

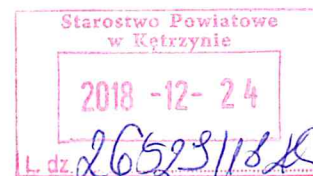
WA1  
24.12.2018

P. J. Stachnik  
31.12.18

Korsze, dnia 13 grudnia 2018 r.

Nasz znak: GT.6220.1.7.2018.DŚ

## DECYZJA



Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 2, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1, ust. 3 ustawy z 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 poz. 2081) oraz art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pani Anny Gontarz-Bagińskiej, Biuro Inżynierskie, Nowy Świat, ul. Nad Jeziorem 13, 80-299 Gdańsk, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „**Przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo- Wodukajmy – Sępól – Glitajny, na odcinku – od granicy powiatu – Prosna – Sątoczno - Glitajny**”, gmina Korsze, powiat kętrzyński, woj. warmińsko – mazurskie oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie (postanowienie z 30.10.2018 r., znak: WOOŚ.4221.38.2018.JC.9) oraz Warmińsko – Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (opinia z 30.07.2018 roku, znak: ZNS.9022.1.16.2018.SG)

### orzekam

***realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określam następujące środowiskowe uwarunkowania jej realizacji:***

#### **I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1567N na odcinku od km 14+560 do km 25+408,5. Inwestycja polega na remoncie nawierzchni istniejącej drogi wraz z dostosowaniem jej szerokości do 5,5 m. Projektowane są również utwardzone obustronne pobocza o szerokości 0,75 m, zatoki autobusowe, chodniki w miejscowościach (o szerokości 2,0 m i łącznej długości 1 595 m), zjazdy na posesje oraz odtworzenie i udrożnienie istniejących rowów odwadniających. Nawierzchnia jezdni

wykonana będzie z betonu asfaltowego na podbudowach z betonu asfaltowego kruszywa łamanego. Klasa drogi oraz natężenie ruchu na drodze nie ulegnie zmianie. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie kętrzyńskim, gminie Korsze. Droga ta sąsiaduje z terenami rolniczymi, przebiega przez wsie: Glitajny, Bykowo, Sątoczno i Prosna oraz przechodzi nad rzeką Sajna i Guber.

W stanie istniejącym przedmiotowa droga jest jednojezdniowa, dwupasmowa, dwukierunkowa o szerokości 4,0 – 5,0 m, o nawierzchni mineralno – bitumicznej. Na niektórych odcinkach drogi pobocza są zawyżone, co uniemożliwia prawidłowe odwodnienie powierzchniowe jezdni. Przydrożne drzewa ograniczają szerokość poboczy, rowy odwadniające są wypłycone i porośnięte roślinnością. Istniejące w terenie zabudowanym przystanki autobusowe nie posiadają zatok i peronów. W nawierzchni jezdni występują ubytki oraz uszkodzenia krawędzi jezdni. W ciągu drogi zlokalizowane są dwa mosty: w miejscowości Bykowo (km 18+600, o konstrukcji płyty monolitycznej i belek prefabrykowanych z nawierzchnią bitumiczną i nośności 300 kN) i w miejscowości Prosna (w km 16+361, o konstrukcji kratownicy stalowej z nawierzchnią drewnianą). Mosty są w ogólnym stanie dostatecznym i wymagają robót konserwacyjnych, tj. oczyszczenia, malowania i naprawy ewentualnych ubytków. W przedłożonym uzupełnionym raporcie oś analizie poddane zostały 2 warianty realizacji przedsięwzięcia: wariant proponowany przez wnioskodawcę (zgodnie z opisem powyżej) i wariant alternatywny. Wariant alternatywny różni się od wnioskowanego tym, że jezdnie poszerzone będą symetrycznie w stosunku do istniejącej osi jezdni, a w wariantcie wskazanym do realizacji projektowana oś jezdni będzie znajdowała się w innym miejscu niż istniejąca. Zabiegu przesunięcia osi jezdni dokonano w celu zminimalizowania liczby drzew kolidujących z inwestycją, zachowując jednocześnie parametry techniczne projektowanej drogi. W wariantcie alternatywnym liczba drzew do wycinki wynosi 514, a w wariantcie wskazanym przez wnioskodawcę – 289.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to wariant proponowany przez inwestora, z uwagi na mniej utraconych siedlisk (głównie porostów, ptaków i nietoperzy) w związku z mniejszą wycinką drzew.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów, a także oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze.

