

## PROJEKT WYKONAWCZY

ADRES:	DP 1430N m.Barczewko, Barczewo  <i>Gmina Barczewo obręb1 - Barczewko, działki: 750 637/1 333/7 333/2 221 308 333/3 335/1 150/11 640/1 147/2 obręb 17 - Maruny, działki: 375 373 300 46 51/1 42/1 25/11 obręb 3 – Bark Wróćkowo, działki: 166 6/4 Miasto Barczewo obręb 1, działki: 35/6 35/7 35/2 35/1 35/8 obręb 3, działki: 5/11 5/9 6/16 6/18 3/121 3/141 3/94 3/123 3/96 3/87 3/89 3/98 3/125 7/1 18/10 18/12 24/1</i>
INWESTOR:	<b>Powiatowa Służba Drogową</b> ul. Cementowa 3 10-429 Olsztyn
NAZWA OPRACOWANIA:	<b>Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16</b>

Opracowanie zawiera: Karta tytułowa

TOM I - Projekt zagospodarowania terenu, dokumenty formalno-prawne

TOM II – Projekt drogowy

TOM III – Projekt elektryczny – oświetlenie

TOM IV – Projekt elektryczny/teletechniczny - kolizje

XXV - XXVI kat. obiektu budowlanego

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIE NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
	Asystent	Antonino GRACEFFA	-----
DROGOWA	Projektant	Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002
	Sprawdzający	Adam SZYMULA	212/Gd/02
	Asystent	Maciej PIOTROWSKI	-----
ELEKTRYCZNA	Projektant	Mirosław PROCIŃSKI	3879/Gd/89
	Sprawdzający	Jacek PROCIŃSKI	POM/0159/POOE/07

Gdańsk, listopad 2017

## Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane (Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja jest kompletna w rozumieniu celu, któremu ma służyć.

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002
	Sprawdzający	mgr inż. Adam SZYMULA	212/Gd/02

Gdańsk, listopad 2017

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane (Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja jest kompletna w rozumieniu celu, któremu ma służyć.

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
ELEKTRYCZNA	Projektant	mgr inż. Mirosław PROCIŃSKI	3879/Gd/89
	Sprawdzający	mgr inż. Jacek PROCIŃSKI	POM/0159/POOE/07

Gdańsk, listopad 2017

# **I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

## **Spis treści**

<b>I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....</b>	<b>3</b>
I. OPIS TECHNICZNY.....	4
1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	4
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
3. CEL OPRACOWANIA.....	4
4. ZAKRES PRAC.....	4
5. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	5
5.1 Układ sytuacyjny.....	5
5.2 Istniejąca infrastruktura.....	5
6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	5
6.1 Układ sytuacyjny.....	5
6.2 Drogi.....	5
6.4 Oświetlenie uliczne.....	7
6.5 Kolizje.....	7
6.6 Przebudowa ogrodzeń .....	7
7. INFORMACJE DODATKOWE.....	7
7.1 Oddziaływanie na środowisko.....	7
7.2 Ochrona konserwatorska.....	8
7.3 Ochrona archeologiczna.....	8
7.4 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.....	8
7.5 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe.....	8
7.6 Dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	8
7.7 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków.....	8
7.8 Kategoria geotechniczna obiektu.....	8
7.9 Zaplecze budowy.....	8
7.10 Składowanie materiałów.....	9
<b>II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>10</b>
<b>III. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE.....</b>	<b>11</b>
1. UZGODNIENIA / WARUNKI / DECYZJE.....	12

# **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU**

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- Zlecenia Inwestora
- mapy do celów projektowych w skali 1:500,
- wizji oraz pomiarów polowych w terenie wykonanych przez zespół projektowy,
- obowiązujących norm, normatywów i przepisów.

## **2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1430N. Początek przebudowywanego odcinka drogi (od strony zachodniej) zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą powiatową 1449N, koniec (od strony wschodniej) w miejscowości Wróćkowo w pobliżu Barczewa.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Barczewo.

## **3. CEL OPRACOWANIA**

Projekt zagospodarowania terenu wraz z projektami architektoniczno-budowlanymi, opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczegółowymi stanowią przygotowanie podstaw techniczno-formalnych do realizacji inwestycji.

## **4. ZAKRES PRAC**

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- roboty rozbiórkowe (nawierzchniowe, sieciowe)
- roboty ziemne – wykonanie niwelacji terenu (nasypu), wykopów pod projektowane sieci
- budowa oświetlenia
- przebudowa kolizji
- wymiana/oczyszczenie przepustów
- konserwacja/oczyszczenie rowów przydrożnych
- roboty ziemne – zasypanie wykopów, wyrównanie terenu
- budowa nawierzchni infrastruktury drogowej
- wykonanie oznakowania drogowego

Wykonanie zamierzenia inwestycyjnego ma na celu wykonanie nowej nawierzchni elementów drogowych oraz uregulowanie gospodarki wodno-ściekowej w zakresie wód deszczowych.



## **5. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **5.1 Układ sytuacyjny**

W stanie istniejącym w rejonie inwestycji występują drogi o nawierzchni bitumicznej, w zasadniczej mierze o przebiegu zgodnym z przebiegiem projektowanym. Szerokość dróg istniejących jest zmienna i wynosi około 4m, na odcinkach około 6m. Wzdłuż odcinków dróg w terenie zabudowanym występują chodniki. Na terenie zasadniczo nie występuje kanalizacja deszczowa, wody ulegają rozsączaniu i spływowi do rowów przydrożnych.

### **5.2 Istniejąca infrastruktura**

Na działkach objętych inwestycją występuje uzbrojenie:

- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa
- sieć kanalizacyjna (sanitarna),
- sieć i kable energetyczne, teletechniczne

## **6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **6.1 Układ sytuacyjny**

Projektowany układ drogowy przebiega zasadniczo zgodnie z przebiegiem istniejących dróg. W projektowanym rozwiązaniu droga ma szerokość 5,5m, chodnik ma szerokość 2,0m. W obszarze przyległym do robót drogowych przewiduje się odtworzenie trawników. Trawniki należy zakładać siewem ręcznie z mieszanki traw w dawce 0,02 kg/m<sup>2</sup>.

### **6.2 Drogi**

Budowana droga będzie miała szerokość 5,5m oraz lokalne poszerzenia. Zostaną wykonane nowe warstwy konstrukcji nawierzchni elementów drogowych. Założono następujące parametry dla konstrukcji drogi:

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| • kategoria ruchu     | KR3   |
| • klasa drogi         | L   |
| • prędkość projektowa | $V_{pr} = 30 \text{ km/h}$ (ter. zabud.) i 40km/h |

#### jezdnia

- |                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| • szerokość jezdni             | 5,5m + poszerzenia |
| • pochylenie poprzeczne jezdni | 2% daszkowe        |

#### pobocza

- |                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| • szerokość                     | 0,75m             |
| • pochylenie poprzeczne pobocza | 6-8% jednostronne |

#### chodniki

- |                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| • szerokość             | 2,0m            |
| • pochylenie poprzeczne | 2% jednostronne |

Układ warstw nawierzchni:

**Konstrukcja drogi – nakładka:**

- warstwa ścieralna AC11S 4 cm
- warstwa wyrównawcza AC16W 5 cm
- mieszanka mineralno-emulsyjna typu „slurry seal” 0/6mm 1cm
- siatka z drutu stalowego typu lekkiego
- istniejące warstwy nawierzchni po uzupełnieniu ubytków

uwaga: na odcinku **od hm 15+600 do hm 16+517** wykonać tylko warstwę ścieralną i wyrównawczą, a istniejącą nawierzchnię sfrezować średnio 5cm.

**Konstrukcja drogi – poszerzenia:**

- warstwa ścieralna AC11S 4 cm
- warstwa wiążąca AC16W 5 cm
- mieszanka mineralno-emulsyjna typu „slurry seal” 0/6mm 1cm
- siatka z drutu stalowego typu lekkiego
- podbudowa zasadnicza AC16P 4 cm
- podbudowa zasadnicza KŁSM 0-31,5, C<sub>90/3</sub> 20cm
- grunt stabilizowany cementem C3/4≤6,0 MPa 15 cm
- istniejące podłoże gruntowe

**Konstrukcja drogi – zjazdy bitumiczne:**

- warstwa ścieralna AC11S 4 cm
- podbudowa zasadnicza AC16P 8 cm
- podbudowa zasadnicza KŁSM 0-31,5, C<sub>90/3</sub> 20cm
- grunt stabilizowany cementem C3/4≤6,0 MPa 15 cm
- istniejące podłoże gruntowe

**Konstrukcja nawierzchni chodników z kostki betonowej:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm
- podbudowa zasadnicza KŁSM 0-31,5, C<sub>90/3</sub> 15cm

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm
- podbudowa zasadnicza KŁSM 0-31,5, C<sub>90/3</sub> 15cm
- grunt stabilizowany cementem C3/4≤6,0 MPa 10 cm

## **Konstrukcja zatoka autobusowa**

- |   |       |
|---|-------|
| – warstwa ścieralna z kostki betonowej                | 8 cm  |
| – podsypka cementowo – piaskowa                       | 3 cm  |
| – podbudowa zasadnicza z chudego betonu 6-9MPa        | 20cm  |
| – podbudowa zasadnicza KŁSM 0-31,5, C <sub>90/3</sub> | 10 cm |
| – grunt stabilizowany cementem C3/4≤6,0 MPa           | 15 cm |
| – istniejące podłoże gruntowe                         |       |

### **6.2.2 Parametry fizyczne**

- |  |              |
|--|--------------|
| – nawierzchnia bitumiczna [m2]         | <b>61333</b> |
| – nawierzchnia z kostki betonowej [m2] | <b>6201</b>  |
| – długość przebudowywanej drogi [km]   | <b>10,44</b> |

## **6.4 Oświetlenie uliczne**

Inwestycja obejmuje budowę oświetlenia ulicznego solarne.

Szczegóły rozwiązań zawarto w opracowaniu branżowym.

## **6.5 Kolizje**

W ramach inwestycji zostaną zabezpieczone i przebudowane kolizje projektowanych elementów z infrastrukturą istniejącą w pasie drogowym. Szczegóły rozwiązań zawarto w opracowaniu branżowym.

## **6.6 Przebudowa ogrodzeń**

W miejscach planowanego poszerzenia pasa drogowego nie występują istniejące ogrodzenia, dlatego w związku z realizacją inwestycji nie planuje się przebudowy istniejących ogrodzeń.

# **7. INFORMACJE DODATKOWE**

## **7.1 Oddziaływanie na środowisko**

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie niezabudowanym oraz zabudowanym w miejscowościach. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny, w związku z wycinką drzew zostaną wykonane nasadzenia zastępcze. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Roboty ziemne w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do wbudowania nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne. Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w szczelnych kontenerach, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie. Materiały rozbiórkowe zostaną wywiezione i odpowiednio wykorzystane. Na potrzeby pracowników budowlanych baza budowy zostanie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków

socjalno-bytowych. Po zakończeniu prac budowlanych teren inwestycji zostanie uporządkowany. Szczegóły oddziaływania na środowisko zostały opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, opracowanym w toku wydawania Decyzji Środowiskowej. **Wszystkie prace związane z budową należy wykonać zgodnie z zapisami Decyzji Środowiskowej WOŚ.4210.2.2017.JC.34.**

## **7.2 Ochrona konserwatorska**

Teren objęty inwestycją znajduje się w granicy strefy ochrony konserwatorskiej w zakresie zabytkowych alei przydrożnych. Projekt został zaopiniowany przez Warmińsko – Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

## **7.3 Ochrona archeologiczna**

Inwestycja nie znajduje się w strefie ochrony archeologicznej.

