



Olsztyn, 17 września 2020 r.

WOOS.4220.440.2020.AB.4

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, a także ust. 3, 3a i 4 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 2020 r. poz. 283, z późn. zm.) 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), nawiązując do pisma Burmistrza Olecka z 11 sierpnia 2020 r., znak: GKO.6220.27.2020, oraz po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, złożonego przez Pana Jarosława Kaczora, Zastępcę Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie,

- I. wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie obwodnicy miejscowości Gąski w ciągu drogi krajowej nr 65 w wariancie nr 1**, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- II. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazują na konieczność podjęcia następujących działań:
 1. zaplecze budowy oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
 2. zapewnić właściwą organizację prac budowlanych i transportowych skutkującą ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym i minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów;
 3. zabezpieczanie przewożonych materiałów sypkich przed pyleniem np. plandekami;
 4. 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, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
 5. zaplecza budowy, a w szczególności: bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych, dolin rzecznych, zbiorników wód otwartych, kanałów, miejsc planowanych głębokich wykopów (jeżeli warunki lokalizacyjne to umożliwiają), poza rzutem korony drzew z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m), oraz

z wykluczeniem terenów:

- OChK Pojezierza Etckiego,
 - siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, które graniczą z obszarem inwestycji prawostronnie w km 2+898,
 - graniczących z siedliskiem 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion* w km 2+000 po prawej stronie,
6. zaplecze budowy należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych;
 7. na odcinku wkraczającym w OChK Pojezierza Etckiego podczas realizacji prac budowlanych przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, by zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności;
 8. prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00; prace których nie można w porze dziennej należy ograniczyć do niezbędnego minimum;
 9. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
 10. organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;
 11. powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach; odpady niebezpieczne magazynować na terenie utwardzonym, w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach (kontenerach), zabezpieczonych przed wpływem opadów atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych;
 12. odpady powstające na placu budowy oraz w związku z użytkowaniem drogi systematycznie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
 13. wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego;
 14. wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 300 drzew rodzimych gatunków liściastych o wysokości nie mniejszej niż 180 cm i obwodzie pnia na wysokości 1 m – min.: 14-16 cm;
 15. do nasadzeń należy użyć sadzonki drzew gatunku lipy drobnolistnej, grabu pospolitego, dębu szypułkowego oraz klonu zwyczajnego; nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, 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;
 16. należy unikać tworzenia stromych skarp ziemnych, które mogą zostać zasiedlone przez ptaki (m.in. jaskółki brzegówki) do gniazdowania. W przypadku ujawnienia gniazdowania ptaków należy przerwać prace ziemne w tym terenie i zabezpieczyć skarpe do czasu zakończenia lęgow;

17. terminy prac ziemnych oraz mogących wpływać na poziom lustra wody w zbiornikach stanowiących siedliska bobrów i wydry europejskiej należy dostosować do biologii zwierząt w celu umożliwienia im wychowu młodych;
18. w celu umożliwienia bezkolizyjnej migracji zwierząt należy zlokalizować w km 2+186 przejście dolne dla średnich zwierząt;
19. drzewa o średnicy pnia powyżej 60 cm przeznaczonych do wycinki w okresie od 1 września do 15 października zweryfikować pod kątem zasiedlenia ich przez nietoperze;
20. w przypadku prowadzenia wycinki drzew o średnicy powyżej 60 cm w okresie od 16 października do końca lutego istnieje możliwość, że drzewa te stanowią ich zimowiska wymagany jest wówczas nadzór chiropterologiczny;
21. przed przystąpieniem do prac należy dokonać oględzin pod kątem występowania ślimaka winniczka i w razie wykrycia odłowić i przenieść okazy poza obszar zajęty inwestycją;
22. tuż przed przystąpieniem do prac związanych z wycinką drzew mogących stanowić siedlisko chronionych owadów, w tym pachnicy dębowej *Osmoderma spp.*, należy dokonać oględzin entomologicznych pni pod kątem występowania chronionych gatunków;
23. wykryte formy rozwojowe należy przesiedlić do drzew przeznaczonych do pozostawienia, w tym drzew stanowiących właściwe siedlisko dla gatunku;
24. przed rozpoczęciem robót sprawdzić, z udziałem herpetologa, teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie rozgraniczające i tymczasowe płotki rozstawiane w czasie budowy;
25. na czas prowadzenia robót budowlanych zastosować tymczasowe płotki herpetologiczne na następujących odcinkach:
 - od km 0+200 do km 0+450 (po obu stronach drogi),
 - od km 0+600 do km 0+800 (po obu stronach drogi),
 - od km 0+900 do km 1+000 (po lewej stronie drogi),
 - od km 1+100 do km 1+200 (po lewej stronie drogi),
 - od km 1+500 do km 1+900 (po obu stronach drogi),
 - od km 2+100 do km 2+400 (po obu stronach drogi),
 - od km 3+00 do końca inwestycji (po obu stronach drogi).
26. migrujące osobniki herpetofauny należy odłowić i przenieść poza teren zajęty inwestycją;
27. wykonać przepusty z funkcją przejścia dla płazów w km 0+618, 1+760, 2+186. Przepusty zespolone z ciekami należy wyposażyć w obustronne półki o szerokości min. 0,5 m i minimalnej wysokości od półki do spodu konstrukcji 1 metr. Półki należy wyprowadzić na skarpę, aby zapewnić swobodne przemieszczanie się zwierząt z półki oraz umieszone 0,5 metra powyżej średniego poziomu wody. Półki należy połączyć z płotkami naprowadzającymi zlokalizowanymi na długości do 100 metrów po obu stronach przepustu;
28. ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca rozrodu; ewentualne zastoiska likwidować na bieżąco, nie dopuszczając do rozrodu płazów; wszelkie „pułapki” (np. wloty do studzienek) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów.