Do realizacji przedsięwzięcia używane będą materiały budowlane takie jak: kruszywo łamane i naturalna mieszanka mas bitumicznych, kostka brukowa, woda,



paliwa i inne materiały powszechnie używane w budownictwie drogowym. Wszystkie materiały i surowce, w tym woda i energia wykorzystywane będą jedynie na etapie realizacji. Użytkowanie drogi nie będzie powodowało zapotrzebowania na energię, wodę i surowce.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza obszarami wrażliwymi. Plac budowy będzie porządkowany w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zostanie zrehabilitowany. Na etapie realizacji inwestycji zapewniony zostanie dobry stan techniczny sprzętu budowlanego i środków transportu oraz prawidłowa ich eksploatacja. W celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby, prace budowlane będą prowadzone z zachowaniem ostrożności. Tankowanie pojazdów będzie się odbywało poza terenem inwestycji, niemniej tankowanie urządzeń i pojazdów (w razie konieczności) będzie prowadzone na wyznaczonym terenie zaplecza budowy, którego nawierzchnia będzie odpowiednio zabezpieczona warstwą nieprzepuszczalną dla płynów. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady związane z wykonywaniem demontażu infrastruktury drogowej, prac ziemnych oraz z wycinką drzew i krzewów. Planuje się całkowitą wymianę nawierzchni wraz z podbudową jezdni i zatok autobusowych, w tym rozebranie starej nawierzchni z brukowca kamiennego. W obrębie koryta drogowego konieczna będzie wymiana gruntów. Destrukt z istniejącego asfaltu użyty będzie w procesie recyklingu w podbudowie nowej jezdni. Wszystkie odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich zagospodarowania.

W związku z prowadzonymi pracami budowlanymi nastąpi okresowy wzrost natężenia hałasu. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający, zmienny i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót oraz wynikający z postępem frontu robót wzdłuż drogi.

Na etapie użytkowania drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. Otoczenie analizowanej drogi stanowią głównie tereny rolnicze oraz zabudowa mieszkaniowa przeciwnych przez trasę miejscowości: Glitajny, Bykowo, Sątoczno i Proсна, stanowiącą obszary podlegające ochronie przed hałasem. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu na drodze, a tym samym, nie spowoduje wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego. Przebudowa drogi w znacznym stopniu przyczyni się do upłynnienia ruchu, jak również do wyeliminowania niekorzystnych zjawisk związanych z przenoszeniem

drgań na sąsiadujące budynki. Przeprowadzone w raporcie oś analizy wykazały, że tereny podlegające ochronie akustycznej wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi nie będą narażone na przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji. Prace rozbiórkowe, ziemne, dowóz kruszyw i ich składowanie, transport materiałów na nasypy i wykopy, powodować będzie emisję pyłów. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do niezorganizowanej emisji par asfaltu. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji inwestycji, stosowany będzie nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, a materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem poprzez przykrycie ich plandekami.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu na drodze, a tym samym, nie spowoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza. Przebudowa drogi ma na celu poprawę płynności ruchu, co wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń (związanych ze ścieraniem się opon i klocków hamulcowych).

W rejonie przebiegu przedmiotowej drogi powiatowej nie występują znaczące źródła oddziaływań na środowisko, dlatego nie prognozuje się oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu i innych oddziaływań.

Teren na którym położona jest Gmina Korsze w znacznej części objęta jest zasięgiem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 205, a jego warstwy wodonośne są stosunkowo dobrze izolowane osadami o słabej przepuszczalności. Jakość wód wgłębnych nie jest zagrożona. Teren objęty inwestycją nie jest zagrożony powodzią w rozumieniu ustawy z 20 lipca 2017 roku *Prawo wodne*. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarze wodno-błotnym oraz w strefie ochronnej ujęć wód, obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych i obszarze przyległym do jezior. Ujście rzeki Sajna do rzeki Guber znajduje się w odległości ok. 280 m od inwestycji. Przedsięwzięcie koliduje z rzeką Sajna i Guber, jednakże istniejące mosty na tych ciekach wymagają jedynie zabiegów konserwacyjnych – oczyszczenia, malowania i naprawy ewentualnych ubytków. Podczas prowadzenia prac budowlanych, w tym remontowych, środowisko wodne i gruntowe zostanie właściwie zabezpieczone przed dostaniem się zanieczyszczeń.