## **7.4 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej**

Na obszarze nie ma wyznaczonych terenów górniczych w rozumieniu prawa geologicznego i górniczego (Dz.U. Nr 27 poz. 96 z późn. zm.)

## **7.5 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe**

Projektowane drogi/sieci nie ograniczają dostępności do terenów przyległych i nie zmieniają zagospodarowania działek sąsiednich. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

## **7.6 Dostępność dla osób niepełnosprawnych**

Projektowany obiekt budowlany zostanie wykonany w sposób zapewniający dostęp dla osób niepełnosprawnych. Zostaną wykonane chodniki, w miejscu przejść dla pieszych krawężnik zostanie wykonany jako krawężnik obniżony co wyeliminuje utrudnienia w ruchu osób niepełnosprawnych. Projekt stałej organizacji ruchu, zatwierdzony przez właściwy organ, uwzględnia wymagania dostępności dla osób niepełnosprawnych.

## **7.7 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków**

Nie występuje docelowe zapotrzebowanie na wodę dla branży drogowej. Nie zmieni się spływ ani kierunek spływu wód opadowych. Nie zostaną naruszone interesy osób trzecich.

## **7.8 Kategoria geotechniczna obiektu**

Obiekt budowlany został zakwalifikowany do II kategorii geotechnicznej.

## **7.9 Zaplecze budowy**

Zaplecze budowy wykonać z uwzględnieniem wymogów **Decyzji Środowiskowej**. Przewiduje się lokalizację zaplecza w pobliżu budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową, bez szczegółowego określania lokalizacji na tym etapie.

Plac budowy i zaplecze należy wykonać oszczędnie gospodarując terenem, dążąc do obsługi placu budowy przy użyciu istniejących dróg. Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową należy zlokalizować poza obszarem w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, poza terenami w pobliżu rzek, jezior, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarów podmokłych.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach postoju i tankowania

sprzętu oraz pojazdów należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zaplecza budowy oraz teren robót zostaną uporządkowane oraz przywrócone do stanu możliwie zbliżonego do stanu pierwotnego.

#### **7.10 Składowanie materiałów**

Składowane materiały do realizacji budowy będą w należyty sposób składowane. Materiały sypkie przechowywane będą w szczelnych workach (cement, wapno itp.) w pomieszczeniach tymczasowych magazynów. Materiały sypkie jak piasek, żwir itp. zmagazynowane w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym. Elementy betonowe jak krawężniki, kręgi betonowe, pokrywy studzienek; rury plastikowe, stalowe itp. magazynowane będą na podłożu utwardzonym i ogrodzonym. Należy uwzględnić wymagania zawarte w **Decyzji Środowiskowej**.

projektował : mgr inż. Ludwik Matusiewicz

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

### III. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE

#### Spis Zawartości

<b>III. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE.....</b>	<b>11</b>
1. UZGODNIENIA / WARUNKI / DECYZJE.....	12
1.1 Opinie i potwierdzenia odbioru.....	12
1.2 Decyzja środowiskowa.....	22
1.3 Uzgodnienie wod kan.....	49
1.4 Pozwolenie Wodnoprawne.....	50
1.5 Orange warunki techniczne.....	53
1.7 GDDKiA uzgodnienie.....	57
1.8 Opinia geotechniczna.....	58
1.9 Informacja dotycząca budowy kanału technologicznego .....	65

## 1.1 Opinie i potwierdzenia odbioru

**POTWIERDZENIE ODBIORU**  
Wypełnia Nadawca

Adresat przesyłki/kwoty przekazu

Znamo adresy i nazwy  
miejscowości w których  
zostanie wysłana przesyłka

Numer nadawczy

00359007731916069394

AZ-526 Comau

kod pocztowy miejscowość

☒ przesyłka polecona  
☐ przesyłka listowa z zadeklarowaną wartością  
☐ paczka pocztowa  
☐ kwota przekazu  
☐ przesyłka .....

KOD POCZTOWY I MIEJSCOWOŚĆ ADRESATA

.....  
kód pocztowy miejscowość

*data 10.02.2018*





Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Olsztynie

ZS.2210.1.42.2017.MK

Olsztyn, dnia 25 października 2017 r.

**POLECONA**  
ZA ZWROTNYM  
POTWIERDZENIEM ODBIORU

**NEOX sp. z o.o.**  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
Gdańsk 80-855

Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Olsztynie, w odpowiedzi na wniosek z dnia 03.10.2017 r. (data wpływu 09.10.2017 r.), dotyczący wydania opinii dla inwestycji drogowej pn. „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewko DK 16”, uprzejmie informuje, że nie może wydać w/w opinii, z uwagi, iż planowana inwestycja nie przebiega przez grunty leśne Skarbu Państwa, będące w zarządzie Lasów Państwowych.

Zgodnie z art. 11d, ust.1, pkt. 8 lit. e Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031 ze zmianami), dyrektor regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych wydaje opinię w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych.

DYREKTOR

Z upoważnienia  
Dyrektora RDLP Olsztyn  
Z-ca Dyrektora d/s Ekonomicznych  
mgr inż. Sebastian Smoluk



**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1496 z późn. zm.), art. 106 i 124 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1257) oraz art. 46 ust. 2a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 486 z późn. zm.)

Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego  
w składzie:

- 1) p. ~~MIRON SZOZ - WICEMARSZAŁEK~~
- 2) p. ~~WIOLETTA ŚLĄSKA - ZYSK - WICEMARSZAŁEK~~
- 3) p. ~~SYLWIA SIAKULSKA - OZŁONEK ZARZĄDOWY~~
- 4) p. ~~MARCIN KUCHCIŃSKI - OZŁONEK ZARZĄDOWY~~
- 5) .....

**opiniuje pozytywnie**

inwestycję drogową polegającą na przebudowie drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewo DK 16, powiat olsztyński.

**UZASADNIENIE**

Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie reprezentowana przez Andrzeja Banaszaka członka zarządu NEOX sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, w związku z postępowaniem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwróciła się do Zarządu Województwa pismem z dnia 03.10.2017 r. (data wpływu 09.10.2017 r.), uzupełnionym pismem z dnia 16.10.2017 r. (data wpływu 19.10.2017 r.) o zaopiniowanie projektu przedmiotowej inwestycji.

Powyższa inwestycja nie koliduje z ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego.

Na niniejsze postanowienie przysługuje stronom zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie ul. Kajki 10/12, 10-547 Olsztyn. Zażalenie wnosi się za pośrednictwem Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego, w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

**Za Zarząd**

Z upoważnienia Marszałka  
Województwa Warmińsko-Mazurskiego  
*Wioletta Ślaska-Zysk*  
WICEMARSZAŁEK

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Banaszak, NEOX sp. z o.o.,  
ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk.
2. aa.

Urząd Marszałkowski  
Województwa Warmińsko-Mazurskiego  
10-562 Olsztyn  
ul. Emilii Plater 1

T: +48 89 521 91 15  
F: +48 89 521 91 19  
E: zarzadsek@warmia.mazury.pl  
W: www.wrota.warmia.mazury.pl

Certyfikat Systemu  
Zarządzania Jakością  
ISO 9001:2008  
Nr 388/2006

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

„NEOX” Spółka z o.o.  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

Dotyczy: zaopiniowania projektu: „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1430N od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewo – DK16.

Po analizie projektu przebudowy drogi powiatowej Nr 1430N, poniżej przedstawiam uwagi:

1. Przedłużenie chodnika w m. Barczewo do zjazdu w km. ok. 15+250 – str. lewa.
  2. Zjazd w km 15+150 – 15+050 str. prawa – skrzyżowanie . (droga wewnętrzna do osiedla Barczewski Dwór).
  3. Zjazd w km 15+050 – 14+950 str. lewa – publiczny lub skrzyżowanie (droga bardzo uczęszczana).
  4. Km 14+150 – 14+050 – zjazd str. lewa.
  5. Km 13+250 – 13+150 str. prawa – chodnik (peron) na całej zatoce.
  6. Km 13+250 – 13+150 str. prawa – przeanalizować dwa zjazdy obok siebie pod względem kolizji. (działka nr 303/3 obręb Maruny).
  7. Barczewko 70 str. lewa – zjazd na działkę nr 515 zlokalizować za słupem (w kierunku posesji nr 69). W przypadku przebudowy słupa – zjazd pozostaje bez zmian.
- Bardzo proszę o analizę ww. uwag i uwzględnienie ich w projekcie.

BURMISTRZ

Lech Jan Witkowski

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



Olsztyn, 08.11.2017 r.

NEOX sp. z o.o.  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

Na podstawie art. 11d, ust. 1 pkt. 8 lit. f ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. DzU 2017, poz. 1496), oraz art. 89 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. DzU z 2014 r., poz. 1446 z późn. zmianami),

w związku z pismem z dnia: 03.10.2017 r. (wpł. 09.10.2017 r.)

z up.: Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie, ul. Cementowa 3, 10-429 Olsztyn

w sprawie wydania: opinii do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na przebudowie drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do miejscowości Barczewo DK 16

oraz po ocenie danych dołączonych do wniosku:

Materiały do uzyskania opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - rysunki od nr 2.1-2.7 z projektu budowlanego „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do miejscowości Barczewo DK 16”.

### WARMIŃSKO-MAZURSKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

opiniuje negatywnie przedmiotową inwestycję ze względu na nieuwzględnienie ochrony znajdujących się na tym terenie alei przydrożnej, ujętej w wojewódzkiej ewidencji zabytków

#### UZASADNIENIE

Zgodnie z wykładnią art. 11d ust. 1 pkt. 8 lit. f w/w ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, Wojewódzki Konserwator Zabytków wydaje opinie w trybie przepisów specustawy wyłącznie w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów.

Zgodnie z art. 7 w/w ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami formami ochrony zabytków są m. in. ustalenia ochrony w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Warmińsko Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków nie może pozytywnie zaopiniować w/w inwestycji, ponieważ w wyniku analizy w/w materiałów ustalono, iż planowana rozbudowa drogi powiatowej 1430N koliduje z drzewami tworzącymi historyczną aleję. Przedmiotowa aleja ujęta jest w wojewódzkiej ewidencji zabytków, prowadzonej na podstawie art. 22 w/w ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zgodnie z opracowaniem: *Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Rozpoznanie zasobu, ocena stanu zachowania i zakres ochrony*, opracowanym przez Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie (Olsztyn 2007), aleja mieszana istniejąca wzdłuż drogi powiatowej nr 1430N została wskazana do ochrony krajobrazowej.

Aleje ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków to wyodrębniona grupa dróg o zachowanych walorach przyrodniczych, krajobrazowych lub kulturowych. W dalszym ciągu pełnią one ważne funkcje komunikacyjne, informacyjne i przyrodnicze, wyznaczają przebieg dróg oraz stanowią czytelny znak organizacji krajobrazu kulturowego. Aleje zachowane w tak znacznym stopniu w skali europejskiej są też obecnie jedną z istotnych atrakcji turystycznych regionu. Analiza dokumentacji projektowej wskazuje, iż planowana jest nadmierna i nieuzasadniona wycinka drzew stanowiących historyczną aleję.

Przedmiotowa aleja wymaga właściwego rozpoznania i wykonania inwentaryzacji ze wskazaniem drzew do usunięcia. Planowaną wycinkę drzew należy ograniczyć np. poprzez ograniczenie linii rowów przydrożnych i dostosowanie ich do linii drzew tworzących aleję.