UZASADNIENIE

Planowana inwestycja polegająca na budowie obwodnicy miejscowości Gąski w ciągu drogi krajowej nr 65, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*).

Burmistrz Olecka pismem z 11 sierpnia 2020 r., znak: GKO.6220.27.2020, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, załączając m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Olecko w powiecie oleckim, w województwie warmińsko - mazurskim.

Obecnie droga krajowa nr 65 na początkowym odcinku (ok. km 49+154) przechodzi przez niewielki obszar leśny. Dalej droga przebiega w sąsiedztwie cmentarza parafialnego. Następnie przebiega przez teren zwartej zabudowy miejscowości Gąski. Po zachodniej stronie drogi, w odległości ok. 90 m znajduje się jezioro Przytułskie. W miejscowości Gąski zabudowa występuje bezpośrednio przy drodze i jest położona na różnych wysokościach: nad drogą po stronie wschodniej i poniżej po stronie zachodniej. Na części przebiegu droga przecina pasy zadrzewień oraz przebiega w sąsiedztwie łąk i pól uprawnych. Koniec analizowanego odcinka znajduje się ok. km 52+200 istniejącej drogi krajowej nr 65. Przebieg drogi przez zabudowę miejscowości Gąski w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych powoduje, że droga jest źródłem uciążliwości dla życia okolicznych mieszkańców, ze względu na możliwość wystąpienia wypadku oraz hałas. Nienormatywne łuki występujące na przedmiotowej drodze oraz brak chodników dla pieszych powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

W ramach inwestycji opracowano dwa warianty przebiegu obwodnicy ww. miejscowości (drogi krajowej nr 65), które różnią się przebiegiem trasy w planie. Obydwa rozpoczynają się i kończą w tych samych miejscach. Początek inwestycji przyjęto w rejonie km 49+154, natomiast koniec w km 52+200 wg istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 65. Inwestor przyjął do realizacji wariant nr 1 i ten wariant podlega opinii przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Przyjęty do realizacji wariant lokalizacji obwodnicy DK 65 swój bieg rozpoczyna na północny - wschód od centrum miejscowości Gąski w rejonie km 49+154 wg. istniejącego kilometrażu drogi krajowej nr 65. Początek obwodnicy będzie się stykał z innym zadaniem inwestycyjnym, tj. końcem rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Olecko - Gąski. W km 0+384 zaprojektowano czterowlotowe rondo, które umożliwi zjazd do miejscowości Gąski

istniejącą DK 65 oraz dojazd do cmentarza drogą wewnętrzną. Projektowana obwodnica wyłącza się z ronda w kierunku południowo-zachodnim aby od wschodu ominąć istniejącą zabudowę przy drodze gminnej do miejscowości Zatyki. Największa odległość od istniejącej DK65 do obwodnicy wynosi ok. 900 m. Praktycznie na całej długości obwodnica przebiega przez pola uprawne. Obwodnica przecina kolejno istniejące drogi poprzeczne: w km ok. 1+140,11 oraz w 1+487,63 dwie drogi (gminną 141017N i wewnętrzną na działce 141) do miejscowości Zatyki, w km 2+028,56 drogę powiatową 1838N do miejscowości Guty oraz w km 2+360.72 drogę gminną 141019N do miejscowości Świdry. Na wysokości drogi powiatowej 1905N prowadzącej do miejscowości Oracze na obwodnicy zaprojektowano pięciowłotowe rondo z tą drogą, z istniejącą drogą krajową 65 prowadzącą do centrum Gąsek oraz przebudowaną drogą gminną 141019N. Projektowana obwodnica wyłącza się z ronda w kierunku zachodnim i w km 3+144 łączy się z istniejącą drogą krajową 65 biegnącą w kierunku Białegostoku w jej km 52+200. Koniec obwodnicy będzie stykał się z początkiem innego zadania inwestycyjnego, tj. rozbudowy drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski – Elk.