Odwodnienie nawierzchni jezdni pozostanie bez zmian, nadal wody odprowadzane będą spływem powierzchniowym do przydrożnych rowów odwadniających (udrożnionych w ramach inwestycji) lub na przyległe tereny zielone.

Likwidacja przedmiotowej drogi wiązałaby się z demontażem jej elementów. Likwidację drogi należałoby prowadzić w sposób zapewniający selektywną zbiórkę poszczególnych warstw nawierzchni, celem poddania ich recyklingowi. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, zapewniając systematyczny odbiór odpadów. W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto może nastąpić nieznaczny i krótkookresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów. Oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, niezorganizowane, przemijające i lokalne.

Analizowany odcinek drogi powiatowej przebiega przez obszar dorzecza Pregoly, dla którego obowiązującym jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly*. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Łyny i Węgorapy, w zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

1. Guber od Rawy do ujścia, kod: PLRW70002058489 – naturalna część wód, w złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
2. Korszynianka, kod: PLRW7000175848889 – naturalna część wód, w dobrym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
3. Sajna od starego koryta, kod: 7000205848899 – naturalna część wód, w złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem europejskim PLGW700020 (w dobrym stanie, niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych). W przypadku JCWP w złym stanie, zagrożonych ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych ww. Plan przewiduje przedłużenie terminu osiągnięcia dobrego stanu wód do 2027 r. z uwagi na m.in. brak możliwości technicznych.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji oraz przyjęty sposób odprowadzania wód opadowych z drogi stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych i nie naruszy ustaleń zawartych w warunkach korzystania z wód.

Przedmiotowa droga od okolic Bykowa do miejscowości Proсна zlokalizowana jest w granicach specjalnego obszaru ochrony ptaków Ostoja Warmińska PLB280015. Na tym odcinku, analizowana droga przebiega w obszarze i po granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber. Inwestycja nie koliduje z innymi obiektami chronionymi w rozumieniu art. 6 ustawy *o ochronie przyrody*. Inwestycja przecina trzy korytarze ekologiczne będące częścią Północnego Korytarza Ekologicznego (KPn) – Warmia – Nizina Pruska (KPn-11D), Puszcza Napiwodzko – Ramucka – Nizina Pruska (KPn-11C) i Nizina Pruska (Kpn-11B).

Droga powiatowa, wzdłuż której rośnie aleja lipowa na odcinku od km 19+140 do km 20+300 oraz na odcinku 20+696 do km 22+300, jest wymieniona w Zarządzeniu nr 60/2015 Warmińsko-Mazurskiego Konserwatora Zabytków z dnia 18.12.2015 r. w *sprawie włączenia do wojewódzkiej ewidencji zabytków ankiet inwentaryzacyjnych alei przydrożnych położonych przy drogach powiatowych i wojewódzkich zlokalizowanych na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego*. Ponadto, przedmiotowa droga została ujęta w opracowaniu pn. *„Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Rozpoznanie zasobu, ocena stanu zachowania i zakres ochrony”* (Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie) Olsztyn, 2007, gdzie wytypowano ją w całości do objęcia ochroną krajobrazową.

Planowana do przebudowy droga powiatowa znajduje się w obszarze wiejskim, w krajobrazie kulturowym. Droga otoczona jest głównie polami i łąkami, przecina rzeki: Sajna i Guber. Inwestycja wykorzystuje zasadniczy pas drogowy istniejącej jezdni. Największą stratą dla walorów krajobrazowych będzie wycinka przydrożnych drzew, której ograniczenie poprzez zachowanie najcenniejszych alei drzew oraz pojedynczych okazów dębów szypułkowych, wraz z nowymi nasadzeniami przyczyni się do minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz.

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego. Emisja tych zanieczyszczeń będzie odbywać się w obrębie prowadzonych prac. Etap eksploatacji zasadniczo nie przyczyni się do zmiany wpływu na klimat. Oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będzie nieznaczące ze względu na niewielki ruch. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy. Po przebudowie analizowana droga będzie bardziej odporna na ekstremalne zjawiska pogodowe.