Wobec powyższego, mając na uwadze ustawowy obowiązek zapobiegania zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytków oraz udaremnienia niszczenia i niewłaściwego z nich korzystania Warmińsko-Mazurski Konserwator Zabytków nie może pozytywnie zaakceptować przedmiotowej inwestycji.

WARMIŃSKO-MAZURSKI  
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

Dariusz Bartosz

#### Do wiadomości:

1. Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie  
ul. Cementowa 3, 10-429 Olsztyn
2. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



> [www.powiat-olsztynski.pl](http://www.powiat-olsztynski.pl)

## Zarząd Powiatu w Olsztynie

pl. Bema 5, 10-516 Olsztyn  
tel. +48 89 521 05 00  
fax +48 89 521 05 01  
e-mail: [sekretariat@powiat-olsztynski.pl](mailto:sekretariat@powiat-olsztynski.pl)  
NIP 739-29-68-325



Olsztyn, dnia 19.01.2018 r.

*NEOX Sp. z o.o.*

*ul. Wały Piastowskie 1/1508*

*80-855 Gdańsk*

*działające z upoważnienia*

*Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie*

**GN-II.7111.1.38.2017**

Zarząd Powiatu w Olsztynie w nawiązaniu do wniosku z dnia 21.12.2017 r. oraz pisma z dnia 12.01.2018 r. w sprawie wydania opinii dla realizacji projektu: „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewo DK 16” **pozytywnie** opiniuje planowaną inwestycję.

STAROSTA OLSZTYŃSKI

*Małgorzata Chyziak*

WICESTAROSTA OLSZTYŃSKI

*Andrzej Abako*

Sprawę prowadzi:  
Anna Fabisiak  
tel. (089) 5210529

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie  
Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko  
ds. Inwestycji  
ul. Lubelska 5, 10-404 Olsztyn  
tel. + 48 89 677 55 73  
tel. kom. + 48 571 370 271  
fax + 48 89 677 16 78  
Kamil.Ogonowski@plk-sa.pl  
www.plk-sa.pl

  
**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Nr IZIWb-505-378/2017

Olsztyn, 09.10.2017

Dot.: opinii zarządcy wynikające z Ustawy  
o szczególnych zasadach przygotowania inwestycji drogowej.

**NEOX Sp. z o.o.**  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

W odpowiedzi na pismo z dnia 02.10.2017r. w sprawie wydania opinii zarządcy infrastruktury kolejowej, zgodnie art. 11d ust.1, pkt. 8g Ustawy z dnia 19 listopada 2015r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015r., poz. 2031) dotyczącej inwestycji pn.

**„Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16”**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie, występując w imieniu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będącej zarządcą infrastruktury kolejowej w rozumieniu Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016r. poz. 1727) w stosunku między innymi do linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa,

**opiniuje pozytywnie ww. wniosek**

w odniesieniu do obszaru kolejowego.

**Niniejsza opinia nie jest uzgodnieniem projektu budowlanego.**

**ZASTĘPCA DYREKTORA**

Andrzej Ruzewicz

**Otrzymują:**

- a/a.

Opracował:  
Kamil Ogonowski,  
tel. +48 89 677 55 73

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie  
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP 113-23-16-427,  
REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 16.696.577.000,00 zł

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



Nr IZIWb-505-378a/2017  
Dot.: Opinii do wniosku o odstępowo.

Olsztyn, 09.10.2017

**NEOX Sp. z o.o.**  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

## OPINIA

Dotyczy odstępowo od wymogów *Ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003r. w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych (Dz. U. z 2016r. poz. 1727)* dla przebudowy drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16, w rejonie przejazdu kolejowego w km 311,255, wzdłuż obszaru linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa w km 311,243 – 311,265 (sąsiedztwo dz. nr 51/1 PKP S.A.), w odległości mniejszej niż 20m od osi skrajnego toru i jednocześnie w odległości mniejszej niż 10m od granicy obszaru kolejowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie w nawiązaniu do wystąpienia *NEOX Sp. z o.o.* z dnia 29.09.2017r., jako upoważniony reprezentant spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będącej zarządcą infrastruktury kolejowej, w rozumieniu *Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o Transporcie Kolejowym tj. (Dz. U. z 2016r. poz. 1727)*, między innymi dla linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa.

## OPINIJE POZYTYWNE

Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16, w rejonie przejazdu kolejowego w km 311,255, wzdłuż obszaru linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa w km 311,243 – 311,265 (sąsiedztwo dz. nr 51/1 PKP S.A.), w odległości mniejszej niż 20m (12,00m do 20,00m) od osi skrajnego toru i jednocześnie w odległości mniejszej niż 10m (0,00m do 10,00m) od granicy obszaru kolejowego (odstępowo od przep. § 4.1 wym. na wstępie rozp., Art. 53.1 i 2 *Ustawy*), w sposób uwidoczniiony na projekcie zagospodarowania terenu w skali 1:500, który stanowi integralną część niniejszego uzgodnienia.

## UZASADNIENIE

Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16, w rejonie przejazdu kolejowego w km 311,255, wzdłuż obszaru linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa w km 311,243 – 311,265 (sąsiedztwo dz. nr 51/1 PKP S.A.), w odległości mniejszej niż 20m (12,00m do 20,00m) od osi skrajnego toru i jednocześnie w odległości mniejszej niż 10m (0,00m do 10,00m) od granicy obszaru kolejowego, pod warunkiem, że wykonanie zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki*

**Z A ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

*Morskiej z dnia 10 września 1998r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 z 1998r., poz. 987 z póź. zm.) nie spowoduje zakłócenia eksploatacji ww. linii kolejowej, nie zakłóci działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.*

Niniejsza opinia jest ważna do dnia 08.10.2019r. i została wydana na wniosek *NEOX Sp. z o.o., ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk*, w celu załączenia do wniosku o udzielenie zgody na odstępstwo od wymagań wymienionych na wstępie *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, w trybie art. 54 i 57 Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o Transporcie Kolejowym tj. (Dz. U. z 2016r. poz. 1727)* skierowanego do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w rozumieniu przepisów Prawa Budowlanego.

**Niniejsza opinia nie jest uzgodnieniem projektu budowlanego.**

Po uzyskaniu ww. zgody, projekt budowlany należy uzgodnić z tut. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie.

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Andrzej Ruzewicz

**Otrzymują:**

- Sekcja Eksploatacji Olsztyn,

a/a.

Opracował:

Kamil Ogonowski,

tel. +48 89 677 55 73



STAROSTA OLSZTYŃSKI  
Plac Bema 5  
10-516 Olsztyn

PINB Olsztyn  
Wpłynęło dnia 2017-10-26  
L.dz.

Olsztyn, dnia 23 października 2017r.

BI-II.670.250.2017.AO5

### POSTANOWIENIE

Na podstawie art.123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz.U. z 2017r., poz.1257 z późn. zm.), art.82 ust.2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – *Prawo budowlane* (Dz.U. z 2017r. poz.1332 z późn. zm.), art.53 ust.1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz.1727 z późn. zm.), na podstawie opinii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 09 października 2017r., znak : IZIWb-505-378a/2017 oraz po rozpatrzeniu wniosku z dnia 16 października 2017r. (wpłynął 19 października 2017r., L.dz.12604) Pana Andrzeja Banaszak działającego z upoważnienia Inwestora

#### udzielam zgody na odstępowo

od warunków usytuowania budowli, drzew i krzewów określonych w art.53 ust.1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz.1727 z późn. zm.) oraz od wymagań wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych określonych w §4 ust.1 i 3 Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. z 2014r. poz.1227).

#### dla przebudowy

drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewo DK 16 w zakresie przebiegu poza terenem kolejowym (zamkniętym) w odległości mniejszej niż 20m od osi skrajnego toru i jednocześnie w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego stanowiącego działki o nr : dz. 51/1, obręb Maruny, gm. Barczewo

Postanowienie wydaje się na : **Powiatową Służbę Drogową**  
10 – 429 Olsztyn, ul. Cementowa 3

### UZASADNIENIE

W dniu 19 października 2017r. wpłynął do Starostwa Powiatowego w Olsztynie wniosek Pana Andrzeja Banaszak o uzgodnienie (w formie postanowienia) przebiegu projektowanej drogi powiatowej poza terenem zamkniętym, należącym do PKP, w odległości mniejszej niż 20m od osi skrajnego toru i jednocześnie w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego. Do wniosku załączono pozytywną Opinię PKP Polskich Linii Kolejowych S.A..

Organ z uwagi na spełnienie wymogów formalnych, w tym, załączoną pozytywną opinię PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 09 października 2017r., znak : IZIWb-505-378a/2017 na odstępowo od przepisów określonych w art.53 ustawy o transporcie kolejowym dla przedmiotowego zamierzenia przychylił się do prośby Inwestora.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.

### POUCZENIE

Na postanowienie służy stronom zawiadomienie do Wojewody Warmińsko-Mazurskiego za pośrednictwem Starosty Olsztyńskiego w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

#### Postanowienie otrzymują:

- 1) Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie (+ 1 zał.)  
10 – 429 Olsztyn, ul. Cementowa 3  
na ręce osoby upoważnionej : Andrzej Banaszak  
NEOX sp. z o.o., 80 – 110 Gdańsk, ul. Na Zboczu 86
- 2) Polskie Koleje Państwowe S.A. (dz.51/1 Maruny, gm. Barczewo)  
Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku  
10 – 404 Olsztyn, ul. Lubelska 5

#### do wiadomości :

- 3) PINB w Olsztynie
- 4) a/a (+ 1 zał.)  
10 – 219 Olsztyn, ul. Kasprzycza 1

z up. STAROSTY OLSZTYŃSK.  
Grzegorz Wiczeński  
Dyrektor Wydziału  
Budownictwa i Inwestycji

2017-10-24  
Wysłano dnia .....  
podpis *Grzegorz Wiczeński*

Sprawę prowadzi : Anna Olikowska, tel. 89 523 28 85, (poniedziałek – piątek w godz. 9.00-13.00, pak.226), L.dz.12604/2017

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

## 1.2 Decyzja środowiskowa



### REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W OLSZTYNIE

WOŚ.4210.2.2017.JC.34

POWIATOWA SŁUŻBA DROGOWA  
w Olsztynie  
wpłynęło dnia 2018-03-20  
L.dz. 1657  
+ Zał. Chorakowski

Olsztyn, 16 marca 2018 r.

#### DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 84 ust. 2 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 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 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie, reprezentowanej przez pełnomocnika - Pana Andrzeja Banaszaka

ustalam  
środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16 wg wariantu 1 i jednocześnie

#### I. określam:

##### A. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi powiatowej nr 1442N (stary nr 1430N) na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16 od km 6+080 do km 16+515, o łącznej długości 10,435 km. Droga o dawnym numerze 1430N, na podstawie uchwały nr XIII/130/2016 Rady Powiatu w Olsztynie z dnia 31 marca 2016 r. zmieniła numer na 1442N (Dz. Urz. Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 2016 r., poz. 1732). Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Barczewo.

