będzie to obiekt trzyprzęsłowy o dwóch oddzielnych jezdniach. Do budowy wykorzystane będą gotowe, dowożone z zewnątrz belki strunobetonowe. Wiadukt posadowiony zostanie na ruszcie palowym. Na tak wzmocnionym podłożu powstaną ławy fundamentowe, a na nich filary podpierające pomost każdej jezdni. Na wykonanych przyczółkach i filarach będą zbudowane belkowe, żelbetowe przęsła wiaduktu.

Planowana do budowy droga zostanie oświetlona i wyposażona w sygnalizację świetlną.

Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną wyznaczone na terenie utwardzonym i niezadrzewionym. Jako tereny potencjalnego zaplecza sugeruje się miejsce przy przewidzianym do rozbiórki wpisanym do gminnej ewidencji zabytków budynku pokolejowym ul. Bałtycka 8 oraz miejsce w sąsiedztwie mającego powstać wiaduktu, w km ok. 3+300 strona lewa, w sąsiedztwie ul. Drozda. Z lokalizowania zapleczy budowy wykluczone zostanie bezpośrednie sąsiedztwo jeziora Tyrsko i obszarów zabudowy mieszkaniowej. Teren doraźnego magazynu materiałów budowlanych oraz miejsce czasowego postoju maszyn budowlanych będzie, co najmniej, utwardzony prefabrykowanymi płytami drogowymi, co zabezpieczy przed ewentualnym zanieczyszczeniem gleby w wyniku przedostawania do gruntu rozlanych lub rozsypanych substancji. Celem zabezpieczenia terenów sąsiednich przed emisją wtórną, na ww. terenie zlokalizowane zostaną wiaty lub magazyn na składowane materiały budowlane.

Tankowanie sprzętu budowlanego odbywać się będzie na zapleczu budowy z mobilnej, niewielkiej cysterny z zapasem sorbentu bądź z kontenerowej stacji paliwa dieslowskiego, z dwupłaszczowym zbiornikiem. W razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) wykonawca robót budowlanych zabezpieczy

miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i usunie jego skutki. Woda będzie zużywana jedynie w śladowych ilościach – do skrapiania nawierzchni, pokrywania powierzchni walców.

Na planowanej do budowy ulicy Nowobałtyckiej zaprojektowany zostanie w km 3+240 drogi obiekt inżynierski – wiadukt nad koleją, który posadowiony zostanie na palach wierconych, a reszta jego konstrukcji ma powstać już nad obecnym poziomem gruntu. Osadzanie pali nie będzie powodowało konieczności odwadniania dołów fundamentowych.

Na etapie realizacji prac powstawać będą typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady budowlane. Technologia prac i sposób wykonania nawierzchni nie będzie powodować powstawania odpadów technologicznych. W fazie realizacji przedsięwzięcia odbywać się będzie selektywnie, czasowe składowanie wytwarzanych odpadów komunalnych i budowlanych. Wszystkie odpady powstające na terenie realizowanej inwestycji, jak i w trakcie eksploatacji drogi będą zagospodarowywane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach*. Odpady będą systematycznie przekazywane odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalność w zakresie gospodarki odpadami oraz prowadzona będzie dokumentacja potwierdzająca sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami. Jak wykazują wstępne szacunki niemożliwe będzie wykorzystanie na miejscu budowy drogi ziemi z przewidywanych wymian gruntu i całego zebranego humusu.

Budowa drogi wymagać będzie rozbiórki biegnącego równolegle do linii kolejowej pokrycia z płyt betonowych od początku odcinka do ul. Hozjusza. Budowa końcowego fragmentu inwestycji od km ok. 4+500 (ul. Oleńki) – do końca wymagać będzie rozbiórki istniejącej nawierzchni. Część odpadów z betonu i destruktu asfaltowego pozyskanego z rozbiórek, w przypadku utracenia statusu odpadów będzie zastosowana do podbudowy korpusu drogowego.

W trakcie eksploatacji będzie powstawało niewiele odpadów. Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie związany z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza powodowaną przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie oraz emisją pyłów powstającą w czasie rozbiórek istniejącej infrastruktury i formowania nowego korpusu drogowego, dowozu kruszyw i manipulacji masami ziemnymi oraz emisją par asfaltu podczas kładzenia warstw bitumicznych. Z uwagi na niezorganizowany oraz liniowy i przejściowy charakter tych emisji nie będą one znacząco negatywnie oddziaływały na środowisko. Hałas powodowany przez pracę maszyn zminimalizowany będzie poprzez stosowanie nowoczesnych, sprawnych, dobrze konserwowanych, posiadających aktualne atesty urządzeń oraz zaniechanie sumowania w jednym miejscu i czasie prac najbardziej hałaśliwych, a także zaniechanie wszelkich prac i transportu w nocy w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony akustycznej. Stosowane maszyny budowlane będą spełniały kryteria maksymalnej dopuszczalnej mocy akustycznej, a prace najbardziej hałaśliwe nie będą sumowane w jednym czasie i miejscu. Technologia prac drogowych związanych z zagęszczaniem podłoża przewiduje skrapianie wodą, co zminimalizuje pylenie. Prace w większości (zwłaszcza związane z obiektami mostowymi) będą prowadzone w znacznym oddaleniu od siedzib ludzkich.