Wzdłuż przedmiotowej drogi zidentyfikowano obiekty zabytkowe (czworaki z budynkami gospodarczymi, obora i plebania w miejscowości Sątoczno oraz cmentarz za wsią Bykowo) znajdujące się w niewielkiej odległości (nawet 3 m) od pasa drogowego. Realizacja i późniejsze użytkowanie przedsięwzięcia nie będzie miało znaczącego wpływu na zabytki, gdyż prace budowlane nie będą powodować zagrożenia dla tych budynków, natomiast poprawa nawierzchni zmniejszy drgania powodowane przez przejeżdżające pojazdy.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza terenami zalewowymi istnieje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy budowlanej. Podobnie, z uwagi na lokalizację oraz warstwy konstrukcyjne drogi, oceniono prawdopodobieństwo wystąpienia katastrof naturalnych.

Realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla Obszaru Natura 2000 i innych form ochrony przyrody.

## **II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. Prace budowlane należy prowadzić przy użyciu nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu; prace budowlane, w tym roboty ziemne prowadzić sprawnie, z uwzględnieniem maksymalnego skrócenia czasu ich wykonania oraz z wykorzystaniem materiałów naturalnych lub neutralnych dla środowiska;
2. Zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów lokalizować w oddaleniu od:
  - zbiorników i cieków wodnych, terenów podmokłych,
  - drzew (poza obrębem korony drzew),
  - obszarów podlegających ochronie,
  - zabudowy mieszkaniowej (minimalna odległość 50 m);
3. Teren Zaplecza budowy uszczelnić w miejscu przechowywania materiałów płynnych i tankowania maszyn i urządzeń;
4. Serwisowanie maszyn i urządzeń (poza drobnymi naprawami w parku maszyn na nawierzchni nieprzepuszczalnej) prowadzić poza obszarem budowy;

5. Substancje ropopochodne magazynować w szczelnych pojemnikach w miejscu z posadzką nieprzepuszczającą cieczy;
6. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia, plac budowy wyposażać w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw i smarów) i syntetycznych (np. olejów);
7. W rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane z użyciem sprzętu ciężkiego prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00);
8. Materiały budowlane i urobek magazynować poza strefą korony drzew, materiały sypkie przechowywać na podkładzie z folii, a materiały pyłące przechowywać pod przykryciem;
9. Powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach, a odpady z rozbiórki niezwłocznie wywozić z terenu budowy celem poddania recyklingowi przez wyspecjalizowane firmy;
10. Na czas remontu obiektów mostowych zabezpieczyć środowisko wodne poprzez przymocowanie do rusztowania mocnej folii (bądź innej płachty);
11. Wycinkę drzew i zakrzewień prowadzić poza sezonem lęgowym w terminie od 1 września do końca lutego;
12. Wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem entomologicznym;
13. Pnie drzew nieobjętych wycinką, które mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi, zabezpieczyć odpowiednimi osłonami oraz zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia prac w obrębie systemu korzeniowego drzew, nie pozostawiać odkrytych korzeni;
14. W trakcie prac budowlanych unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów. Wszelkie „pułapki” (np. wloty do studzienek) należy starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich zwierząt;
15. Zachować w całości:
  - a) przydrożną aleję lipową na odcinku:
    - od km 19+140 do km 20+300,
    - od km 20+696 do km 22+300 (z wyjątkiem pojedynczych okazów odznaczających się złym stanem zdrowotnym),
  - b) wszystkie okazy gatunku dęb szypułkowy *Quercus robur* rosnące w pasie planowanego przedsięwzięcia o nr inwent. (według tab. nr 9 raportu ooś): 95, 126, 127, 129, 132, 133, 135, 172, 188, 199, 222, 235, 256, 261, 274, 323, 325, 342, 371, 375, 578, 579, 580, 685, 686, 761, 769, 770, 784, 795, 796, 799, 847, 871, 910 i 927;



16. Plac budowy w trakcie prowadzonych prac systematycznie porządkować, a po zakończeniu terenu zrehabilitować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

### **III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.**

Wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 2 drzew za każde usunięte drzewo. Do nasadzeń następnych należy użyć drzew gatunku lipa drobnolistna o obwodach pni 10-12 cm mierzonych na wysokości 1 m.