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

- 1) ograniczyć szerokość pasa terenu zajętego pod budowę do minimum; systematycznie porządkować plac budowy, a po zakończeniu prac budowlanych przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego;
- 2) na etapie realizacji inwestycji zapewnić dobry stan techniczny sprzętu oraz prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu, posiadających aktualne atesty;

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018

Decyzja WOŚ.4210.2.2017.JC.34



- 3) nie dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do środowiska, w tym w kierunku cieków i rzek;
- 4) zaplecza budowy, a w szczególności: bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów lokalizować z wykluczeniem:
- a) terenów w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów podlegających ochronie akustycznej,
  - b) obszarów sąsiadujących z obiektami wpisanymi do ewidencji zabytków,
  - c) obszarów leżących w zlewni bezpośredniej rzeki Pisy Warmińskiej,
  - d) terenów objętych ochroną prawną ze względu na Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny, tj.: od km 6+080 do km 8+620 (obustronnie), od km 8+620 do 8+800 (prawostronnie), od km 9+780 do km 15+340 (prawostronnie) oraz od km 15+250 do km 16+400 (obustronnie),
  - e) bezpośrednim sąsiedztwem zbiorników i cieków wodnych,
  - f) terenów podmokłych i torfowisk;
- 5) zaplecza budowy lokalizować:
- a) w miejscach przereźnień alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew niepodlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą;
  - b) poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m);
- 6) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (od godz. 6.00 do 22.00); wykluczyć transport w godzinach nocnych;
- 7) unikać prowadzenia, w obrębie miejscowości, prac hałaśliwych i związanych z pyleniem w szczycie letnich upałów;
- 8) materiały budowlane dostarczać od firm zewnętrznych, zgodnie z aktualnym zapotrzebowaniem; materiały budowlane magazynować w kontenerach lub w wyznaczonym miejscu na terenie budowy, zabezpieczonym przed ewentualnym zanieczyszczeniem gleby (co najmniej utwardzonym prefabrykowanymi płytami drogowymi);
- 9) maszyny i sprzęt używany podczas prac budowlanych garażować na wyznaczonym do tego celu utwardzonym placu, na terenie zaplecza budowy;
- 10) zaplecze budowy wyposażić w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
- 11) zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania paliw i tankowania maszyn i pojazdów budowlanych na zapleczu budowy; czynności te wykonywać w wyznaczonym miejscu, w sposób niedopuszczający do skażenia gruntu i wód powierzchniowych;
- 12) zaplecze i plac budowy, w tym miejsce tankowania maszyn budowlanych wyposażić w środki chemiczne (sorbenty) do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów); w sytuacji wycieku związków ropopochodnych zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom w celu unieszkodliwienia;
- 13) organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać powstawaniu lub minimalizować ilość

powstających odpadów budowlanych; odpady powstające na każdym etapie przedsięwzięcia gromadzić selektywnie w wyznaczonym miejscu, poza obszarem spływu wód opadowych i roztopowych; odpady niebezpieczne magazynować w zamykanych, szczelnych kontenerach zabezpieczonych przed wpływem opadów atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych; zapewnić regularny odbiór odpadów budowlanych przez uprawnione podmioty;

14) wierzchnią, próchniczą warstwę ziemi, zdjętą na etapie robót ziemnych magazynować osobno w pobliżu inwestycji i wykorzystać do zadarniania nowego sąsiedztwa drogowego w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki;

15) ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy okresowych 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;

16) 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;

17) w celu ograniczenia oddziaływania na herpetofaunę wykonać, pod nadzorem herpetologicznym, obustronne ogrodzenia placu budowy płotkami tymczasowymi na odcinkach drogi:

- a) od km 8+270 do km 8+400,
- b) od km 9+900 do km 10+000,
- c) od km 11+100 do km 11+200,
- d) od km 11+700 do km 11+900,
- e) od km 12+020 do km 12+620,
- f) od km 12+720 do km 12+890,
- g) od km 13+790 do km 13+960,
- h) od km 14+020 do km 14+430,
- i) od km 15+070 do km 15+100,
- j) od km 15+330 do km 15+620,

w trakcie prowadzonych prac, na wskazanie nadzoru przyrodniczego lokalizacja płotków może ulec zmianie;

18) tymczasowe wygradzenia wykonać np. z grubej folii ogrodniczej o wysokości 50 cm, rozpiętej naprzemiennie pomiędzy palikami rozstawionymi w odległości 1 m od siebie, zamocowanymi stabilnie w gruncie; górną krawędź zagiąć przewieszką ok. 10 cm na górnej krawędzi folii w kierunku przeciwnym do drogi, aby uniemożliwić wspinanie się drobnych zwierząt; płotek obsypać ziemią z obu stron wygradzenia, aby uniemożliwić przechodzenie zwierząt pod folią i aby w miejscach łączenia folii nie było szczelin umożliwiających przekraczanie ogrodzenia przez płazy i gady; zakończenia ogrodzenia wykonać w kształcie litery „U”, aby powodowały zmianę kierunku ruchu zwierząt;

19) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 września do końca lutego;

20) wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem entomologicznym;

21) zweryfikować zasiedlenie przez nietoperze drzew o średnicy pnia powyżej 60 cm

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



przeznaczonych do wycinki w okresie od 1 września do 15 października;

22) wycinkę drzew o średnicy powyżej 60 cm w okresie od 16 października do końca lutego, z uwagi na możliwość wykorzystywania ich przez nietoperze jako miejsca zimowania, prowadzić pod nadzorem chiropterologicznym; podczas nadzoru chiropterologicznego szczególną uwagę zwrócić na drzewa dziuplaste (wnętrze dziupli), spękania pni oraz odstające fragmenty kory, które wykorzystywane są jako miejsca zimowania;

23) pnie drzew znajdujących się w obrębie placu budowy, nieprzewidzianych do wycinki zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych odpowiednimi osłonami; prace w obrębie bryły korzeniowej prowadzić ręcznie (małe wykopy) lub przy użyciu mikrokoparki (skrócenie czasu); optymalnie, prace w wykopach należy prowadzić w okresie spoczynku zimowego drzew tj. od 1 października do końca lutego, ewentualnie wiosną – wówczas w czasie pogody pochmurnej lub deszczowej; w słońcu korzenie nie powinny być dłużej niż 1 godzinę, na powietrzu natomiast nie dłużej niż 2 godziny; na powietrzu w stanie wilgotnym - nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem użyć hydrożelu, mokrego torfu, mat lub tkanin jutowych; przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu korzenie zabezpieczyć hydrożelem i wykop nakryć; powierzchnię cięć korzeni zabezpieczyć; przyciętym korzeniom umożliwić regenerację przez wykonanie ekranu korzeniowego, zbudowanego przy pomocy pali, siatek i folii; wykop należy wypełnić od strony drzewa warstwą ziemi urodzajnej.

#### **C. wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

1) przepusty drogowe w km: 8+328,86, 9+950,00 i 11+146,20 przystosować do migracji płazów, poprzez wykonanie obustronnych półek przejazdowych gruntowych, wyniesionych ponad poziom wody średniej, połączonych z gruntem przed i za przepustem;

2) zastosować stałe, obustronne płotki zabezpieczające dla herpetofauny o wysokości 0,50 m na następujących odcinkach drogi:

- a) od km 8+280 do km 8+370,
- b) od km 9+900 do km 10+050,
- c) od km 11+130 do km 11+200;

3) zaprojektować nasadzenia zastępcze w liczbie 328 drzew o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1m) nie mniejszych niż 14 cm; nasadzenia wykonać przy użyciu rodzimych gatunków drzew.

**II. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

**III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.**

**IV. Na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

**V. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

#### **UZASADNIENIE**

Przedmiotowa inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej nr 1430N na odcinku

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018

od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16, na odcinku ponad 10 km, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *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. Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy *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 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”, dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 8 lutego 2017 r. Inwestor - Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie, reprezentowany przez pełnomocnika - Pana Andrzeja Banaszaka, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z wnioskiem (uzupełnionym pod względem formalnym w dniu 27 lutego i 1 marca 2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia drogowego. Planowana inwestycja realizowana będzie w części na terenie, przez który przebiegają linie kolejowe, stanowiącym teren zamknięty w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (Dz. U. z 2016 r., poz. 1629 z późn. zm.). Planowana inwestycja realizowana będzie m. in. na działce nr 51/1, obręb 17 Maruny, która została wymieniona w Tomie XIV Załącznika do decyzji Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2014 r. *w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych* (Dz. Urz. MliR. z 2014 r., poz. 25 z późn. z m.). Stosownie do treści art. 75 ust. 6 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego w części na terenach zamkniętych jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, w przedmiotowym przypadku - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie. Do wniosku o wydanie decyzji dołączono:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wersją elektroniczną,
2. upoważnienie do występowania w imieniu Inwestora,
3. wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów,
4. załącznik graficzny *Projekt zagospodarowania terenu z zaznaczonym przewidywanym terenem*, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Z uwagi na liczbę stron postępowania powyżej 20, poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać, a także wypisy z rejestru gruntów (lub inny dokument wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków) zostały przedłożone wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zawiadomieniem z 3 marca 2017 r., znak: WOOŚ.4210.2.2017.JC.3, tutejszy organ poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz w związku z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz.U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej kpa, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 20, były powiadamiane o każdej czynności w postępowaniu w drodze obwieszczenia, które umieszczano na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń tutejszego urzędu oraz tablicy Urzędu Miasta i Gminy Barczewo.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, Regionalny

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w dniu 3 marca 2017 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Organ inspekcji sanitarnej w opinii z 20 marca 2017 r., znak: ZNS.4083.54.2016.SG uznał, że dla przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, mając na uwadze uwarunkowania wymienione w art. 63 ustawy ooś kwalifikujące przedsięwzięcie do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, stwierdził, że ze względu na rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia, możliwość wystąpienia uciążliwości i emisji do środowiska, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji oraz ze względu na wycinkę przydrożnych drzew tworzących aleje wyróżniające się walorami historyczno-przyrodniczo-krajobrazowymi, konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. W wydanym 3 kwietnia 2017 r. postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (znak: WOOŚ.4210.2.2017.JC.8), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem, m.in. oddziaływania przedsięwzięcia (w tym wycinki roślinności) na gatunki roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie oraz walory krajobrazowe obszaru inwestycji. Jednocześnie, stosownie do art. 63 ust. 5 ustawy ooś, postanowieniem z 8 maja 2017 r. znak: WOOŚ.4210.2.2017.JC.11, organ zawiesił niniejsze postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przy piśmie z 14 listopada 2017 r., Pan Andrzej Banaszak - pełnomocnik Inwestora przedłożył 3 egzemplarze z zapisem elektronicznym *Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla zadania pt. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430 N (aktualny numer 1442N) na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16”*, zwanego dalej raportem ooś, opracowanego w listopadzie 2017 r. przez Pracownię Badań Środowiskowych ACER s.c. pod kierownictwem dr inż. Iwony Łaźniewskiej. Wraz z raportem ooś przedłożona została kopia mapy ewidencyjnej poświadczona przez Starostę Olsztyńskiego, obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmująca obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać oraz wypisy z wykazu podmiotów i z wykazu działek objętych ww. terenem.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z 22 listopada 2017 r., znak: WOOŚ.4210.2.2017.JC.15 podjął przedmiotowe postępowanie, z uwagi na ustąpienie przyczyny uzasadniającej jego zawieszenie. W związku że stwierdzonymi przez tutejszy organ rozbieżnościami dotyczącymi zasięgu oddziaływania inwestycji (przedłożone z raportem ooś mapy zasięgu izofon normatywnych wskazały na większy zasięg oddziaływania przedsięwzięcia niż zostało to zobrazowane na złożonym wraz z wnioskiem załączniku graficznym z zaznaczonym zakresem inwestycji i zasięgiem jego oddziaływania), pełnomocnik Inwestora, przy piśmie z 20 grudnia 2017 r. przedłożył zweryfikowany załącznik graficzny oraz wypisy z wykazu podmiotów i z wykazu działek wynikających ze zweryfikowanego zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, RDOŚ w Olsztynie, pismem z 4 grudnia 2017 r., wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie przedsięwzięcia i warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Dodatkowo, z uwagi na wejście w życie, z dniem 1 stycznia 2018 r., nowych przepisów dotyczących obowiązku uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych,