Podczas eksploatacji drogi do powietrza emitowane będą zanieczyszczenia, głównie: tlenek węgla, tlenki azotu (wyrażane jako NO2), węglowodory (pozostałości niespalonego paliwa) oraz pył. Na podstawie wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń motoryzacyjnych wokół planowanej do budowy drogi, stwierdzono, że na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pochodzenia motoryzacyjnego w powietrzu.

Oddziaływanie na klimat akustyczny na tym etapie będzie związane z eksploatacją drogi. Źródłem hałasu będą pojazdy samochodowe poruszające się po ww. drodze, a poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów. W *Raporcie* oraz w aneksie do raportu dokonano obliczeń równoważnego poziomu hałasu drogowego oraz skumulowanego poziomu hałasu pochodzącego od ul. Nowobałtyckiej i zelektryfikowanej linii kolejowej nr 220 (LK220). Analiza akustyczna uwzględnia zarówno prognozowany ruch drogowy w ciągu drogi głównej – ulicy Nowobałtyckiej, jak i wszystkich skrzyżowań występujących w ciągu planowanej ulicy tj. ul. Hozjusza, Drozda, Sokolej i Łukasiewicza/Oleńki. W analizie akustycznej uwzględniono również istniejące w terenie ekrany akustyczne po lewej stronie drogi: dwa wybudowane wzdłuż torów kolejowych (od km 1+436 do 1+540 o długości 104 m i wysokości 4,0 m oraz od km 0+988 do 1+030 o długości 42 m i wysokości 4,0 m) oraz jeden przy ul. Jaremy stanowiący ogrodzenie działek budowlanych (od km 4+765 do 4+871 w kształcie litery C, o długości 120 m i wysokości 3,0 m). Dokonana dodatkowa

analiza skuteczności ekranu przy ul. Księcia Jaremy wykazała, że nie ma potrzeby budowy nowej przesłony akustycznej, gdyż istniejąca zapewnia dotrzymanie norm poziomów hałasu na terenach zabudowy jednorodzinnej.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami 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) wykazanymi dla terenów wzdłuż: ul. Wędkarskiej, ul. Wczasowej, ul. Żbiczej, ul. Wilgi, ul. Wróbla, ul. Orlej, ul. Słowiczej i ul. Bałtyckiej 157 i 157a, konieczne będzie zastosowanie rozwiązań poprawiających klimat akustyczny w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie, wobec czego wskazano obowiązek posadowienia pochłaniających ekranów akustycznych, dla redukcji hałasu od drogi lub skumulowanej emisji hałasu z drogi i linii kolejowej, określając lokalizację i podstawowe parametry tych ekranów.

W celu sprawdzenia dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku oraz sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej, konieczne będzie przeprowadzenie pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych przedsięwzięcia. **W ramach obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w sentencji wskazano lokalizację i terminy wykonania pomiarów oraz organy administracji publicznej, którym należy przedłożyć wyniki analizy.** Pomiary hałasu przeprowadzone po zrealizowaniu inwestycji służyć będą weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w *Raporcie*, określeniu rzeczywistej wartości równoważnego poziomu dźwięku w środowisku, wyznaczeniu rzeczywistej skuteczności podjętych działań ochronnych oraz potwierdzą dotrzymanie standardów akustycznych
w środowisku lub wskażą na konieczność podjęcia dodatkowych działań. Do analizy porealizacyjnej w *Raporcie* wskazano tereny osłonięte projektowanymi i istniejącymi wcześniej ekranami akustycznymi (pomiary sprawdzające skuteczność zastosowanych zabezpieczeń akustycznych) oraz punkty pomiarowe na najbliżej zlokalizowanych terenach podlegających ochronie przed hałasem nieosłoniętych ekranem akustycznym. Zalecono również, aby analizą porealizacyjną objąć tereny, które status chronionych przed hałasem uzyskają po dacie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony zapewniające właściwe warunki akustyczne (np. uzupełnienie/rozbudowa ekranów, budowa nowych). W sytuacji, w której pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Ruch pojazdów drogowych nie wzbudza na tyle silnych drgań (nawet przy dużych nierównościach nawierzchni), które mogłyby powodować uszkodzenia nośnych elementów konstrukcyjnych w pobliskich budynkach. Niemniej zapewnienie dobrej jakości warstwy jezdnej w połączeniu z dotrzymywaniem limitów prędkości, jakie będą obowiązywać na nowej drodze znacząco ograniczy występowanie drgań.

Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne wyposażone w szczelne zbiorniki (zbiorniki systematycznie opróżniać przez specjalistyczne firmy, nie dopuszczać do ich przepełnienia) lub podłączone do sieci kanalizacji sanitarnej. W toku eksploatacji drogi nie będą powstawały żadne ścieki sanitarne.

Nowa droga będzie generowała spływy opadowe i roztopowe. Założenie zbierania, spowalniania i podczyszczania tych odpływów gwarantuje dotrzymanie poziomów stężeń zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Cała zlewnia planowanej do budowy drogi odwadniana będzie poprzez układ wpustów z podłączeniem do nowo wybudowanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikami tych wód będą systemy istniejące kanalizacji deszczowej, rowy, studnia chłonna i zbiorniki retencyjne. Z odbiorników podczyszczonych wód opadowych i spływowych wyłączone będzie jezioro Tyrsko. Przed wprowadzeniem wód opadowych do ww. odbiorników, zostaną one podczyszczone w osadnikach zawiesin mineralnych oraz dodatkowo z substancji ropopochodnych - w przypadku odprowadzenia do zbiorników retencyjnych (separatory) i studni chłonnej (poduszka sorpcyjna).