W związku z planowaną inwestycją nie ma konieczności wyburzeń obiektów budowlanych, a trasa obwodnicy została poprowadzona tak, aby biegła w możliwie największej odległości od istniejących budynków.

W związku z budową obwodnicy Gąsek w ciągu drogi krajowej nr 65, przewidziana jest realizacja następujących elementów:

- budowa jednojezdniowej obwodnicy miejscowości Gąski,
- budowa skrzyżowań drogowych,
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren,
- budowa obiektów inżynierskich,
- budowa odwodnienia projektowanych dróg oraz obiektów inżynierskich,
- budowa oświetlenia drogowego,
- budowa urządzeń i obiektów ochrony środowiska,
- przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanym zamierzeniem,
- budowa kanału technologicznego,
- nasadzenia zieleni,
- wykonanie urządzeń BRD w tym barier ochronnych,
- przebudowa dróg innych kategorii,
- budowa ciągów dla ruchu pieszego,
- rozbiórka elementów kolidujących z drogą (na połączeniu z istniejącą drogą krajową nr 65).

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców i materiałów takich jak: kruszywa, beton asfaltowy, kostka betonowa, emulsje asfaltowe. Zapotrzebowanie na wodę będzie istniało do celów technologicznych, natomiast paliwa będą wykorzystywane do maszyn i pojazdów pracujących przy realizacji inwestycji. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie mechanicznego sprzętu w postaci m.in. koparki, ładowarki, rozścielacza mas bitumicznych, zagęszczarki, walców drogowych, samochodów ciężarowych.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz kładzenia nawierzchni z betonu asfaltowego. Prace budowlane będą krótkotrwałe, a zasięg oddziaływania ograniczy się do najbliższego otoczenia.

Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W celu zminimalizowania powyższych uciążliwości Inwestor przewidział szereg działań m.in.: używanie sprzętu w dobrym stanie technicznym, wyłączanie silników w czasie postoju maszyn i urządzeń w celu eliminacji emisji do środowiska. Przewożone materiały sypkie będą zabezpieczone przed pyleniem plandekami, a plac budowy będzie zraszany wodą w celu zminimalizowania pylenia wtórnego z terenu inwestycji.

W trakcie budowy drogi wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Prace te charakteryzują się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na obszar, gdzie będą one realizowane. Prace ciężkiego sprzętu używanego podczas realizacji takich inwestycji charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska oraz wywoływaniem drgań w środowisku. W celu zapewnienia jak najmniejszej uciążliwości akustycznej dla mieszkańców przyległych terenów, ważne jest, aby prace (najbardziej hałaśliwe) wykonywane były możliwie krótko i w porze dnia. Prace, których nie można wykonać w porze dnia należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Ponadto, zaplecze budowy powinno zostać zlokalizowane w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych.

Zróżnicowane warunki sytuacyjne i wysokościowe wymuszają wykonanie prac ziemnych przekształcających znacząco teren, dzięki którym dostosowane zostaną parametry drogi do odpowiedniej klasy. Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów powinny być wykorzystane w maksymalnym stopniu do budowy nasypów, w przypadku, gdy stanowią nadmiar objętości robót ziemnych powinny być wywiezione poza plac budowy. Po wykonaniu prac ziemnych należy wykonać rekultywację terenu przyległego do drogi, m.in. poprzez właściwe wyprofilowanie skarp ukopu i dokopu, a także plantowanie powierzchni nasypu, rowów i skarp.

W celu minimalizacji wpływu inwestycji na gleby, wody, powietrze czy stan akustyczny w czasie budowy, istotne znaczenie ma właściwa organizacja zaplecza budowy. Zaplecze budowy, tj. m.in. miejsce składowania materiałów budowlanych, olejów, odpadów, miejsce postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsce ich tankowania i ewentualnej konserwacji, miejsce mycia pojazdów i maszyn powinno zostać zlokalizowane w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych, dolin rzecznych, zbiorników wód otwartych, kanałów, miejsc planowanych głębokich wykopów jeżeli warunki lokalizacyjne to umożliwiają.

Zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń zadrzewienia przydrożnego bądź występowania drzew po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew nie podlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą. W szczególności zaplecze budowy musi być zlokalizowane poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony + 1,5 m). Powyższe zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do gleby. Ponadto, zaplecza budowy powinno lokalizować z wykluczeniem terenów OChK Pojezierza Ełckiego, siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, które graniczą z obszarem inwestycji prawostronnie w km 2+898 oraz poza obszarem graniczącym z siedliskiem 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion* w km 2+000 po prawej stronie.

Zaplecze należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych. Miejsca tankowania, konserwacji, mycia pojazdów i maszyn

powinny być wyposażone w uszczelnione powierzchnie, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne, okresowo opróżniane toalety oraz pojemniki na odpady komunalne. Wykonawca robót będzie posiadał sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z maszyn i pojazdów. Plac budowy należy kontrolować pod kątem wycieku płynów eksploatacyjnych. Stała kontrola sprzętu wykorzystywanego podczas prowadzonych prac oraz niezwłoczne usuwanie zaistniałych potencjalnych awarii zabezpieczy teren przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi. Niezbędne elementy będą dostarczane na teren budowy sukcesywnie, wraz z postępem prac.

Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji w pierwszej kolejności poddawane będą odzyskowi, a następnie będą segregowane i magazynowane na terenie budowy i następnie przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwiania. Powstałe odpady niebezpieczne należy gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, w miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych oraz zwierząt. Odpady inne niż niebezpieczne należy gromadzić selektywnie, także w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, w miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych.

W fazie eksploatacji źródłem odpadów będą prace porządkowe i konserwacyjne, remonty nawierzchni i innych elementów drogi. W trakcie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się potrzeby tymczasowego gromadzenia i magazynowania odpadów, wszelkie prace związane z utrzymaniem drogi powinny zapewniać wywóz odpadów na bieżąco.

Wody opadowe z nawierzchni jezdni poprzez przydrożne rowy trawiaste lub poprzez nowo wybudowaną kanalizację deszczową odprowadzane będą do odbiorników w postaci: rowu melioracyjnego R-N, rowu melioracyjnego R-P oraz rowu R-K. Wody opadowe będą spływały do rowów bezpośrednio z jezdni, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe i przykanaliki z wylotem na skarpe lub poprzez kanały deszczowe. Wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników powinny być oczyszczone przede wszystkim w zakresie zawiesiny, której usunięcie spowoduje redukcję pozostałych zanieczyszczeń. Na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 65 funkcję urządzeń podczyszczających będą pełniły następujące elementy układu odwodnienia drogi:

- studzienki ściekowe (wpusty uliczne) wraz z częścią osadnikową,
- studzienki kanalizacyjne wraz z częścią osadnikową,
- trawiaste rowy drogowe,
- zbiorniki retencyjne.

W sąsiedztwie projektowanej drogi przewiduje się lokalizację trzech zbiorników retencyjnych, z których woda zostanie odprowadzona do odbiorników.

Zanieczyszczenia komunikacyjne należą do jednych z czynników najbardziej obciążających powietrze atmosferyczne. Zagrożenie środowiska substancjami emitowanymi ze spalinami zależy od aktualnego natężenia ruchu na analizowanej drodze, od stanu technicznego parku samochodowego poruszającego się na niej oraz warunków panujących na drodze, takich jak płynność jazdy czy jakość nawierzchni. Wysokość stężeń substancji zanieczyszczających w sąsiedztwie drogi determinują także warunki przewietrzania terenu

sprzyjające rozpraszaniu bądź kumulacji zanieczyszczeń. Obwodnica miejscowości Gąski zapewni lepsze warunki ruchu niż panują obecnie na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 65. Usprawnienie płynności ruchu wpłynie na zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza. Planowany odcinek drogi krajowej nr 65 przebiegać będzie głównie przez tereny otwarte, częściowo zadrzewione, z dala od zwartej zabudowy. Takie usytuowanie zapewni dobre przewietrzanie terenu. Ocenia się, że na terenach sąsiadujących z nowo wybudowaną obwodnicą Gąsek standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane.

Po realizacji inwestycji, droga będzie dostosowana do postępujących zmian klimatu z uwagi na wykonanie nowej nawierzchni z wykorzystaniem mieszanek mineralno – asfaltowych odpornych na pękanie w niskich temperaturach i trwałe deformacje w wysokich temperaturach, zaprojektowanie niwelety drogi i systemu odwodnienia przy uwzględnieniu zwiększającej się częstotliwości i intensywności ekstremalnych opadów deszczu, określenie wielkości zbiorników retencyjnych dla najniekorzystniejszej pojemności fali deszczu, posadowienie urządzeń infrastruktury technicznej poniżej głębokości przemarzania gruntu.