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - *Prawo wodne*, RDOŚ w Olsztynie, pismem z 4 stycznia 2018 r. wystąpił o ww. stanowisko do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

W swojej opinii z 5 stycznia 2018 r., znak: ZNS.4083.103.2017.EW, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wyraził pozytywne stanowisko w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych dla realizacji przedsięwzięcia. Natomiast Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie (organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych – zgodnie z zawiadomieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku z 18 stycznia 2018 r., znak: BI.RZŚ.0144.2.2018.MJ o przekazaniu sprawy, zgodnie z właściwością), postanowieniem z 12 lutego 2018 r., znak: BI.ZZO.4.463.6.2018.WD uzgodnił warunki realizacji inwestycji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W myśl art. 33 ustawy ooś, RDOŚ w Olsztynie zapewnił udział społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu. Obwieszczeniem z dnia 4 grudnia 2017 r., znak: WOOŚ.4210.2.2017.JC.22, podano do publicznej wiadomości informację o przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii sanitarnej, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, miejscu, sposobie i terminie składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie (od 7 grudnia 2017 r. do 5 stycznia 2018 r.) oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Ww. obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń ww. urzędu i Urzędu Miasta i Gminy Barczewo. Dodatkowo, obwieszczenie zostało przesłane do przewodniczącego Rady Osiedla w Barczewie oraz do sołtysów miejscowości, przez które przebiega przedmiotowa inwestycja z prośbą o podanie jego treści do publicznej wiadomości. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga dotycząca realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełnił wymóg art. 10 § 1 kpa i zawiadomieniem oraz obwieszczeniem z 16 lutego 2018 r. poinformował wszystkie strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym i możliwości zapoznania się z aktami sprawy, wypowiedzenia się co do zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga, jak również nikt nie skorzystał z możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1442N (stary nr 1430N) na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16 od km 6+080 do km 16+515, o łącznej długości 10,435 km. Droga o dawnym numerze 1430N, na podstawie uchwały nr XIII/130/2016 Rady Powiatu w Olsztynie z dnia 31 marca 2016 r. zmieniła numer na 1442N (Dz. Urz. Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 2016 r., poz. 1732). Wskazana w postanowieniu ooś z 3 kwietnia 2017 r. długość odcinka drogi objętego przedsięwzięciem wynosi ponad 16 km i wynikała z treści przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia. Jak wyjaśnił Wnioskodawca w piśmie z 31 stycznia 2018 r., podana na wcześniejszym etapie postępowania długość inwestycji wynikała z pisarskiej omyłki (powinno być 10,435 km, jak wskazuje raport ooś). Faktyczny zakres inwestycji nie zmienił się w toku postępowania, czego potwierdzeniem jest pozostała treść dokumentacji i wszystkie do niej załączniki, w tym załączniki graficzne.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Barczewo. Analizowana droga stanowi ważne połączenie północnych peryferii Olsztyna do

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



drogi krajowej nr 16, przy czym jej wykorzystanie wzrośnie po zakończeniu budowy południowej obwodnicy Olsztyna (może stanowić dodatkowe połączenie dróg krajowych nr 16 i 51 na północ od Olsztyna).

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

1. przebudowę nawierzchni drogi oraz dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla obciążenia 100 kN,
2. budowę poboczy,
3. budowę chodników,
4. przebudowę i budowę przepustów,
5. przebudowę i budowę rowów,
6. przebudowę kolizji z infrastrukturą techniczną,
7. wycinkę drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
8. wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Nie planuje się rozbiórkę obiektów kubaturowych, kapliczek, krzyży itp.

W obecnym stanie przedmiotowy odcinek drogi jest w złym stanie. Jest to bardzo wąska droga (do 7,0 m wraz z lokalnymi poszerzeniami) o nawierzchni bitumicznej posiadającej liczne uszkodzenia, nierówności, zapadnięcia i wyboje.

Na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano 2 warianty inwestycyjne (Wariant 1 i 2). Technologia konstrukcji i kilometrów dwóch wariantów nie różnią się. Trasa przedmiotowej drogi w obydwu wariantach przebiega po śladzie istniejącej, z niewielkimi korektami na łukach, skrzyżowaniach, w miejscach zatok autobusowych, na poszerzeniach i w pobliżu istniejących drzew. Szerokość jezdni w każdym wariantcie wyniesie 5,5 m (2 x 2,75 m) z poszerzeniami na łukach. Wariant 1 zakłada szerokość pobocza 0,75 m oraz jednostronny chodnik w terenie zabudowanym o szerokości 2,0 m. Natomiast w wariantcie 2 przewidziano pobocza o szerokości 1,0 m i jednostronne chodniki w terenie zabudowanym o szerokości 2,0 m. Istotną różnicą pomiędzy wariantami jest założenie dotyczące wycinki drzew. W przypadku wariantu 1 wycięte zostaną 164 drzewa rosnące w skrajni drogi i jego realizacja jest znacznie korzystniejsza dla środowiska niż zaproponowany wariant 2, w którym do wycinki przeznaczono 336 drzew.

Sposobem ograniczenia strat w zasobach środowiskowych (w tym przyrodniczych) na trasie inwestycji liniowej jest taka korekta jej trasy, która pozwala na ominięcie najbardziej wartościowych obiektów przy jednoczesnym dotrzymaniu norm emisyjnych w stosunku do społeczeństwa. Z wykonanej w raporcie oś analizy wielokryterialnej wariantów wynika, że przy sumarycznie analizowanych oddziaływaniach dla całych odcinków wariantów inwestycyjnych łączna liczba kolizji ze środowiskiem przyrodniczym będzie mniejsza w wariantcie 1 (wybrany do realizacji), co oznacza, że wariant ten będzie bardziej korzystny dla środowiska. Zdecydowała o tym głównie mniejsza ilość drzew do wycinki w pasie drogowym, mniejsza utrata stanowisk chronionych gatunków nadrzewnych porostów, mniej utracanych stanowisk chronionej fauny (głównie ornitofauny), a także mniejsza utrata walorów krajobrazowych w związku z mniejszą zajętością terenu pod poszerzany pas drogowy i mniejszą wycinką drzew w alei przydrożnej.

Obszar gminy Barczewo to w dużej mierze tereny o charakterze rolniczym. Inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na gleby i ich wykorzystanie. Nie przewiduje się prowadzenia omawianej drogi nową trasą, a zmiany przebiegu drogi będą bardzo niewielkie (kilkumetrowe) i ograniczą się jedynie do niewielkich korekt przebiegu i łuków. Na etapie realizacji prac budowlanych oddziaływania również nie będą znaczące. Zniszczona zostanie nawierzchnia



w miejscach przeznaczonych pod zaplecze budowy, tj. w miejscach składowania materiałów do budowy i parku maszynowego. Na całej długości przebudowywanej drogi usunięta zostanie istniejąca nawierzchnia oraz rozebrana podbudowa. Przystąpienie do prac budowlanych wiązać się będzie z powstaniem co najmniej jednego zaplecza budowy. Będą one zlokalizowane z wykluczeniem terenów wskazanych w sentencji decyzji. Zaplecza budowy mogą znajdować się na terenach z zabudową usługową, magazynową, na nieużytkach, porośniętych nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Pod lokalizację placu budowy należy w pierwszej kolejności brać pod uwagę tereny Skarbu Państwa lub w trwałym zarządzie Inwestora. Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym będą poprzedzone usunięciem warstwy próchnicznej (humusu) w niewielkim stopniu, z uwagi na realizację inwestycji w dotychczasowym śladzie. Warstwa ziemi urodzajnej zostanie spryzmowana w bliskości robót w celu jej ponownego wykorzystania do rekultywacji terenu. Czasowo składowane będą również drzewa wycinane w związku z realizacją inwestycji. Rozbiórka będzie prowadzona etapowo z czasowym składowaniem pozyskanego z rozbiórki materiału. Plac budowy będzie utrzymywany w należyтым porządku, zastosowana będzie odpowiednia liczba sanitariatów i pojemników na odpady. Dobry stan techniczny sprzętu używanego do robót budowlanych znacznie zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu, a tym samym zapobiegnie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi i gleb. Niemniej, teren bazy materiałowo-sprzętowej zostanie co najmniej utwardzony prefabrykowanymi płytami drogowymi. Należy zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania paliw i tankowania maszyn i pojazdów budowlanych na zapleczu budowy. Czynności te będą wykonywane w wyznaczonym miejscu, w sposób niedopuszczający do skażenia gruntu i wód powierzchniowych. Cysterna do tankowania będzie wyposażona w zapas sorbentu. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone do oczyszczalni. W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te należy niezwłocznie zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania. W razie ewentualnych wycieków substancja zostanie zebrana za pomocą sorbentu, dlatego konieczne jest posiadanie przez wykonawcę prac budowlanych środków chemicznych (sorbentów) neutralizujących ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujących możliwość skażenia gruntu.

W trakcie budowy może dochodzić do nieznacznego przemieszczania się niewielkich mas ziemnych. W obszarze inwestycji nie stwierdzono czynnych osuwisk.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się ze wzrostem zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi. Przewidywany strumień pojazdów jest bardzo umiarkowany, a droga na tym odcinku jest poddawana utrzymaniu zimowemu bez stosowania środków odladzających.

Budowa przedmiotowej drogi spowoduje powstanie odpadów z rozbiórki nawierzchni i podbudowy drogi, rozbiórki kolidującej infrastruktury technicznej, prac ziemnych oraz wycinki drzew i krzewów, a także odpadów z zaplecza budowy. Prace budowlane organizowane będą w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych. Wszystkie materiały z rozbiórki będą podlegać sortowaniu, celem ich odzysku. Odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z funkcjonowaniem drogi (piasek z zimowego utrzymania drogi, drewno z wycinek/wiatrołomów,

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



uszkodzone stalowe elementy infrastruktury drogowej, itp.). Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Pojemniki na odpady komunalne powstające w trakcie eksploatacji drogi będą regularnie opróżniane przez wyspecjalizowaną firmę zajmującą się utrzymaniem czystości.