Jak wykazała załączona do *Raportu* opinia hydrogeologiczna, w obszarze inwestycji panują sprzyjające warunki hydrogeologiczne, użytkowe poziomy wodonośne, z których ujmowane są wody na zaopatrzenie ludności są skutecznie przykryte pokładami trudno przepuszczalnymi i nie zachodzi

zagrożenie skażenia pokładów wodonośnych spływami z powierzchni przedsięwzięcia. Inwestycja nie będzie miała wpływu na jakość wód i nie będzie stanowiła zagrożenia dla wód podziemnych górnej warstwy wodonośnej, jak i użytkowego poziomu wodonośnego.

Emisja CO_2 z transportu jest emisją nieuniknioną i wiąże się z ruchem pojazdów. Samochody, które docelowo będą korzystać z nowej ulicy obecnie poruszają się po istniejącej ul. Bałtyckiej, więc emisja tego gazu cieplarnianego już dziś występuje. Pozostawienie tego odcinka ul. Bałtyckiej bez zmiany nie zatrzyma emisji CO_2 ze spalania paliwa w pojazdach. Ogółem emisja CO_2 z całego przewidywanego do budowy odcinka DW527 (ul. Nowobałtyckiej) w 2036 r. (+10 lat po oddaniu nowego odcinka drogi do użytku) wyniesie 6 291,7 Mg/rok. Ponieważ oszacowana emisja jest niewielka i występuje również w sytuacji niezrealizowania przedsięwzięcia (wynika z eksploatacji obecnej trasy), przy tych samych ilościach pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku, stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie obojętne (w stosunku do stanu obecnego) dla klimatu - co do wielkości emisji CO_2. Ponadto, emisja z pojazdów korzystających z nowego odcinka drogi będzie się z czasem zmniejszać z uwagi na lepsze paliwa, silniki i samochody.

Dla zabezpieczenia nowego szlaku drogowego przed konsekwencjami zjawisk wynikających z ocieplania się klimatu podbudowa i jej zagęszczanie zaprojektowana zostanie tak, aby uniknąć ryzyka powstania gruntów i ognisk wysadzinowych. Temu służyć będzie zaprojektowana wymiana gruntu prowadząca do zmiany w niektórych miejscach grupy nośności gruntu. Ponadto, warstwy betonów asfaltowych będą projektowane z wysokiej jakości mieszanek bitumicznych, charakteryzujących się wysoką mrozoodpornością. Ekrany akustyczne zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem bezpiecznego fundamentowania, stabilności i odporności na gwałtowne wiatry. Projekt nowych nasadzeń wokół nowej drogi będzie uwzględniać bezpieczeństwo jej użytkowników. Nowy odcinek DW527 będzie umożliwiał intensyfikację komunikacji zbiorowej, co jest skutecznym środkiem minimalizującym emisję CO_2 do powietrza.

Sam obiekt – droga nie niesie z sobą jakichkolwiek poważnych zagrożeń dla środowiska. Takie zagrożenia mogą wystąpić jedynie na skutek ewentualnych katastrof komunikacyjnych, szczególnie z udziałem transportu przewożącego substancje niebezpieczne (chemikalia, paliwa). Oszacowane prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowej drodze jest znikome. W przypadku omawianej inwestycji nie przewiduje się specjalnych technicznych działań ochronnych na wypadek poważnej awarii. Przeciwdziałanie skutkom awarii będzie należeć do wyspecjalizowanych służb ratowniczych, we współpracy z inspekcją ochrony środowiska.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest częściowo na Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny. Jest to inwestycja celu publicznego, nie będzie łamać zakazów ustanowionych dla przedmiotowego OChK, jak również nie będzie miała wpływu na przyrodę OChK.

Przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to Jonkowo- Warkały PLH280039 (ok. 3,2 km na zachód od inwestycji). Istotny wpływ na analizowany obszar Natura 2000 nie wystąpi ze względu na:

- rodzaj i charakterystykę inwestycji;
- lokalizację: przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000;
- rodzaj i skalę oddziaływania na gatunki zwierząt, gatunki roślin oraz siedliska przyrodnicze dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Według projektów korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce opracowanych przez ZBS PAN Białowieża analizowana inwestycja nie jest zlokalizowana na korytarzach ekologicznych opisanych w 2005 i 2012 roku. W związku z powyższym realizacja inwestycji nie spowoduje przerwania ciągłości korytarzy ekologicznych, a co za tym idzie nie będzie oddziaływać na ich sieć. W obrębie obszaru badań nie stwierdzono wyraźnych korytarzy migracji płazów i ssaków. Tereny przyległe do planowanej drogi są w dużym stopniu zagospodarowane, występują liczne bariery migracyjne. Migrację płazów stwierdzono jedynie w rejonie km 0+200 – 0+550, gdzie z prawej strony planowana droga graniczy z podmokłymi terenami leśnymi. Na placu budowy zastosowane będą tymczasowe wygrodzenia herpetologiczne, w miejscach wskazanych w sentencji decyzji. Przewidziano wygrodzenie tego odcinka nowej drogi płotkiem herpetologicznym. Nie jest wskazane stosowanie przepustów dla płazów, ponieważ z lewej strony znajdują się obszary zurbanizowane, w małym stopniu dogodne dla płazów a wręcz dla nich niebezpieczne. Prace budowlane

oraz związane z niszczeniem siedlisk płazów i przenoszeniem osobników muszą być prowadzone pod nadzorem herpetologicznym.