Założeniem wariantu przyjętego do realizacji jest ominięcie nowym śladem miejscowość Gąski. Jest to jednocześnie wariant korzystniejszy pod względem klimatu akustycznego. Natężenie hałasu zmniejsza się wraz z oddalaniem się od jego źródła, a głównym źródłem hałasu w środowisku jest projektowana droga. Wyprowadzenie ruchu pojazdów samochodowych z miejscowości spowoduje poprawę komfortu życia mieszkańców Gąsek. Przeprowadzona na potrzeby przedsięwzięcia analiza hałasu na dotychczas użytkowanym odcinku drogi wykazała, że w przyszłości ruch pojazdów będzie powodował znaczący hałas. W budynkach znajdujących się najbliżej istniejącej drogi może dojść do znacznych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu (do 9,4 dB w porze nocy oraz do 6,3 dB w porze dnia). Potwierdza to jednoznacznie konieczność budowy obwodnicy miejscowości Gąski. Wykonane wyniki obliczeń dla przyjętego do realizacji wariantu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w obrębie terenów wrażliwych akustycznie. Nie występuje również konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Analizując wniosek pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności rodzaju i skali możliwego oddziaływania stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowana obwodnica na początkowym odcinku na długości 300 m stanowi granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu (OChK) Pojezierza Ełckiego, na końcowym odcinku droga wkracza na ten obszar od km ok. 2+750 do końca inwestycji (na długości ok. 394 m). Na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego obowiązują zapisy Uchwał Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warmińsko – Mazurskiego z 2011 r. Nr 74, poz. 1295), zmienionej Uchwałą nr XXXVII/754/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Warmińsko – Mazurskiego z 24 czerwca 2014 r. poz. 2257). § 5 ust. 1 pkt 2 ww. Uchwały zakazuje realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko..., do których zalicza się planowana inwestycja. Jednakże z uwagi na fakt, że budowa drogi stanowi inwestycję celu publicznego zachodzą przesłanki do zastosowania odstępstwa od ww. zakazu, o którym mowa w § 5 ust. 2 pkt 3 ww. Uchwały.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej

zlokalizowany obszar Natura 2000 to obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Murawy na Pojezierzu Ełckim PLH280041. Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, tj. na stan zachowania oraz integralność.

Planowana obwodnica w części leży w obrębie korytarza KPn-1D Pojezierze Ełckie, który należy do strefy Korytarza Północnego. Wymieniony korytarz ekologiczny koliduje z inwestycją na następujących fragmentach: od początku obwodnicy do km ok. 0+700 oraz od km ok. 1+600 do 2+400. Po zrealizowaniu inwestycji zwierzęta podobnie jak do tej pory będą miały możliwość przemieszczania się w poprzek jezdni. Niemniej ze względu na migrację zwierząt w korytarzu ekologicznym Pojezierze Ełckie KPn-1D na etapie projektu budowlanego zaprojektowane zostanie przejście dolne dla zwierząt średnich nad naturalnym obniżeniem terenu, w km 2+186 o parametrach minimalnych wys. 3,5 m i szerokości 10 m.

Na badanym obszarze inwestycji i jej buforze wykazano występowanie bobra europejskiego *Castor fiber*. Ślady aktywności tych zwierząt (zgryzy bobrowe, odchody, tamy bobrowe oraz żeremia) obserwowano na wysokości km 0+000, 1+700, 2+000, 2+100, 3+650. Stwierdzono także bytowanie wydry europejskiej *Lutra lutra* na wysokości km 0+300 oraz 3+700. W związku z powyższym, terminy prac ziemnych oraz mogących wpływać na poziom lustra wody w zbiornikach stanowiących siedliska ww. gatunków należy dostosować do biologii zwierząt w celu umożliwienia im wychowu młodych. W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk bytowania lub ich elementów (tam lub nor bobrowych) Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do właściwych gatunków.