Likwidacja przedmiotowej drogi wiązałaby się z demontażem nawierzchni i wszystkich warstw konstrukcyjnych, chodników, krawężników, oświetlenia, itp. Prace te wykonywane będą przez firmę zewnętrzną. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć tak, jak na etapie budowy przedsięwzięcia.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i wibracji, których źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, w rejonie robót budowlanych, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Prace budowlane prowadzone będą również w bliskim sąsiedztwie zabudowy (na odcinkach drogi przebiegających przez miejscowości). Celem zmniejszenia uciążliwości dla mieszkańców przyległych terenów, należy prowadzić najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac budowlanych, a prace budowlane wykonywane będą tylko w porze dziennej. Hałas powodowany przez pracę maszyn, można zminimalizować poprzez stosowanie sprawnych, dobrze konserwowanych, posiadających aktualne atesty urządzeń. Oddziaływanie na klimat akustyczny i w zakresie wibracji w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót. Ze względu na uciążliwości akustyczne organizowanych na potrzeby realizacji inwestycji zapleczy budowy, wskazano, aby miejsca te organizowane były poza bezpośrednim sąsiedztwem terenów objętych ochroną akustyczną. Powyższe ograniczenie przyczyni się również do zmniejszenia zapylenia i czasowych utrudnień w lokalnej komunikacji samochodowej.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. Dla analizowanej drogi przeprowadzono w raporcie o oś analizę uciążliwości akustycznej, na podstawie prognozowanego natężenia ruchu na rok 2018 i 2028, z uwzględnieniem prędkości pojazdów (40 km/h w miejscowościach i 90 km/h – poza miejscowościami). W przedłożonym raporcie o oś przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z użytkowaniem przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania *Traffic Noise 2010 PE* opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31-133". Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi zidentyfikowano tereny podlegające ochronie akustycznej: tj. faktycznie zagospodarowane tereny o funkcji mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej. Na podstawie ww. danych wyliczono prognozowane poziomy hałasu przy fasadach budynków stojących w pierwszym rzędzie od analizowanej drogi. Na przebudowywanym odcinku drogi, dla założonych strumieni ruchu (niewielkie natężenie ruchu z niewielkim udziałem pojazdów ciężkich) oraz przewidywanych prędkości nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Ponadto nowa, dobrej jakości nawierzchnia będzie minimalizować oddziaływania hałasowe związane z toceniem się kół. Wobec powyższego, stwierdzono, że nie ma potrzeby wprowadzania jakichkolwiek środków technicznych dla minimalizacji oddziaływań hałasowych. Biorąc pod uwagę brak przekroczeń i przedłożone wyniki symulacji komputerowych, w ocenie tutejszego organu nie zachodzi również potrzeba wykonania pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

§

data 20.03.2018



Oddziaływaniem podczas eksploatacji drogi będą drgania mechaniczne generowane na styku pojazdu z nawierzchnią, a następnie propagowane przez podłoże do otoczenia, głównie do sąsiednich budynków. Dla oceny oddziaływania na środowisko mogą być istotne tylko drgania wzbudzane pojazdami ciężarowymi oraz autobusami. Na przedmiotowej drodze, z uwagi na blisko zlokalizowaną zabudowę planowane jest ograniczenie prędkości do 40 km/h w miejscowościach. To ograniczenie, w powiązaniu z nową, równą nawierzchnią i wzmocnioną jej podbudową będzie skutecznie minimalizować oddziaływania wibracyjne.

W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia emisja spalin i hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto oddziaływania z tego etapu przedsięwzięcia wiązałyby się z pyleniem pochodzącym z prac demontażowych i ruchu pojazdów budowlanych. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji, w tym wprowadzony na czas budowy ruch wahadłowy. 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 nieorganizowanej emisji par asfaltu. Największą uciążliwością będzie wzrost zapylenia o lokalnym zasięgu, dlatego zaplecza budowy będą oddalone od terenów mieszkaniowych. Etap realizacji przedsięwzięcia, pomimo możliwego okresowo wysokiego poziomu stężeń emitowanych zanieczyszczeń (zwłaszcza tlenków azotu) w bliskim sąsiedztwie placu budowy, nie będzie stanowił zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego, nie wpłynie w istotny sposób na warunki aerosanitarne i nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. W celu ograniczania negatywnego wpływu prac budowlanych na powietrze atmosferyczne zapewniona będzie właściwa organizacja placu budowy oraz prac budowlanych i transportowych.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi źródłem zanieczyszczenia powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza wykonano w raporcie oś obliczenia emisji zanieczyszczeń oraz przeprowadzono modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji w otoczeniu przedmiotowej drogi w dwóch horyzontach czasowych: dla roku 2018 oraz 2028, z uwzględnieniem prognozowanego natężenia ruchu i struktury pojazdów. Przeprowadzone zostały analizy podstawowego zanieczyszczenia motoryzacyjnego, definiującego uciążliwość drogi dla czystości powietrza, tj. tlenków azotu, benzenu i pyłu PM<sub>2,5</sub>. Kierując się zasadą ostrożności, emisję frakcji pyłowej 2,5 µm przyjęto jako 100 % emisji pyłu ogółem. Pozostałe zanieczyszczenia emitowane ze spalinami pominięto, jako niedecydujące o stopniu uciążliwości emisji drogowej dla środowiska. Analizę przeprowadzono dla prędkości – 40 km/h – na odcinkach w miejscowościach i 90 km/h na pozostałych obszarach. Na podstawie ustalonej emisji z przedmiotowego odcinka drogi dla obu rozważanych wariantów inwestycyjnych oraz wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń pochodzenia motoryzacyjnego stwierdzono, że oddziaływania na czystość powietrza, w stanie docelowym, niezależnie od wybranego do realizacji wariantu, będą niższe od odpowiednich poziomów dopuszczalnych i poziomów odniesienia. Najwyższe stężenia będą dotyczyć podstawowego zanieczyszczenia motoryzacyjnego powietrza tj. tlenków azotu i mogą wynieść ok. połowy średniorocznego stężenia dopuszczalnego tego zanieczyszczenia w powietrzu.



Przebudowywana droga przecina ciek: strumień Orzechówka w m. Barczewko (w km ok. 9+495), strumień Maruna za m. Barczewski Dwór (w km ok. 15+410) i rzekę Pisa Warmińska w Barczewie (w km ok. 16+250). Droga przebiega w sąsiedztwie jeziora Wadąg znajdujące się w odległości ok. 180 m po prawej stronie (km ok. 7+600). Analizowany odcinek drogi powiatowej leży na obszarze dorzecza Pregoty, w regionie wodnym Łyny i Węgorapy (dla którego obowiązującym jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. 2016, poz.1959) w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty), w granicach następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- 1- Wadąg, kod: PLLW30454 – naturalna część wód w złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego Ramowej Dyrektywy Wodnej. Ustalono derogacje do 2021 r., czyli odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowego, ponieważ osiągnięcie celu do 2015 r. nie było możliwe z powodu braku możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnych kosztów;
2. Orzechówka, kod: PLRW70001858449529 - naturalna część wód w dobrym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego;
3. Wadąg od wypływu z jeziora Pisz do wypływu z jez. Wadąg, kod: PLRW7000205844959 – naturalna część wód w złym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego Ramowej Dyrektywy Wodnej;
4. Maruna, kod: PLRW7000185844929 - naturalna część wód w dobrym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego.

Inwestycja usytuowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 20 PLGW700020 (dorzecze Wisły, region wodny Dolnej Wisły). Stan ilościowy i chemiczny JCWPd jest dobry i nie zagrożony ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty, przedsięwzięcie położone jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią i nie koliduje z jego celami i planami zarządzania ryzykiem powodziowym.

Inwestycja położona jest na Głównym Zbiorniku Wód Podziemnych nr 213 o nazwie *Zbiornik międzymorenowy Olsztyn nr 213*, który rozciąga się od miasta Dobre Miasto do m. Świętajno i składa się z dwóch międzymorenowych, czwartorzędowych poziomów wodonośnych. Poziomy wodonośne górny i dolny są zbudowane z piasków o zróżnicowanej granulacji tworzących wielopiętrowy system warstw rozdzielonych seriami osadów słabo przepuszczalnych (gliny zwałowe, iły bądź mułki ilaste zatokowe). Górny poziom wodonośny charakteryzuje się miąższością od 0 do 10 m (lokalnie ponad 30 m), zaś dolny ma miąższość od 30 do 50 m (lokalnie przekracza 100 m). Miąższość utworów rozdzielających oba poziomy jest bardzo zróżnicowana i wynosi od kilku do nawet 40 m. Zwierciadło wody występuje na różnych głębokościach – od kilku metrów do ponad 60 m, najczęściej pod przykryciem glin zwałowych. Zasilanie wód podziemnych zbiornika zachodzi na całym jego obszarze i następuje przede wszystkim na drodze infiltracji opadów atmosferycznych do najwyższego poziomu czwartorzędowego wód gruntowych.

Z analizy budowy geologicznej wynika, że na dokumentowanym terenie na głębokości 60-70 m mogą wystąpić dwa horyzonty wodonośne podzielone wkładką trudno przepuszczalnej gliny morenowej o miąższości od 0 do ok. 8+10 m, która występuje w okolicy Barczewa i wyklinowuje się w kierunku Różnowa tak, że na ostatnich 4 km drogi (okolice jeziora Wadąg) nie ma warstwy gliny. Pierwszy horyzont wodonośny tworzą wody występujące płytko pod powierzchnią ziemi, wypełniając lokalne zagłębienia terenowe oraz wody o charakterze sączeni śródglinnych, występujące w profilu wkładki gliny morenowej. Drugi horyzont wodonośny tworzą zawodnione utwory



piaszczysto-żwirowe, które zalegają pod wkładką gliny morenowej. Omawiana warstwa wodonośna ma znacznie korzystniejsze parametry hydrologiczne dla eksploatacji wody. Warstwa ta znajduje się w obrębie chronionego i udokumentowanego zbiornika GZWP nr 213 „OLSZTYN”. Z warunków hydrogeologicznych wynika, że największe zagrożenie dla wód podziemnych stanowi obszar gdzie wyklinowanie wkładki gliniastej jest bardzo małe albo jej brak. W tych miejscach każde źródło zanieczyszczeń stwarza zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych. Pośrednim zagrożeniem dla wód rzeki Pisy i jeziora Wadąg jest ich drenujący charakter dla wód podziemnych. Głównym zagrożeniem planowanej inwestycji jest skażenie terenu substancjami ropopochodnymi powstałymi w wyniku wycieków olejów, paliwa i innych środków chemicznych z uszkodzonych w wypadku pojazdów. Przedsięwzięcie zakłada odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do rowów do rowów przydrożnych. Droga po przebudowie ma spełniać warunki drogi klasy L-lokalnej. Wielkość odprowadzanych ścieków z tego typu dróg (o podobnym natężeniu ruchu i powierzchni) nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy bezpośrednim odprowadzaniu do rowów przydrożnych bez podczyszczania.

Największe zagrożenie w trakcie realizacji inwestycji wynikać może z prac ziemnych, podczas których naruszone mogą zostać warstwy nieprzepuszczalne lub trudnoprzepuszczalne chroniące wody podziemne. Dlatego na tym etapie należy szczególną uwagę zwrócić na sprawność maszyn budowlanych i zachowanie wszelkich środków ostrożności przeciwdziałających dostaniu się zanieczyszczeń do ośrodka gruntowego (z prac budowlanych, modernizacyjnych, z transportu samochodowego i prac przy układaniu nawierzchni drogi). Ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do wód powierzchniowych, konieczne będzie zabezpieczenie zbiorników i cieków wodnych przed dopływem zanieczyszczonych wód opadowych. W tym celu w sentencji decyzji wskazano na obowiązek lokalizowania zapleczy budowy (w tym bazy materiałowo-sprzętowej i miejsca magazynowania odpadów) poza obszarami leżącymi w zlewni bezpośredniej rzeki Pisy Warmińskiej. Nie wolno dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do środowiska (w tym, w kierunku cieków i rzek). Ścieki gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość odbierana będzie przez wyspecjalizowane firmy. Zaplecza budowy będą lokalizowane poza obszarami leżącymi w zlewni bezpośredniej rzeki Pisy Warmińskiej i sąsiedztwem zbiorników i cieków wodnych oraz obszarów wodno-błotnych. Ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych, teren bazy materiałowo-sprzętowej zostanie co najmniej utwardzony prefabrykowanymi płytami drogowymi. Tankowanie maszyn budowlanych powinno być prowadzone z zachowaniem środków ostrożności. Prace budowlane mogą powodować zaburzenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji, jednakże w przypadku przedmiotowej inwestycji, z uwagi na zakres planowanych robót, oddziaływanie w tym zakresie będzie mało istotne.