Teren przeznaczony pod przyszły przebieg ulicy Nowobałtyckiej jest niezagospodarowany. Na początkowym odcinku od km 0+000 do km 0+300 i końcowym fragmencie trasy od km 4+100 do km 4+931,17 znajduje się istniejąca nawierzchnia ul. Bałtyckiej (przedłużenie DW 527). Pas drogowy projektowanego odcinka ulicy Bałtyckiej od km 2+100 do km 4+931 (włącznie z istniejącą ulicą Bałtycką) przebiega przez tereny niezabudowane. Są to grunty rolne klasy IV i V oraz pastwiska klasy IV i V. Roślinność terenu inwestycji od dawna podlega przekształceniom spowodowanym gospodarką człowieka, planowana droga przebiega po obszarze przedmieść Olsztyna. Cechą charakterystyczną tego obszaru jest znaczny udział roślin synantropijnych, w tym gatunków obcych dla naszego regionu i kraju. Sąsiadujące z planowanym przebiegiem obszary leśne to drzewostany gospodarcze podporządkowane funkcji produkcyjnej ale też w znacznej mierze rekreacyjnej.

Na terenie przyszłej inwestycji nie stwierdzono stanowisk grzybów chronionych, natomiast stwierdzono występowanie 3 chronionych gatunków porostów, w tym jeden objęty ochroną częściową (odnożyca mączysta) i dwa objęte ochroną ścisłą (odnożyca jesionowa i kępkowa). Analizowany obszar charakteryzuje się ubogą biotą porostów szczególnie makroporostów z grupy chronionych i zagrożonych. Jest to wynik braku odpowiednich siedlisk dla tej grupy grzybów zlichenizowanych (brak wolnostojących, sędziwych drzew) oraz, najprawdopodobniej, stosunkowo dużego zanieczyszczenia powietrza, szczególnie w okresie grzewczym (lokalne spalanie węgla). Planowana inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na zachowanie lokalnej populacji stwierdzonych chronionych gatunków porostów. Ponadto stwierdzono występowanie jednego gatunku chronionego roślin, tj. kocanki piaskowej. Stanowisko jest nieliczne (kilka okazów w pasie drogi utwardzonej płytami betonowymi, km 0+670, 15 m od osi planowanej drogi) i ulegnie zniszczeniu podczas prac budowlanych (konieczne jest uzyskanie decyzji derogacyjnej).

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia stwierdzono siedliska przyrodnicze 3140-1-Twardowodne oligo i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic Charetea stanowiące Jezioro Tyrsko. Inwestycja nie będzie bezpośrednio ingerować w to siedlisko.

W trakcie badań stwierdzono 204 gatunki bezkręgowców, z czego 6 jest objętych ochroną prawną: mrówka ćmawa, trzmiel ziemny, kamiennik, parkowy, gajowy, ślimak winniczek. Nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na zwierzęta bezkręgowe objęte ochroną prawną. Ponieważ w wyniku realizacji inwestycji może dojść do częściowego zniszczenia siedlisk żerowych i rozrodczych trzmieli, w sentencji decyzji wskazano na konieczność założenia łąk kwietnych na części terenów przewidzianych na trawniki i zamontowania budek dla trzmieli i, ewentualnie, innych dzikich zapylaczy.

Na inwentaryzowanym obszarze stwierdzono występowanie sześciu taksonów płazów: ropucha szara, żaba trawna, żaba moczarowa, żaby zielone, grzebiuszka ziemna, traszka zwyczajna oraz stanowiska 2 gatunków gadów: jaszczurki zwinki oraz padalca.

W toku inwentaryzacji stwierdzono występowanie 59 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. Znaczna część stanowisk stwierdzonych w pasie o szerokości ok. 150 m od obszaru prowadzenia prac znajdować się będzie w zasięgu odziaływania realizacji inwestycji (hałas, płoszenie). Będzie to oddziaływanie okresowe i odwracalne, nieczyniące stałego i trwałego ubytku w siedliskach lokalnych populacji ptaków. Stwierdzone stanowiska znajdują się obecnie w strefie znaczącego odziaływania akustycznego istniejącej zabudowy miejskiej i sąsiedztwa linii kolejowej. W obszarze kolizyjnym (w zasięgu powadzenia prac budowlanych po 20 m od osi drogi) podczas inwentaryzacji stwierdzono występowanie 24 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. Wśród nich nie ma gatunków szczególnie rzadkich i zagrożonych w skali kraju lub regionu. W związku z tym nie przewiduje się znaczącego, istotnego w lokalnej skali obszaru lokalizacji inwestycji uszczerbku siedlisk dla gatunków związanych z zadrzewieniami. W związku z dostępnością siedlisk, wycinka drzew nie powinna prowadzić do znaczącego pomniejszenia liczebności i pogorszenia kondycji lokalnych populacji lęgowych gatunków chronionych ptaków. Niemniej, ze względu na możliwość zubożenia siedlisk chronionych gatunków ptaków w wyniku realizacji inwestycji, w sentencji decyzji wskazano obowiązek montażu budek lęgowych dla ptaków (różnych typów) w pobliżu inwestycji.