### **IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.**

Planowana inwestycja nie stwarza zagrożenia poważnej awarii przemysłowej i nie jest zaliczana do przedsięwzięcia o zwiększonym lub dużym ryzyku występowania awarii w rozumieniu art. 248 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska* (t. j. Dz. U. z 2018 r. , poz. 799 z późn. zm.).

### **V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące trans granicznego oddziaływania na środowisko.**

Nie określa się. Przedmiotowe przedsięwzięcie ze względu na skalę działalności i lokalizację nie wywołuje transgranicznego przemieszczania się emitowanych substancji w środowisku. Jej oddziaływanie na stan jakości środowiska ma jedynie lokalny zasięg.

### **VI. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:**

- nie wymagane w sprawie.

### Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 04.06.2018 roku Pani Anna Gontarz-Bagińska, Biuro Inżynierskie Nowy Świat, z siedzibą przy ul. Nad Jeziorem 13, 80-299 Gdańsk, działając w imieniu inwestora Powiatu Kętrzyńskiego, z siedzibą przy Placu Grunwaldzkim 1, 11-400 Kętrzyn, wystąpiła, na podstawie art. 71 i art. 73 ust. 1, ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* do Burmistrza Korsz z prośbą o odwieszenie postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo- Wodukajmy – Sępopol – Glitajny, na odcinku – od granicy powiatu – Prosna – Sątoczno - Glitajny”, gmina Korsze, powiat kętrzyński, woj. warmińsko – mazurskie, dołączając do wniosku raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1567N o długości powyżej 10 km, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Postanowieniem Burmistrza Korsz, znak: GT.6220.1.7.2018.DŚ z dnia 25.06.2018 roku, zostało wznowione zawieszone postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo- Wodukajmy – Sępopol – Glitajny, na odcinku – od granicy powiatu – Prosna – Sątoczno - Glitajny”, gmina Korsze, powiat kętrzyński, woj. warmińsko – mazurskie. W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 77 ust. 1, pkt 1 i 2, ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* organ zwrócił się odpowiednio do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Olsztynie z wnioskami o wydanie opinii o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie przekazał sprawę do Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego



w Olsztynie. Warmińsko – Mazurski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny opinią z dnia 30.07.2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 01.08.2018 r.) wyraził pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych w sprawie realizacji przedsięwzięcia w sprawie realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo – Wodukajmy – Sępól - Glitajny, na granicy powiatu – Prosna – Sątoczno – Glitajny na terenie gminy Korsze.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Olsztynie postanowieniem z dnia 28.06.2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 05.07.2018 r.) umorzył w całości postępowanie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia powołując się na art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. poz. ) który brzmi: „do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w sprawach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999), stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 r.”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z dnia 13 sierpnia 2018 r., znak: WOOŚ.4221.38.2018.JC.4, wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu ooś o wszystkie elementy wymagane art. 66 ustawy ooś oraz wyjaśnienia i uzupełnienia opisu działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie wpływu na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze. W dniu 21 września 2018 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia do Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przebudowy drogi powiatowej nr 1567N. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 30 października 2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 31.10.2018 r.), znak: WOOŚ.4221.38.2018.JC.9, postanowił uzgodnić realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo – Wodukajmy – Sępól – Glitajny, na odcinku- od granicy państwa- Prosna – Sątoczno – Glitajny oraz określił warunki realizacji oraz przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdził konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 08 listopada 2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 15.11.2018 r.) wyprostował, iż planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo – Wodukajmy – Sępól – Glitajny będzie na odcinku – od granicy powiatu – Prosna – Sątoczno – Glitajny.

Na podstawie wszystkich złożonych w niniejszym postępowaniu dokumentów oraz uzyskanych uzgodnień, należy stwierdzić, że uwzględnienie nałożonych niniejszą decyzją warunków, powinno zabezpieczyć środowisko przed ewentualnym negatywnym wpływem ze strony planowanego do realizacji przedsięwzięcia. Wszystkie określone w opinii i postanowieniu warunki realizacji przedsięwzięcia zostały przeniesione do sentencji decyzji.