Na etapie użytkowania drogi oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne będzie związane z odprowadzaniem wód opadowych i wzrostem spływów powierzchniowych podczas intensywnych opadów i gwałtownych roztopów oraz spływem zanieczyszczenia z jezdni. Jak wynika z prognozy stężeń zanieczyszczeń w wodach deszczowych i roztopowych odpływających z drogi, nie zostaną przekroczone ich limity (zwłaszcza stężeń zawiesin i węglowodorów ropopochodnych). Ponadto, rowy przydrożne odprowadzające te wody z nawierzchni drogi, będą dodatkowo redukować zawartą w nich zawiesinę. Wody opadowe odprowadzane będą w sposób dotychczasowy, tj. do rowów przydrożnych i spełniać będą wymogi Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do*



ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014, poz. 1800 z późn. zm.). Powyższy sposób odprowadzania wód nie jest sprzeczny z celami środowiskowymi dla wód podziemnych. Nie planuje się bezpośredniego odprowadzania wód opadowych i spływowych do cieków naturalnych lub jeziora Wadąg. Ponadto, ryzyko awarii na przedmiotowej drodze, z uwagi na lokalny charakter drogi i umiarkowane natężenie ruchu pojazdów z niewielkim udziałem pojazdów ciężkich, jest nieistotne.

Emisja CO<sub>2</sub> z transportu jest – przy obecnej strukturze pojazdów w strumieniu ruchu - emisją nieuniknioną i wiąże się z ruchem pojazdów. Pozostawienie odcinka drogi powiatowej nr 1330N bez zmiany nie zatrzyma emisji CO<sub>2</sub> ze spalania paliw w pojazdach, gdyż drogą nadal odbywać się będzie ruch. W przedłożonym raporcie oś wyliczono szacunkową emisję CO<sub>2</sub> w roku, z całego odcinka przewidzianego do przebudowy odcinka. Ogółem emisja CO<sub>2</sub> z tej drogi w docelowym roku 2028 (10 lat po oddaniu drogi do użytku) wyniesie 677,5 Mg/rok. Oszacowana emisja CO<sub>2</sub> jest niewielka.

Planowane przedsięwzięcie nie jest dużym zamierzeniem inwestycyjnym i ma znaczenie jedynie lokalne, przede wszystkim w skali miasta Olsztyna i miejscowości skomunikowanych z Olsztynem od jego strony północno-zachodniej. Realizacja inwestycji nie daje możliwości zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, aczkolwiek niewielka emisja z pojazdów korzystających ze zmodernizowanej drogi będzie się z czasem zmniejszać z uwagi na lepsze paliwa, silniki i samochody. Dlatego istotna jest realizacja przedsięwzięcia, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji w sposób uwzględniający zmniejszenie wrażliwości na ekstremalne zjawiska pogodowe. Dla zabezpieczenia zmodernizowanego szlaku drogowego przed konsekwencjami zjawisk wynikających z ocieplania się klimatu odpowiednio zaprojektowana będzie podbudowa i jej zagęszczanie tak, aby uniknąć możliwości powstania gruntów i ognisk wysadzinowych, co przy częstych przejściach temperatury przez zero owocuje przełomami i zniszczeniami nawierzchni. Ponadto, zastosowany będzie beton asfaltowy z wysokiej jakości mieszanek bitumicznych, charakteryzujących się wysoką mrozoodpornością, co nawet przy silnych mrozach lub częstych odwilżach zapewni trwałość nawierzchni zmodernizowanej drogi. Do realizacji przedsięwzięcia stosowane będą materiały odporne na działanie wysokich temperatur. Dodatkowo, działaniem adaptacyjnym będzie wycinka drzew w pasie drogi uniemożliwiająca powalenie się ich na jezdnię w przypadku burz, wiatrów i ciężkiego śniegu. Zmodernizowany odcinek drogi w terenie podmiejskim będzie umożliwiał uruchomienie na jego przebiegu komunikacji zbiorowej, co jest skutecznym środkiem minimalizującym emisję do powietrza CO<sub>2</sub> ze strumienia aut. Bezpośrednie zmiany mikroklimatu w sąsiedztwie drogi ograniczać się będą do pasa przydrożnego i nie mają istotnego wpływu na siedliska występujące poza liniami rozgraniczającymi.

Wzdłuż planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nie ma dużych zakładów przemysłowych, ani fabryk chemicznych, do których transportowane byłyby znaczne ilości substancji chemicznych, nie ma także stacji paliw. Dla oszacowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii na planowanym do przebudowy odcinku drogi dokonano obliczeń prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzeń stanowiących hipotetyczne zagrożenie dla ludności (np. pożar benzyny, wybuch propanu, uwolnienie chloru). Znikomo małe prawdopodobieństwo nie uzasadnia nakładania środków na poprawę zabezpieczeń w tym względzie.

Planowana inwestycja na odcinku od początku, tj. od km 6+080 do km 8+620 przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny, następnie od km 8+620 do 8+800 biegnie po jego granicy i ponownie od km 9+780 do km 15+340 stanowi północną granicę obszaru. Droga ta ponadto,

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018

S



w rejonie przejścia przez dolinę Pisy Warmińskiej, przecina ww. obszar na odcinku od km 15+250 do km 16+400. Analizowana inwestycja nie koliduje z innymi obiektami chronionymi w rozumieniu art. 6 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.). Planowana inwestycja nie koliduje z obszarami Natura 2000, najbliższej, w odległości ok. 9,5 km na zachód od początkowego odcinka drogi znajduje się obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Warmińskie Buczyny PLH280033, a nieco dalej, na południe od końca odcinka obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLH280052. Obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007 znajduje się w odległości ponad 14 km na południe od przedsięwzięcia. W związku z tym, że analizowane przedsięwzięcie nie przecina obszarów Natura 2000 przewiduje się, że żadne z gatunków, dla których powołano ww. obszary nie będą zagrożone w wyniku modernizacji drogi. Nie stwierdza się zatem możliwości wystąpienia bezpośredniego ani pośredniego negatywnego wpływu na kluczowe gatunki obszarów Natura 2000, a tym samym na ich spójność i integralność. Odległość i skala przedsięwzięcia wyklucza takie oddziaływanie.

Wzdłuż rzek, jak i małych cieków wodnych (rowy melioracyjne, strumienie) znajdują się ciągi ekologiczne o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym, współtworzące system biologicznego funkcjonowania terenu – trasy migracji zarówno drobnych zwierząt, jak i roślin. W obrębie obszaru przyległego do inwestycji zlokalizowanych jest kilka kategorii lądowych korytarzy i szlaków migracyjnych zwierząt. Pierwszy z nich dotyczy przemieszczania się płazów w okresie ich migracji wiosennej (migracja ta ma zazwyczaj charakter masowy i związana jest z przemieszczaniem się płazów po przebudzeniu ze snu zimowego, do ich miejsc rozrodu, którymi są płytkie, szybko nagrzewające się zbiorniki wodne). Płazy z reguły każdej wiosny odbywają gody w tych samych zbiornikach wodnych, zatem wytyczone szlaki mają stały charakter. Druga kategoria to szlaki migracji zwierząt drobnych. Małe zwierzęta takie jak płazy (poza okresem godowym), gady, drobne ssaki (gryzonie, owadożerne) przemieszczają się na niewielkie dystanse wykorzystując pasowe elementy struktury krajobrazu (aleje, cieki, zadrzewienia i zakrzewienia wzdłuż cieków). Z uwagi na niewielkie rozmiary przedstawicieli tej grupy zwierząt oraz trudność w interpretacji zlokalizowanych tropów i śladów przez nie zostawianych (czy są to ślady i tropy pozostawione na szlaku, czy też w miejscu stałego, bądź okresowego przebywania), jest to kategoria szlaków najtrudniejsza do zidentyfikowania i precyzyjnego wytyczenia rzeczywistej migracji w terenie. W związku z tym, dla zminimalizowania efektu izolacji populacji tej grupy zwierząt zaprojektowane zostaną przejścia również w miejscach potencjalnie mogących spełniać rolę szlaków migracyjnych (doliny, cieki). Trzecia kategoria to szlak migracji ssaków średnich (m.in.: sarna, dzik, lis, borsuk). Zwierzęta te przemieszczają się wykorzystując ciągi zadrzewień śródpolnych, niewielkich kompleksów leśnych lub zadrzewień rosnących wzdłuż cieków oraz dolin rzek. Czwarta kategoria dotyczy sieci dużych kompleksów leśnych lub dolin dużych rzek, dających możliwość przemieszczania się dużych ssaków (jeleń, łoś). Planowana inwestycja przecina korytarz 13M krajowej sieci ekologicznej ECONET 10 oraz KPn 7A sieci korytarzy ekologicznych w Polsce. Przedmiotowe zamierzenie budowlane z uwagi na swoją skalę oraz zasięg oddziaływania nie wpłynie negatywnie na ww. korytarze migracyjne zwierząt.

Ze względu na dość rozległy obszar planowanej inwestycji (ok. 10,4 km) nie będzie wystarczające zorganizowanie jednego miejsca służącego jako zaplecze budowy i miejsca postojowe dla parku maszynowego. Takie zaplecza z parkiem maszynowym będą zapewne organizowane w kilku lokalizacjach, w zależności od przyjętego etapowania prac i harmonogramu robót. Z zajęcia pod ewentualne zaplecze socjalne budowy lub czasowe postoje sprzętu ciężkiego, maszyn lub

S

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

Decyzja WOŚ.4210.2.2017.JC.34

data 20.03.2018



składowiska materiałów budowlanych, powinno wykluczyć się tereny objęte ochroną prawną, obszary leżące w zlewni bezpośredniej rzeki Pisy Warmińskiej (ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do wód powierzchniowych) oraz tereny podmokłe, torfowiska (ze względu na możliwość spływu substancji ropopochodnych z maszyn obsługujących budowę do siedlisk hydrogenicznych). Odpowiednio dobrane miejsca parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową zapewnią bezpieczeństwo ruchu i zabezpieczą przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew. W sentencji decyzji wskazano również możliwą lokalizację zapleczy budowy względem zadrzewienia.

Badania florystyczne wykonano w okresie od połowy marca do końca września 2017 r. w buforze do 200 m od osi drogi (łącznie obszar o szerokości 400 m). Dane florystyczne zbierano metodą marszrutową, wykonano spis gatunków dominujących, wyróżniających i charakterystycznych w celu określenia typu zbiorowiska roślinnego. Na terenie objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie 3 gatunków chronionych roślin: widłaka jałowcowego, bagno zwyczajne i kocanki piaskowe. W przypadku roślin nie przewiduje się oddziaływań pośrednich dotyczących terenu dalszego niż obszar zawarty w liniach rozgraniczających. Nie stwierdzono obecności stanowisk chronionych gatunków roślin, które mogłyby ucierpieć np. z powodu przesuszenia terenu w związku z prowadzeniem prac ziemnych czy też w związku ze zmianami warunków w strefie skraju lasu (po wycince drzew).