Spośród ssaków w obszarze przedsięwzięcia stwierdzono kreta, a na obrzeżach leśnych terenów notowano niezbyt liczne ślady dzików i saren, lisa oraz myszowatych i nornikowatych. Przy brzegu

jeziora Tyrsko stwierdzono ślady żerowania bobra (zgryzy sprzed kilku lat, nie stwierdzono świeżych śladów). Jezioro jest potencjalnie siedliskiem występowania wydry, jednak nie stwierdzono śladów jej występowania. W badanym terenie odnotowano aktywność sześciu gatunków nietoperzy: mroczek późny, karlik malutki, karlik większy, borowiec wielki, *Myotis sp.*, karlik drobny. Odnotowane nietoperze to gatunki pospolite i jest to zespół notowany zazwyczaj w badaniach detektorowych Olsztyna i jego okolic. Nie odnotowano gatunków szczególnie cennych i rzadkich, ale też nie jest to zespół ubogi. Na badanym terenie można wskazać trzy obszary o bardzo wysokiej lub wysokiej aktywności nietoperzy: leśny odcinek drogi biegnącej wzdłuż torów kolejowych od ul. Bałtyckiej do ul. Hozjusza; jezioro Tyrsko; fragment ul. Bałtyckiej od skrzyżowana z ul. Słowiczą do granic administracyjnych Olsztyna. Na analizowanym terenie nie zlokalizowano zimujących nietoperzy.

W celu ochrony nietoperzy wskazano termin wycinki drzew o obwodzie powyżej 60 cm i konieczność zapewnienia nadzoru chiropterologicznego. Zgodnie z prawem, drzewa zasiedlone przez nietoperze nie mogą podlegać wycince w okresie wykorzystywania ich przez nietoperze.

Ponadto, wskazane w sentencji ograniczenia dotyczące oświetlenia inwestycji drogowej i odcinkowe nasadzenia wzdłuż drogi mają na celu zmniejszenie oświetlenia przez światła przejeżdżających samochodów terenów wykorzystywanych przez nietoperze jako żerowiska lub trasy migracji.

W związku z wycinką drzew, w których znajdują się potencjalne kryjówki dzienne nietoperzy zalecono rozwieszenie skrzynek rozrodczych dla nietoperzy w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji (np. na drzewach w pobliżu jez. Tyrsko lub zlokalizowanych w pobliżu inwestycji).

Ponadto, zobowiązano inwestora do przebudowy istniejących przepustów oraz studzienek kanalizacyjnych między ul. Kanarkową i ul. Sokolą poza okresem zimowania nietoperzy lub po wcześniejszej kontroli pod kątem zasiedlenia przez zimujące nietoperze.

Z budową nowej drogi będzie się wiązała wycinka drzew. Poza lasami przewiduje się wycinkę 3 603 drzew pojedynczych, spośród których tylko 95 ma średnicę większą niż 45 cm. Z zagajników przewiduje się wycinkę 2 525 sztuk drzew (w tym tylko 9 ma średnicę większą niż 45 cm), z lasu przewiduje się wycinkę 2 300 drzew (tylko 31 o średnicy większej niż 45 cm). Wycinka przedmiotowych drzew i krzewów zostanie wykonana poza sezonem lęgowym ptaków. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych przed zniszczeniem i uszkodzeniami mechanicznymi.

W ramach rekompensaty za wycięte drzewa i krzewy wskazano w sentencji decyzji założenia do planu nasadzeń na podstawie zawartych w przedłożonej dokumentacji zaleceń przyrodniczych, opisu planowanych nasadzeń oraz „Projektu nasadzeń" z czerwca 2022 r., aut. mgr inż.
z pewnym ograniczeniem w zakresie gatunków obcych, inwazyjnych i trujących.

W związku ze stwierdzeniem oddziaływania na zidentyfikowane w obszarze przedsięwzięcia gatunki chronione należy mieć na uwadze, iż na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. *w sprawie ochrony gatunkowej grzybów* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. *w sprawie ochrony gatunkowej roślin* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. *w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380),

wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ww. rozporządzeniach oraz w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwytanie; umyślne niszczenie ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych; niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania; niszczenie, usuwanie lub uszkadzania gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień) mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wydanej na podstawie art. 56 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody) lub decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie art. 56 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody) na wykonywanie czynności

podlegających zakazom, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą i częściową. Analogiczna sytuacja funkcjonuje w przypadku zakazów w stosunku do roślin (art. 51 ustawy oraz § 6 rozporządzenia). Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ww. ustawy).

Na zniszczenie okazów i siedliska kocanek piaskowych/przeniesienie - metaplantacja, wycinkę drzew z porostami, płoszenie ptaków i nietoperzy, niszczenie siedlisk ptaków konieczne jest zdobycie decyzji derogacyjnych.

Jedynym zabytkiem wpisanym do gminnej ewidencji zabytków m. Olsztyna jest pokolejowy budynek dawnej dróżniczówki, przy nieistniejącym już dziś przejeździe kolejowym w poziomie terenu na ul. Bałtyckiej nr 8. Budynek ten pozostaje w kolizji z śladem nowej ulicy i jest przewidziany do wyburzenia.