Burmistrz Korsz zawiadomieniem z dnia 05.11.2018 roku, znak: GT.6220.1.7.2018.DŚ, zawiadomił strony o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W trakcie postępowania przed wydaniem decyzji zapewniono udział społeczeństwa w sprawie, informując o prowadzonym postępowaniu na tablicach ogłoszeń tutejszego Urzędu, sołectwa Glitajny, Prosna, Sątoczno, Bykowo, Karszewo oraz na BIP Urzędu Miejskiego w Korszach.

We wskazywanych w trakcie postępowania terminach na składanie uwag i wniosków żaden wniosek od stron postępowania do Urzędu Miejskiego w Korszach w przedmiotowej sprawie nie wpłynął.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że przy należytym wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

*Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.*

#### **Pouczenie**

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Burmistrza Korsz w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji.
2. W przypadku, gdy zawiadomienie o treści decyzji następuje poprzez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.
4. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach posiada ważność 6 lat od dnia, w którym stała się ostateczna. Termin powyższy może ulec wydłużeniu do 10 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego



znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniały się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

5. Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 w/w ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

BURMISTRZ  
Ryszard Ostrowski

Otrzymują:

1. Anna Gontarz-Bagińska, Biuro Inżynierskie,
2. Powiat Kętrzyński,
3. Gmina Korsze,
4. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie,
5. Warmińsko-Mazurski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny,
6. Zarząd Dróg Powiatowych w Kętrzynie,
7. A/a (kw.).

Wywieszono:

1. Tablica ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Korszach.

Umieszczono:

1. BIP Urzędu Miejskiego w Korszach.





## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **Inwestor:**

Powiat Kętrzyński.

### **Rodzaj przedsięwzięcia i lokalizacja**

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie kętrzyńskim, gminie Korsze. Droga ta sąsiaduje z terenami rolniczymi, przebiega przez wsie: Glitajny, Bykowo, Sątoczno i Prosna oraz przechodzi nad rzeką Sajna i Guber.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1567N na odcinku od km 14+560 do km 25+408,5. Inwestycja polega na remoncie nawierzchni istniejącej drogi wraz z dostosowaniem jej szerokości do 5,5 m. Projektowane są również utwardzone obustronne pobocza o szerokości 0,75 m, zatoki autobusowe, chodniki w miejscowościach (o szerokości 2,0 m i łącznej długości 1 595 m), zjazdy na posesje oraz odtworzenie i udrożnienie istniejących rowów odwadniających. Nawierzchnia jezdni wykonana będzie z betonu asfaltowego na podbudowach z betonu asfaltowego kruszywa łamanego. Klasa drogi oraz natężenie ruchu na drodze nie ulegnie zmianie.

W stanie istniejącym przedmiotowa droga jest jednojezdniowa, dwupasmowa, dwukierunkowa o szerokości 4,0 – 5,0 m, o nawierzchni mineralno – bitumicznej. Na niektórych odcinkach drogi pobocza są zawyżone, co uniemożliwia prawidłowe odwodnienie powierzchniowe jezdni. Przydrożne drzewa ograniczają szerokość poboczy, rowy odwadniające są wypłycone i porośnięte roślinnością. Istniejące w terenie zabudowanym przystanki autobusowe nie posiadają zatok i peronów. W nawierzchni jezdni występują ubytki oraz uszkodzenia krawędzi jezdni. W ciągu drogi zlokalizowane są dwa mosty: w miejscowości Bykowo (km 18+600, o konstrukcji płyty monolitycznej i belek prefabrykowanych z nawierzchnią bitumiczną i nośności 300 kN) i w miejscowości Prosna (w km 16+361, o konstrukcji kratownicy stalowej z nawierzchnią drewnianą). Mosty są w ogólnym stanie dostatecznym i wymagają robót konserwacyjnych, tj. oczyszczenia, malowania i naprawy ewentualnych ubytków.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów, a także oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze.