Planowana inwestycja wiązać się będzie z wycinką 134 drzew z 212 istniejących (około 58%). Realizacja planowanego przedsięwzięcia doprowadzi do znacznego uszczuplenia i fragmentacji zadrzewienia przydrożnego przedmiotowej drogi. W celu odtworzenia ww. walorów zadrzewienia przydrożnego koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie 300 drzew rodzimych gatunków liściastych o wysokości nie mniejszej niż 180 cm i obwodzie pnia na wysokości 1 m – min.: 14 - 16 cm. Do ww. nasadzeń należy użyć gatunków: lipy drobnolistnej, grabu pospolitego, dębu szypułkowego oraz klonu zwyczajnego. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przeredzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Wycinkę drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj.: od 1 września do końca lutego w celu zminimalizowania ryzyka przerwania lub zniszczenia lęgów ptaków, ssaków oraz bezkręgowców związanych z zadrzewieniami przydrożnymi. Przed wycinką drzew i krzewów Inwestor zobowiązany jest do weryfikacji zasiedlenia ich przez chronione gatunki zwierząt (w szczególności owadów, ptaków, ssaków, epifitycznych roślin i grzybów), a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia – przerwania wycinki i uzyskania zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej drzew tworzących zadrzewienia przydrożne wzdłuż istniejącego śladu DK65 oraz dróg przecinanych przez jej nowy ślad, zaobserwowano w ich obrębie 1 gatunek porostu epifitycznego podlegający ścisłej ochronie. Inwentaryzacja wykazała 45 stanowisk ww. porostu. W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do zniszczenia 25 stanowisk odnoźnicy jesionowej. Przed wycinką drzew zasiedlonych przez chroniony porost oraz zniszczeniem i przekształceniem obszarów

porośniętych chronionymi mchami należy uzyskać zezwolenie na zniszczenie ich siedlisk i okazów. Ze względu na bardzo niskie powodzenie i ryzyko nie osiągnięcia zamierzonego celu nie brano pod uwagę rozwiązania alternatywnego w postaci metainplantacji plech ww. gatunków porostów. Ponadto należy zauważyć, że zasadniczą kwestią przetrwania gatunków porostów oraz innych organizmów prawnie chronionych jest odpowiedni dobór materiału sadzeniowego do wykonania kompensacji przyrodniczej. Powinien on uwzględniać obecnie występujące tam gatunki drzew. Przy zastosowaniu tego typu rozwiązania zapewni się ciągłość siedlisk chronionych organizmów, jak również odtworzy się uwarunkowania kulturowo-krajobrazowe alei.

W trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie 36 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. Wykazano 6 gatunków z załącznika i dyrektywy ptasiej unii europejskiej. Z uwagi na powyższe, wycinka drzew przeprowadzona będzie poza sezonem lęgowym w terminie od 1 września do końca lutego. Ponadto należy pamiętać, że Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem o zniszczenie siedlisk ptaków (całorocznie) oraz o zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października. Należy unikać tworzenia stromych skarp ziemnych, które mogą zostać zasiedlone przez ptaki (m.in. jaskółki brzegówki) do gniazdowania. W przypadku ujawnienia gniazdowania ptaków należy przerwać prace ziemne w tym terenie i zabezpieczyć skarpe do czasu zakończenia lęgów. Inwestor zobowiązany jest również do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 16 października do końca lutego jeżeli czynność ta nie jest podyktowana względami sanitarnymi lub bezpieczeństwa.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie 6 gatunków nietoperzy: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus* oraz gatunki z rodzaju nocek *Myotis spp.* Wszystkie gatunki nietoperzy w Polsce podlegają ochronie gatunkowej. Na terenie badań nie stwierdzono kryjówek letnich i zgrupowań godowych oraz miejsc zimowania nietoperzy w zadrzewieniach. Oceniono, że istotnymi dla tej grupy zwierząt żerowiskami są skraj lasu na 1 km inwestycji oraz okolice centrum miejscowości Gąski. Dodatkowo drzewa przydrożne obfitują w dziuple, atrakcyjne dla nietoperzy jako kryjówki dzienne. W przypadku utraty kryjówek na skutek przeprowadzonej wycinki drzew, zaleca się zastąpienie ich budkami dla nietoperzy, zawieszonymi w miejscach wyznaczonych przez specjalistę chiropterologa. Ponadto wskazana jest weryfikacja zasiedlenia przez nietoperze drzew o średnicy pnia powyżej 60 cm przeznaczonych do wycinki w okresie od 1 września do 15 października. W przypadku prowadzenia wycinki drzew o średnicy powyżej 60 cm w okresie od 16 października do końca lutego istnieje możliwość, że drzewa te stanowią ich zimowiska i wymagany jest wówczas nadzór chiropterologiczny. Podczas prowadzonego nadzoru chiropterologicznego szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa dziuplaste (wnętrze dziupli), spękania pni oraz odstające fragmenty kory, które wykorzystywane są jako miejsca zimowania. W przypadku stwierdzenia nietoperzy w ściętym drzewie należy zabezpieczyć zwierzęta i natychmiast skontaktować się z chiropterologiem i Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska w Olsztynie w celu ustalenia dalszego sposobu postępowania z nietoperzami lub przenieść je do najbliższego ośrodka rehabilitacji zwierząt.