Przedmiotowa droga będzie nową, lokalną dominantą krajobrazową, obserwowaną przez najbliższych mieszkańców i zmieni ich postrzeganie najbliższego otoczenia. Widok się zmieni, zwłaszcza w nocy, kiedy będzie dostrzegalne oświetlenie nowej ulicy, pojawi się w nowych miejscach także zanieczyszczenia światem. Nowe nasadzenia wzdłuż drogi mogą minimalizować, ale nie likwidować zmiany w lokalnym krajobrazie. Nowa droga wraz z jej infrastrukturą (ekrany akustyczne, oświetlenie, zjazdy, nowy wiadukt nad koleją) będą nowym i trwałym elementem krajobrazu, widocznym przez najbliższych sąsiadów przyszłej ulicy Nowobałtyckiej. Dla minimalizacji oddziaływań krajobrazowych zostanie odpowiednio dobrane oświetlenie, aby było kierowane na drogę i wprowadzone zostaną nowe nasadzenia zapewniające harmonizację drogi z krajobrazem.

Biorąc zatem pod uwagę przeprowadzoną w toku postepowania analizę uwarunkowań realizacji planowanego przedsięwzięcia, dokonaną w szczególności na podstawie przedłożonej informacji zawartej we wniosku, w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w raporcie o odziaływaniu na środowisko i aneksie do raportu, danych będących w posiadaniu Urzędu, uzyskanych opinii organów: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, tut. Organ uznał, że po zrealizowaniu przedstawionych przez Wnioskodawcę założeń, planowane przedsięwzięcie polegające na „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka w Olsztynie" będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska oraz nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody. Uwzględniając powyższe tut. organ stwierdził w niniejszej decyzji brak potrzeby ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Prezydent Olsztyna uznał, iż warunki określone w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (pismo znak: BI.ZZŚ.4.4360.201.2022.MO z dnia 21 października 2022 r.), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie (pismo znak: ZNS.9022.5.100.2022.MG z dnia 31 października 2022 r.) oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (postanowienie znak: WOOŚ.4221.12.2023.JC.7 z dnia 15 maja 2023 r.) jako zasadne i zostaną zawarte w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po zebraniu całości materiałów i dowodów w sprawie, zgodnie z art. 49, art. 10 § 1 i art. 77 § 1 *KPA*, obwieszczeniem z dnia 17 maja 2023 r. zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranym materiałami i wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o stanowiskach zawartych w opiniach organów: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Niniejsze zawiadomienie zamieszczono na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Olsztyna oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30, w dniu 18 maja 2022 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ustawy *ooś* przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tut. Organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu. Jednocześnie, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11c ustawy *ooś* Prezydent Olsztyna zwrócił się do Rady Osiedla Gutkowo, Rady Osiedla Likusy, Rady Osiedla Nad Jeziorem Długim oraz Rady Osiedla Redykajny z prośbą o zamieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń rady osiedla lub

podanie do publicznej wiadomości jego treści w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w terminie od 18 maja 2023 r. do 16 czerwca 2023 r. przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Olsztyna oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30. W wyznaczonym terminie społeczeństwo miało możliwość zapoznania się z treścią *Raportu*, Aneksem do *Raportu*, opiniami organów: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i miało możliwość składania uwag i wniosków.

W przedmiotowym postępowaniem wymagającym udziału społeczeństwa nie wpłynęły do tut. Organu żadne uwagi oraz nie przedłożono żadnych wniosków.

W odniesieniu do przedstawionych w toku prowadzonego postępowania materiałów, żadna ze stron nie wniosła uwag i nie zgłosiła wniosków.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Prezydenta Olsztyna w terminie 14 dni od daty jej doręczenia . Stronom przysługuje możliwość zrzeczenia się prawa do odwołania w wyniku czego decyzja stanie się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu nad linią kolejową – ulica Nowobałtycka w Olsztynie".

z up. PREZYDENTA OLSZTYNA
Ewa Łukasik-Białejewicz
Dyrektor Wydziału Środowiska

Otrzymują:

1. Gmina Olsztyn
2. Strony poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie, ul. Żołnierska 16, 10-561 Olsztyn
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie, ul. Partyzantów 1/2, 10-522 Olsztyn

PREZYDENT OLSZTYNA
Plac Jana Pawła II 1

Załącznik nr 1 do decyzji
Prezydenta Olsztyna znak:
SD.6220.58.2022.MJ
z dnia 22 czerwca 2023 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie – ul. Nowobałtyckiej, na odcinku od granicy Olsztyna do wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy Bałtyckiej. Inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części Olsztyna i będzie posiadała długość ok. 4 +931,17 km. Cały planowany do budowy odcinek nowej drogi leży na ternie miasta i zajmie docelowo powierzchnię ok. 30,0993 ha na 114 działkach. Teren przewidziany do realizacji przedsięwzięcia częściowo jest objęty obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego tj.:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Lasu Miejskiego w Olsztynie – Uchwała nr LV/748/06 Rady Miasta Olsztyna z dnia 25 stycznia 2006 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenu położonego w południowej części dzielnicy Redykajny w Olsztynie – Uchwałą nr XXVII/395/04 Rady Miasta Olsztyna z dnia 30 czerwca 2004 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Gutkowo, zlokalizowanego między linią kolejową a ulicami Kanarkową, Basieńki i Rzędziana w Olsztynie – Uchwała nr VI/97/19Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 marca 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Gutkowo w Olsztynie – rejon ulic Wołodyjowskiego i Bałtyckiej – Uchwała Rady Miasta Olsztyna z dnia 17 grudnia 2003 r.