Do realizacji przedsięwzięcia używane będą materiały budowlane takie jak: kruszywo łamane i naturalna mieszanka mas bitumicznych, kostka brukowa, woda, paliwa i inne materiały

powszechnie używane w budownictwie drogowym. Wszystkie materiały i surowce, w tym woda i energia wykorzystywane będą jedynie na etapie realizacji. Użytkowanie drogi nie będzie powodowało zapotrzebowania na energię, wodę i surowce.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza obszarami wrażliwymi. Plac budowy będzie porządkowany w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zostanie zrekultywowany. Na etapie realizacji inwestycji zapewniony zostanie dobry stan techniczny sprzętu budowlanego i środków transportu oraz prawidłowa ich eksploatacja. W celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby, prace budowlane będą prowadzone z zachowaniem ostrożności. Tankowanie pojazdów będzie się odbywało poza terenem inwestycji, niemniej tankowanie urządzeń i pojazdów (w razie konieczności) będzie prowadzone na wyznaczonym terenie zaplecza budowy, którego nawierzchnia będzie odpowiednio zabezpieczona warstwą nieprzepuszczalną dla płynów. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady związane z wykonywaniem demontażu infrastruktury drogowej, prac ziemnych oraz z wycinką drzew i krzewów. Planuje się całkowitą wymianę nawierzchni wraz z podbudową jezdni i zatok autobusowych, w tym rozebranie starej nawierzchni z brukowca kamiennego. W obrębie koryta drogowego konieczna będzie wymiana gruntów. Destrukt z istniejącego asfaltu użyty będzie w procesie recyklingu w podbudowie nowej jezdni. Wszystkie odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich zagospodarowania.

W związku z prowadzonymi pracami budowlanymi nastąpi okresowy wzrost natężenia hałasu. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający, zmienny i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót oraz wynikający z postępem frontu robót wzdłuż drogi.

Na etapie użytkowania drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. Otoczenie analizowanej drogi stanowią głównie tereny rolnicze oraz zabudowa mieszkaniowa przeciwnych przez trasę miejscowości: Glitajny, Bykowo, Sątoczno i Prosna, stanowiącą obszary podlegające ochronie przed hałasem. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu na drodze, a tym samym, nie spowoduje wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego. Przebudowa drogi w znacznym stopniu przyczyni się do upłynnienia ruchu, jak również do wyeliminowania niekorzystnych zjawisk związanych z przenoszeniem drgań na sąsiadujące budynki. Przeprowadzone w raporcie oś analizy wykazały, że tereny podlegające ochronie akustycznej wzdłuż



przedmiotowego odcinka drogi nie będą narażone na przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji. Prace rozbiórkowe, ziemne, dowóz kruszyw i ich składowanie, transport materiałów na nasypy i wykopy, powodować będzie emisję pyłów. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do niezorganizowanej emisji par asfaltu. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji inwestycji, stosowany będzie nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, a materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem poprzez przykrycie ich plandekami.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu na drodze, a tym samym, nie spowoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza. Przebudowa drogi ma na celu poprawę płynności ruchu, co wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń (związanych ze ścieraniem się opon i klocków hamulcowych).

W rejonie przebiegu przedmiotowej drogi powiatowej nie występują znaczące źródła oddziaływań na środowisko, dlatego nie prognozuje się oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu i innych oddziaływań.

Teren na którym położona jest Gmina Korsze w znacznej części objęta jest zasięgiem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 205, a jego warstwy wodonośne są stosunkowo dobrze izolowane osadami o słabej przepuszczalności. Jakość wód wgłębnych nie jest zagrożona. Teren objęty inwestycją nie jest zagrożony powodzią w rozumieniu ustawy z 20 lipca 2017 roku *Prawo wodne*. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarze wodno-błotnym oraz w strefie ochronnej ujęć wód, obszarze ochronnym zbiorników wód śródładowych i obszarze przyległym do jezior. Ujście rzeki Sajna do rzeki Guber znajduje się w odległości ok. 280 m od inwestycji. Przedsięwzięcie koliduje z rzeką Sajna i Guber, jednakże istniejące mosty na tych ciekach wymagają jedynie zabiegów konserwacyjnych – oczyszczenia, malowania i naprawy ewentualnych ubytków. Podczas prowadzenia prac budowlanych, w tym remontowych, środowisko wodne i gruntowe zostanie właściwie zabezpieczone przed dostaniem się zanieczyszczeń.

Odwodnienie nawierzchni jezdni pozostanie bez zmian, nadal wody odprowadzane będą spływem powierzchniowym do przydrożnych rowów odwadniających (udrożnionych w ramach inwestycji) lub na przyległe tereny zielone.