Prace terenowe polegały na kontrolach obszaru objętego inwentaryzacją, wyszukiwaniu potencjalnych siedlisk gatunków bezkręgowców wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunków podlegających ochronie prawnej na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Przeprowadzona inwentaryzacja wykazała występowanie

jednego gatunku – ślimaka winniczka *Helix pomatia*, który podlega ochronie częściowej. Dlatego też przed przystąpieniem do prac należy dokonać oględzin pod kątem występowania ślimaka winniczka i w razie wykrycia odłowić i przenieść okazy poza obszar zajęty inwestycją

Na potrzeby projektu wykonano inwentaryzację pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* w alei przydrożnej na odcinku 50+415 – 65+951 DK 65. Inwentaryzację wykonano w oparciu o pułapki feromonowe w terminach: 23.07.2018 r. oraz 13.08.2018 r. Przeprowadzone badania nie potwierdziły występowania osobników pachnicy dębowej na terenie objętym planowaną inwestycją. Pomimo powyższego tuż przed przystąpieniem do prac związanych z wycinką drzew mogących stanowić siedlisko chronionych owadów, w tym pachnicy dębowej *Osmoderma spp.*, należy dokonać oględzin entomologicznych pni pod kątem występowania chronionych gatunków. Wykryte formy rozwojowe należy przesiedlić do drzew przeznaczonych do pozostawienia, w tym drzew stanowiących właściwe siedlisko dla gatunku. Na wykonywanie wyżej opisanych czynności należy uzyskać zezwolenie, o które należy wystąpić do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do tej grupy systematycznej.

Płazy i gady są najbardziej narażone na oddziaływanie barier liniowych jakimi są drogi. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji na obszarze inwestycji stwierdzono występowanie sześciu gatunków płazów:

- kumak nizinny *Bombina bombina*,
- żaba trawna *Rana temporaria*,
- żaba wodna *Pelophylax esculentus*,
- żaba moczarowa *Rana arvalis*,
- ropucha szara *Bufo bufo*,
- żaba jeziorkowa *Phelophylax lessonae*.

oraz jeden gatunek gada:

- jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*.

Wśród wykrytych gatunków płazów kumak nizinny został uwzględniony w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Podczas inwentaryzacji przebadano pod kątem występowania płazów wszelkie oczka wodne, stawy, okresowe rozlewiska, które mogłyby być potencjalnie miejscem występowania, rozrodu i zimowania herpetofauny. Teren położony na wysokości kilometraża od km 2+100 do km 2+200 opisany został jako szczególnie cenny z uwagi na siedlisko rozrodu i bytowania płazów. Stanowiska jaszczurki zwinki nie są zagrożone inwestycją. Dla zabezpieczenia płazów przed możliwością wejścia na teren budowy na odcinkach szczególnie narażonych należy zastosować tymczasowe płotki herpetologiczne na odcinkach:

- od km 0+200 do km 0+450 (po obu stronach drogi),
- od km 0+600 do km 0+800 (po obu stronach drogi),
- od km 0+900 do km 1+000 (po lewej stronie drogi),
- od km 1+100 do km 1+200 (po lewej stronie drogi),
- od km 1+500 do km 1+900 (po obu stronach drogi),
- od km 2+100 do km 2+400 (po obu stronach drogi),
- od km 3+00 do końca inwestycji (po obu stronach drogi).

Przed rozpoczęciem robót sprawdzić z udziałem herpetologa teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie rozgraniczające i tymczasowe płotki rozstawiane w czasie budowy. Ponadto w km 0+618, 1+760, 2+186 należy wykonać przepusty z funkcją przejścia dla płazów. Przepusty zespolone z ciekami należy wyposażyć w obustronne półki o szerokości min. 0,5 m i minimalnej wysokości od półki do spodu

konstrukcji 1 metr. Półki należy wyprowadzić na skarpę, aby zapewnić swobodne przemieszczanie się zwierząt z półki oraz umieszczone 0,5 metra powyżej średniego poziomu wody. Półki należy połączyć z płotkami naprowadzającymi zlokalizowanymi na długości do 100 metrów po obu stornach przepustu. Należy ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca rozrodu. Ewentualne zastoiska likwidować na bieżąco, nie dopuszczając do rozrodu płazów. Wszelkie „pułapki” (np. wloty do studzienek) należy starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów.