Zakres inwestycji obejmować będzie:

- budowę odcinka trasy głównej – dwujezdniowej - skrzyżowań, chodników, ścieżek rowerowych,
- budowę obiektu inżynierskiego nad koleją (estakady) oraz przejścia podziemnego w ciągu ul. Kanarkowej,
- budowę niezbędnych przepustów drogowych pod trasą główną,
- oświetlenie pasa drogowego,
- odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego,
- zagospodarowanie zieleni z usunięciem drzew kolidujących z nową jezdnią oraz ścieżkami lub chodnikami,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- sygnalizację świetlną,
- usunięcie kolizji z urządzeniami pod i naziemnymi (sieciami wodociągowymi, kanalizacyjnymi, gazowymi, elektroenergetycznymi i telekomunikacyjnymi).

W przedłożonej dokumentacji tj. karcie informacyjnej przedsięwzięcia, raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz aneksie do raportu, analizowano dwa warianty realizacji inwestycji: wariant I i wariant II. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu w miejscu przedsięwzięcia, brak jest możliwości wariantowania przebiegu trasy. Dlatego zaproponowane warianty są wariantami technologicznymi.

Wariant I- budowa nowej drogi tj. budowa obiektów inżynierskich i nawierzchni drogi o konstrukcji:

- nawierzchnia z betonu cementowego gr. 28 cm (dyblowana i kotwiona) – klasa betonu C40/50,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 30 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥60% gr. 35,
  warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR > 20% gr. 40 cm.

Wariant II - budowa nowej drogi tj. budowa obiektów inżynierskich i nawierzchni drogi o konstrukcji:

- warstwa ścieralna z mieszanki SMA8,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30 gr. 22,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥60% gr. 35,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR > 20% gr. 40 cm.

Przebieg drogi, będącej przedmiotem niniejszego postępowania, jest zgodny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których wyznaczony został korytarz pasa drogowego wzdłuż istniejącej linii kolejowej PKP Olsztyn- Bogaczewo. Początek opracowania nawiązuje się do odcinka ul. Bałtyckiej w rejonie wiaduktu (km 0+000), następnie (do km 2+700) trasa przebiega wzdłuż linii kolejowej po jej północnej stronie. Od km 2+700 do km 3+400 następuje "odgięcie" drogi w taki sposób aby mogła pod właściwym kątem przekroczyć tory kolejowe. Przekroczenie linii kolejowej odbędzie się bezkolizyjnie za pomocą projektowanego nowego wiaduktu drogowego nad koleją. Od km 3+400 do km 4+150 korytarz trasy prowadzi przez tereny niezagospodarowane wzdłuż zabudowy jedno- i wielorodzinnej, a od km 4+150 do km 4+931 po istniejącym śladzie ul. Bałtyckiej. Wzdłuż trasy zaprojektowano następujące skrzyżowania :
- km 1+037,50 skrzyżowanie na prawoskrętny (droga KD12 – wg.MPZP)
- km 1+465,29 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną (z ul. Hozjusza)
- km 3+035,00 skrzyżowanie skanalizowane (droga 2KL25 – wg.MPZP)
- km 3+412,00 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną (z ul. Sójki)
- km 3+965,00 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną (z ul. Sokolą)
- km 4+230,00 zjazd (droga 7K12D – wg.MPZP i ul. Słowicza)
- km 4+536,90 rondo "turbinowe" (ul. Oleńki)
- km 4+719,50 skrzyżowanie na prawoskrętny (ul. Księcia Jaremy)

Od strony północnej projektowanej trasy przewidziano komunikację pieszo-rowerową tj. dwukierunkową ścieżkę rowerową 3,0 m wraz z chodnikiem dla pieszych szer. 2,0 m. Ponadto w rejonach skrzyżowań przewidziano wydzielone zatoki autobusowe oraz przejścia dla pieszych. Zaprojektowane zostały również przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów z sygnalizacją świetlną na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami tj. pomiędzy skrzyżowaniem ulic Łukaszewicza i Sokolą oraz na wysokości ulicy Żbiczej. Oświetlenie trasy zlokalizowane będzie centralnie w pasie dzielącym.

Projektowana ulica Nowobałtycka będzie drogą kategorii G, przeznaczoną dla ruchu pojazdów z prędkością projektowaną 50 km/h oraz prędkością miarodajną 60 km/h. Droga będzie posiadała przekrój uliczny 2x2, dwujezdniowy szerokości jezdni 2 x 7,0 m (szerokość pasów ruchu 3,5 m). W rejonie skrzyżowań dodatkowe pasy lewo- i prawoskrętu o szer. 3,5 m, pas dzielący o szerokości 2,5-5,0 m. Opaski bezpieczeństwa przy krawędzi jezdni głównej o szer. 0,5 m, chodniki wykonane z kostki betonowej o szer. 2,0 m oraz ścieżka rowerowa dwukierunkowa – szer. 2,5-3,0 m.

W związku z budową nowej drogi niezbędne będzie wyburzenie dróżniczówki przy ul. Bałtyckiej 8 oraz domu z budynkiem gospodarczym przy ul. Słowiczej 13, jak również rozbiórka biegnącego równolegle do linii kolejowej pokrycia z płyt betonowych od początku odcinka do ul. Hozjusza. Budowa końcowego fragmentu inwestycji od km. ok. 4+500 (ul. Oleńki) – do końca wymagać będzie rozbiórki istniejącej nawierzchni. Część odpadów z betonu i destruktu asfaltowego pozyskanego z rozbiórek, w przypadku utracenia statusu odpadów będzie zastosowana do podbudowy korpusu drogowego.