Likwidacja przedmiotowej drogi wiązałaby się z demontażem jej elementów. Likwidację drogi należałoby prowadzić w sposób zapewniający selektywną zbiórkę poszczególnych warstw

nawierzchni, celem poddania ich recyklingowi. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, zapewniając systematyczny odbiór odpadów. W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto może nastąpić nieznaczny i krótkookresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów. Oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, nieorganizowane, przemijające i lokalne.

Analizowany odcinek drogi powiatowej przebiega przez obszar dorzecza Pregoly, dla którego obowiązującym jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly*. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Łyny i Węgorapy, w zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

1. Guber od Rawy do ujścia, kod: PLRW70002058489 – naturalna część wód, w złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
2. Korszynianka, kod: PLRW7000175848889 – naturalna część wód, w dobrym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
3. Sajna od starego koryta, kod: 7000205848899 – naturalna część wód, w złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem europejskim PLGW700020 (w dobrym stanie, niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych). W przypadku JCWP w złym stanie, zagrożonych ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych ww. Plan przewiduje przedłużenie terminu osiągnięcia dobrego stanu wód do 2027 r. z uwagi na m. in. brak możliwości technicznych.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych i nie naruszy ustaleń zawartych w warunkach korzystania z wód.

Przedmiotowa droga od okolic Bykowa do miejscowości Proсна zlokalizowana jest w granicach specjalnego obszaru ochrony ptaków Ostoja Warmińska PLB280015. Na tym odcinku, analizowana droga przebiega w obszarze i po granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber. Inwestycja nie koliduje z innymi obiektami chronionymi w rozumieniu art. 6 ustawy o ochronie przyrody. Inwestycja przecina trzy korytarze ekologiczne będące częścią Północnego Korytarza Ekologicznego (KPn) – Warmia – Nizina Pruska (KPn-11D), Puszcza Napiwodzko – Ramucka – Nizina Pruska (KPn-11C) i Nizina Pruska (Kpn-11B).

Droga powiatowa, wzdłuż której rośnie aleja lipowa na odcinku od km 19+140 do km 20+300 oraz na odcinku 20+696 do km 22+300, jest wymieniona w Zarządzeniu nr 60/2015



Warmińsko-Mazurskiego Konserwatora Zabytków z dnia 18.12.2015 r. w sprawie włączenia do wojewódzkiej ewidencji zabytków ankiet inwentaryzacyjnych alei przydrożnych położonych przy drogach powiatowych i wojewódzkich zlokalizowanych na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego. Ponadto, przedmiotowa droga została ujęta w opracowaniu pn. „Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Rozpoznanie zasobu, ocena stanu zachowania i zakres ochrony” (Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie) Olsztyn, 2007, gdzie wytypowano ją w całości do objęcia ochroną krajobrazową.

Planowana do przebudowy droga powiatowa znajduje się w obszarze wiejskim, w krajobrazie kulturowym. Droga otoczona jest głównie polami i łąkami, przecina rzeki: Sajna i Guber. Inwestycja wykorzystuje zasadniczy pas drogowy istniejącej jezdni.

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwale uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego. Emisja tych zanieczyszczeń będzie odbywać się w obrębie prowadzonych prac. Etap eksploatacji zasadniczo nie przyczyni się do zmiany wpływu na klimat. Oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będzie nieznaczące ze względu na niewielki ruch. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy. Po przebudowie analizowana droga będzie bardziej odporna na ekstremalne zjawiska pogodowe.

Wzdłuż przedmiotowej drogi zidentyfikowano obiekty zabytkowe (czworaki z budynkami gospodarczymi, obora i plebania w miejscowości Sątoczno oraz cmentarz za wsią Bykowo) znajdujące się w niewielkiej odległości (nawet 3 m) od pasa drogowego. Realizacja i późniejsze użytkowanie przedsięwzięcia nie będzie miało znaczącego wpływu na zabytki, gdyż prace budowlane nie będą powodować zagrożenia dla tych budynków, natomiast poprawa nawierzchni zmniejszy drgania powodowane przez przejeżdżające pojazdy.

BURMISTRZ  
Ryszard Ostrowski