Roślinność w granicy wariantu przyjętego do realizacji określono jako różnorodną, zdominowaną przez zbiorowiska antropogeniczne i półnaturalne – segetalne, pastwiskowe i łąkowe. Na całym odcinku objętym opracowaniem stwierdzono niewielkie powierzchnie cenniejszych z przyrodniczego punktu widzenia obszarów: lasów, zadrzewień i zabagnień porośniętych roślinnością szuwarową. Przeprowadzona inwentaryzacja wykazała występowanie 7 chronionych gatunków roślin (6 mchów i jednej rośliny naczyniowej): rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi*, fałdownika nastroszonego *Rhytidiadelphus squarrosus*, tujowca tamaryszkowatego *Thuidium tamariscinum*, tujowca włoskolistnego *Thuidium philberti*, jodłówki pospolitej *Abietinella abietina*, gajnika lśniącego *Hylocomnium splendens* oraz centurii pospolitej *Centaurium erythraea*. Zinwentaryzowano dwa typy chronionych siedlisk przyrodniczych:

- 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, graniczące z obszarem inwestycji prawostronnie w km 2+898 w odległości 420 metrów,

- 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion* w km 2+000 po prawej stronie w odległości 80 – 750 metrów.

Planowana inwestycja nie koliduje ze stanowiskami chronionych gatunków rośliny naczyniowej oraz płatami chronionych siedlisk przyrodniczych. Kolidujące z inwestycją gatunki mchów są taksonami pospolitymi, utrzymującymi w regionie liczne i trwałe populacje. Na odcinku wkraczającym w OChK Pojezierza Etckiego podczas realizacji prac budowlanych przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, by zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności.

Dodatkowo w buforze inwestycji odnotowano występowanie dwóch obcych gatunków inwazyjnych roślin naczyniowych: niecierpka drobnokwiatowego *Impatiens parviflora* w obrębie płatu lasu łęgowego oraz barszczu Sosnowskiego *Heracleum sosnowskyi* na nieużytkach. W przypadku niszczenia okazów i stanowisk inwazyjnych gatunków obcych, wycięte lub wykopane części, a zwłaszcza karpy, fragmenty korzeni, kłącza, pędy, gałęzie z owocami i nasionami należy zebrać i wywieźć do utylizacji w celu zapobieżenia ich dalszej dyspersji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r. poz. 1911).

W sąsiedztwie przedsięwzięcia znajdują się obiekty i obszary objęte ochroną na podstawie Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. 2018 poz. 2067 z późn. zm.), ujęte są w wojewódzkim rejestrze zabytków oraz w gminnej ewidencji zabytków. W sąsiedztwie projektowanej obwodnicy na początkowym przebiegu w km ok. 0+150 zlokalizowany jest cmentarz, ujęty jest w *Programie opieki nad zabytkami gminy Olecko*, którego działka graniczy bezpośrednio z działką drogową istniejącej DK65. W odległości ok. 17 m od osi projektowanej drogi w km ok. 1+600 znajduje się cmentarz ewangelicki (dz. 147 obręb Gąski). Oba obiekty zlokalizowane są poza liniami zakresu inwestycji. Planowana inwestycja nie będzie naruszała granic działek, na których

zlokalizowane są ww. obiekty. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP inwestycja koliduje ze stanowiskiem archeologicznym zlokalizowanym w m. Gąski AZP 20-80/14 - ślad osadnictwa z epoki kamienia. Stanowisko ujęte jest w wykazie gminnej ewidencji zabytków gminy Olecko. Wamińsko – Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków w piśmie z dnia 21.10.2019 r. (zał. nr 5 do KIP) określił warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia w zakresie sposobu realizacji inwestycji w stosunku do ww. cmentarzy oraz stanowiska archeologicznego.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań.

Na omawianym terenie potencjalna możliwość oddziaływań skumulowanych wiąże się z przecinaniem nowego odcinka drogi z istniejącymi drogami niższej klasy, szczególnie w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz akustyki. Jednakże z uwagi na minimalny ruch na drogach dojazdowych do nowej obwodnicy miejscowości Gąski, nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm na skrzyżowaniach z drogami niższych klas (m.in. droga powiatowa 1838N). W bezpośrednim sąsiedztwie wybudowanej drogi nie ma również znaczących innych źródeł hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Przedmiotowa inwestycja stanowi fragment drogi krajowej, co za tym idzie nie jest to ciąg komunikacyjny o podwyższonym ryzyku wystąpienia wypadku o znamionach poważnej awarii. Szacuje się, że prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na tej klasie drogi wynosi raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej. Nowy przebieg drogi nr 65 o parametrach technicznych zgodnych z obowiązującymi przepisami, znacznie ograniczy ryzyko wystąpienia awarii na drodze.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Olsztynie
Aleksandra Krzysztoń-Rzodkiewicz
p.o. Regionalnego Konserwatora Przyrody

Otrzymują:

1. Burmistrz Olecka – z prośbą o poinformowanie stron postępowania (**doręczenie elektroniczne za pośrednictwem platformy ePUAP**)
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie
3. aa