Na planowanej do budowy ulicy Nowobałtyckiej zaprojektowany zostanie w km 3+240 drogi obiekt inżynierski – wiadukt nad koleją, który posadowiony zostanie na palach wierconych, a reszta jego konstrukcji ma powstać już nad obecnym poziomem gruntu. Osadzanie pali nie będzie powodowało konieczności odwadniania dołów fundamentowych. Wiadukt nad jednotorową linią kolejową powstawać będzie przy czynnych przejazdach tą linią. Będzie to obiekt trzyprzęsłowy o dwóch oddzielnych jezdniach. Do budowy wykorzystane będą gotowe, dowożone z zewnątrz belki

strunobetonowe. Wiadukt posadowiony zostanie na ruszcie palowym. Na tak wzmocnionym podłożu powstaną ławy fundamentowe, a na nich filary podpierające pomost każdej jezdni. Na wykonanych przyczółkach i filarach będą zbudowane belkowe, żelbetowe przęsła wiaduktu.

Nowa droga będzie generowała spływy opadowe i roztopowe. Cała zlewnia planowanej do budowy drogi odwadniana będzie poprzez układ wpustów z podłączeniem do nowo wybudowanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikami tych wód będą systemy istniejące kanalizacji deszczowej, rowy, studnia chłonna i zbiorniki retencyjne. Z odbiorników podczyszczonych wód opadowych i spływowych wyłączone będzie jezioro Tyrsko. Przed wprowadzeniem wód opadowych do ww. odbiorników, zostaną one podczyszczone w osadnikach zawiesin mineralnych oraz dodatkowo z substancji ropopochodnych - w przypadku odprowadzenia do zbiorników retencyjnych (separatory) i studni chłonnej (poduszka sorpcyjna).

Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną wyznaczone na terenie utwardzonym i niezadrzewionym. Jako tereny potencjalnego zaplecza sugeruje się miejsce przy przewidzianym do rozbiórki wpisanym do gminnej ewidencji zabytków budynku pokolejowym ul. Bałtycka 8 oraz miejsce w sąsiedztwie mającego powstać wiaduktu, w km ok. 3+300 strona lewa, w sąsiedztwie ul. Drozda. Z lokalizowania zapleczy budowy wykluczone zostanie bezpośrednie sąsiedztwo jeziora Tyrsko i obszarów zabudowy mieszkaniowej. Teren doraźnego magazynu materiałów budowlanych oraz miejsce czasowego postoju maszyn budowlanych będzie, co najmniej, utwardzony prefabrykowanymi płytami drogowymi, co zabezpieczy przed ewentualnym zanieczyszczeniem gleby w wyniku przedostawania do gruntu rozlanych lub rozsypanych substancji. Celem zabezpieczenia terenów sąsiednich przed emisją wtórną, na ww. terenie zlokalizowane zostaną wiaty lub magazyn na składowane materiały budowlane. Tankowanie sprzętu budowlanego odbywać się będzie na zapleczu budowy z mobilnej, niewielkiej cysterny z zapasem sorbentu bądź z kontenerowej stacji paliwa dieslowskiego, z dwupłaszczowym zbiornikiem. W razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) wykonawca robót budowlanych zabezpieczy miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i usunie jego skutki. Woda będzie zużywana jedynie w śladowych ilościach – do skrapiania nawierzchni, pokrywania powierzchni walców. Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne wyposażone w szczelne zbiorniki (zbiorki systematycznie opróżniać przez specjalistyczne firmy, nie dopuszczać do ich przepełnienia) lub podłączone do sieci kanalizacji sanitarnej. W toku eksploatacji drogi nie będą powstawały żadne ścieki sanitarne.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami 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) wykazanymi dla terenów wzdłuż: ul. Wędkarskiej, ul. Wczasowej, ul. Żbiczej, ul. Wilgi, ul. Wróbla, ul. Orlej, ul. Słowiczej i ul. Bałtyckiej 157 i 157a, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano obowiązek posadowienia pochłaniających ekranów akustycznych, dla redukcji hałasu od drogi lub skumulowanej emisji hałasu z drogi i linii kolejowej. Ekrany akustyczne o wysokości 4,0-5,0 m i łącznej długości ok. 1901 m zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem wkomponowania ich w istniejące zagospodarowanie terenu, poprzez m.in. nasadzenia pnączy wzdłuż ekranów.

Z budową nowej drogi będzie się wiązała wycinka drzew. Poza lasami przewiduje się wycinkę 3 603 drzew pojedynczych, spośród których tylko 95 ma średnicę większą niż 45 cm. Z zagajników przewiduje się wycinkę 2 525 sztuk drzew (w tym tylko 9 ma średnicę większą niż 45 cm), z lasu przewiduje się wycinkę 2 300 drzew (tylko 31 o średnicy większej niż 45 cm). Wycinka przedmiotowych drzew i krzewów zostanie wykonana poza sezonem lęgowym ptaków. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych przed zniszczeniem i uszkodzeniami mechanicznymi. W ramach rekompensaty za wycięte drzewa i krzewy wskazano w sentencji decyzji założenia do planu nasadzeń na podstawie zawartych w przedłożonej dokumentacji zaleceń przyrodniczych, opisu planowanych nasadzeń oraz „Projektu nasadzeń" z czerwca 2022 r., aut. mgr inż. , z pewnym ograniczeniem w zakresie gatunków obcych, inwazyjnych i trujących.

URZĄD MIASTA OLSZTYNA

z up. PREZYDENTA OLSZTYNA

Ewa Łukasik-Błażejewicz
Dyrektor Wydziału Środowiska