W trakcie prac terenowych poszukiwano siedlisk chronionych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. *w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania i wyznaczenia jako obszary Natura 2000*. W rejonie opracowania stwierdzono występowanie kilku płatów siedlisk chronionych – torfowisko wysokie z roślinnością torfotwórczą \*7110. Nie przewiduje się bezpośredniej kolizji z płatem tych siedlisk – minimalna odległość od rozbudowywanej drogi to 60 i 170 m dla tych dwóch obszarów. Siedliska znajdują się poza granicami obszarów Natura 2000.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew stwierdzono występowanie 10 gatunków porostów chronionych w tym 6 objętych ochroną częściową i 4 objęte ochroną ścisłą. Wszystkie obserwowane gatunki umieszczone są na Czerwonej Liście Porostów Polski (Cieśliński i in. 2006). Do najczęściej obserwowanych gatunków należy odnożyca mączysta, odnożyca kępkowa i odnożyca jesionowa. Pierwszy z nich charakteryzuje się stosunkowo szeroką skalą ekologiczną i występuje na drzewach w terenie otwartym ale również w zbiorowiskach leśnych, w miejscach widnych. Dwa kolejne gatunki zdecydowanie preferują miejsca otwarte – szczególnie drzewa przydrożne gdzie panują optymalne dla nich warunki świetlne (Cieśliński 2003a). Do najrzadziej obserwowanych porostów występujących w badanych zadrzewieniach należy włostka brązowa i pustułka rurkowata. Włostka brązowa jest obecnie najczęściej spotykanym gatunkiem z rodzaju *Bryoria*. Występuje w miejscach nasłonecznionych, najczęściej przy leśnych drogach, głównie w borach. Pustułka rurkowata występuje na różnych podłożach, zarówno w zbiorowiskach leśnych, głównie borach w miejscach nasłonecznionych do umiarkowanie ocienionych, często na cienkich gałązkach w koronach drzew. Badany odcinek drogi można podzielić na dwa fragmenty różniące się pod względem występowania porostów chronionych. Pierwszy rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1449N i ciągnie się do miejscowości Barczewko. Znaczna część tego fragmentu drogi biegnie przez tereny leśne. Ten odcinek charakteryzuje się występowaniem stosunkowo niewielkiej ilości porostów. Drugi fragment rozpoczyna się za miejscowością Barczewko i ciągnie się do miejscowości Barczewski Dwór. Wzdłuż tego odcinka rosną głównie klony i rzadziej jesiony na



których obserwowano liczne plechy porostów chronionych.

Wariant 1 zakłada wycinkę 164 drzew rosnących w skrajni drogi. Jego realizacja jest znacznie korzystniejsza dla środowiska niż zaproponowany wariant 2, w którym do wycinki przeznaczono 336 drzew. Wariant 1 pozwoli na realizację inwestycji z niewielkim wpływem na lokalną populację chronionych gatunków porostów. Dokonując planowania wycinki nie należy skupiać się tylko na zachowaniu drzew, na których stwierdzono występowanie porostów chronionych, ale należy również zachować możliwość ich dyspersji. Izolowanie ich występowania w postaci pojedynczych drzew lub niewielkich grup zadrzewień jest niekorzystne i w dłuższym wymiarze czasu może spowodować ich wyginiecie razem ze starzejącymi się drzewami, na których rosną. Kompensacją takich działań powinny być nasadzenia nowych drzew w miejsce wyciętych. Wykonane nasadzeń w odpowiedniej odległości od drogi nie będą stanowiły zagrożenia dla kierowców i staną się siedliskiem dla badanej grupy organizmów.

Przed wycinką drzew zasiedlonych przez chronione gatunki porostów inwestor ma obowiązek uzyskania zezwolenia na zniszczenie ich siedlisk i okazów. Ponadto należy podkreślić, że zasadniczą kwestią przetrwania gatunków porostów oraz innych organizmów prawnie chronionych jest odpowiedni dobór materiału sadzeniowego. 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.

Prace terenowe polegały na kontrolach obszaru objętego inwentaryzacją, wyszukiwaniu potencjalnych siedlisk gatunków bezkręgowców wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz innych gatunków podlegających ochronie prawnej. Materiały zbierano metodą marszrutową.

Stosowano następujące metody odłowu:

- czerpakowanie za pomocą czerpaka entomologicznego,
  - odłów owadów latających siatką entomologiczną,
  - pobieranie prób wodnych kasarkiem (głównie z roślinności wodnej i dna),
  - otrząsanie krzewów, niskich partii drzew i roślin zielnych na parasol entomologiczny (owady, pajęczaki),
  - „na upatrzonego” odbywa się poprzez szczegółową obserwację roślin zielnych, pni drzew, ściółki lub innych mikrosiedlisk,
  - obserwacje terenowe śladów bytności bezkręgowców (muszle, wylinki stadiów rozwojowych, sieci łowne pajęczaków, gniazda błonkówek, galasy, ślady zerowania larw motyli, miny, ślady zerowania w drewnie itp.),
  - pułapki feromonowe do odłowu doskonałych osobników pachnicy dębowej.
- W badaniach metodą odłowów do pułapek feromonowych wykorzystano syntetyczny (R)-(+)- $\gamma$ -dekalakton (feromon płciowy wytwarzany przez samce pachnicy). Jako dyspersera użyto knota ligninowego, umieszczonego w probówce o pojemności 10 ml. Probówka była przymocowana do ekranu pułapki za pomocą drutu. W trakcie prowadzonych badań wykorzystano jeden rodzaj pułapek. Pułapki były złożone z pojemnika na owady: butelki PET o poj. 5l, pomalowanej na białe. W pojemnikach pozostawiono przeźroczyste dno, które pozwalało stwierdzić obecność chrząszczy w pułapce bez konieczności jej demontażu. Do pojemnika zamontowano lejek z ekranem, na którym zawieszano fiolkę z feromonem. Ekran stanowiły czarne płyty PCV o grubości 3 mm, o wymiarach 20 x 25 cm. Lejki o średnicy 25 cm zakupiono w firmie Biowin lub wykonany został z pleksi o grubości 0,3 mm.

Dokładnie sprawdzono również bezpośrednie otoczenie drzewa, zwracając szczególną uwagę na charakterystyczne dla występowania pachnicy niskie ujścia dziupli, przez które wycieka woda,

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



wynosząc z dziupli odchody larw. Często również odchody larw oraz szczątki owadów dorosłych wnoszone są przez mrówki, bądź też samoistnie wypadają z dziupli podczas żerowania larw.

Obserwowano także imagines pachnicy dębowej na obrzeżach wlotu dziupli oraz motyle.

Stwierdzono również 5 gatunków biegaczy, które zostały usunięte z listy gatunków chronionych. Były to biegacz granulowany (*Carabus granulatus*), biegacz fioletowy (*Carabus violaceus*), biegacz ogrodowy (*Carabus hortensis*), biegacz wręgaty (*Carabus cancellatus*) oraz biegacz gajowy (*Carabus nemoralis*). Bezkręgowce te (poza mrówkami) występują na omawianym terenie pospolicie i nawet w przypadku przebudowy drogi, nie stwarza się zagrożenia istnienia tych gatunków w obrębie badanego terenu. W pobliżu drogi poszukiwano również chronionych i cennych gatunków motyli (w szczególności czerwńczyków i modraszków), jednakże w trakcie wyjść terenowych ich nie zaobserwowano. Z uwagi na obecność starych dziuplastych drzew, zdecydowano o konieczności instalacji pułapek feromonowych. Na badanym terenie zainstalowano 15 pułapek feromonowych, do których prowadzono odłowy w okresie 25 - 30 lipca 2017 r. Na prowadzenie odłowów feromonowych uzyskano zgodę RDOŚ w Olsztynie znak: WOPN.6401.3.007.2017.KP z dnia 13.07.2017 r. W trakcie odłowów feromonowych prowadzonych przy drodze powiatowej nr 1430N nie odłowiono pachnicy. Nie stwierdzono również śladów bytowania stadiów rozwojowych pachnicy we wnętrzu badanych dziupli.

Pod warunkiem prowadzenia wycinki drzew pod nadzorem entomologicznym, realizacja inwestycji nie powinna spowodować zagrożenie dla ww. bezkręgowców. Ponadto, w przypadku stwierdzenia przed usuwaniem ww. drzew siedlisk bądź okazów gatunków zwierząt podlegających ochronie gatunkowej (innych niż pachnica dębowa), prace związane z usuwaniem ww. drzew powinny być przerwane i uzyskać należy zezwolenia na odstępstwa od zakazów określonych w art. 51 ust. 1 i/lub art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

W okresie wiosennym kontrolowano obszary potencjalnych migracji, głównie w rejonie dróg, ciągów pieszych i cieków. W okresie godowym, obecność płazów w zbiornikach wodnych stwierdzana była na podstawie:

- głosów godowych (kontrolę południowe i wieczorno-nocne),
- złożonego skrzeku, występowania kijanek,
- napotkanych osobników dorosłych,
- odłowów za pomocą czerpaka herpetologicznego (dotyczy głównie kontroli występowania traszek).

Inwentaryzacja gadów prowadzona była w oparciu o kontrole potencjalnych miejsc ich występowania. Podczas badań terenowych kontrolowano potencjalne miejsca aktywności rozrodzkiej płazów, prowadzono nasłuch głosów godowych. Rejestrowano napotkane osobniki, oraz kontrolowano wszelkie zagłębienia mogące stanowić przypadkowe pułapki dla płazów i gadów. Ocenę ważności zbiorników wodnych dla populacji płazów określono na podstawie gatunków w nich stwierdzonych, ich liczebności, odległości zbiornika od innych jemu podobnych oraz walorów zbiornika jako potencjalnego miejsca rozrodu płazów w oparciu o preferencje siedliskowe poszczególnych gatunków na podstawie literatury. Inwentaryzacja gadów prowadzona była w oparciu o obserwacje w terenie potencjalnych miejsc ich występowania. Gady były wyszukiwane przede wszystkim w siedliskach odpowiednich dla poszczególnych gatunków: suchych i dobrze nasłonecznionych (np. jaszczurka zwinka) oraz bardziej wilgotnych (np. jaszczurka żyworodna, zaskroniec zwyczajny).

Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie ośmiu gatunków płazów:

- traszki zwyczajnej *Triturus vulgaris*

- kumaka nizinnej *Bombina bombina*
- rzekotki drzewnej *Hyla arborea*
- ropuchy szarej *Bufo bufo*
- ropuchy zielonej *Bufo viridis*
- żaby trawnej *Rana temporaria*
- żaby moczarowej *Rana arvalis*
- żab zielonych *Rana lessonae complex*.

Wszystkie stwierdzone gatunki objęte są ścisłą ochroną gatunkową. Do najczęściej obserwowanych gatunków należały: żaba trawna i moczarowa. Kumak nizinny występował w jednym badanym stanowisku - w km 10+820 (strona lewa, odległość stanowiska od drogi - 68 m). Na przebiegu planowanej inwestycji zidentyfikowano kilka odcinków, które mogą stanowić szlaki migracji płazów:

- km 8+270 – 8+400
- km 9+900 – 10+000
- km 11+100 – 11+200.

Podczas inwentaryzacji przebadano pod kątem występowania płazów wszelkie oczka wodne, stawy, okresowe rozlewiska, oraz sąsiadujące z inwestycją brzegi jezior i rozlewisk, które mogłyby być potencjalnie miejscem występowania, rozrodu i zimowania herpetofauny. Na terenie objętym badaniami znaleziono również 3 gatunki gadów spośród 8, które występują w Polsce:

- jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*
- jaszczurka żyworódka *Zootoca vivipara*
- padalec zwyczajny *Anguis fragilis*.

Wszystkie gatunki są objęte w Polsce ochroną gatunkową. Są one objęte również ochroną w ramach Konwencji Berneńskiej (padalec i jaszczurka żyworodna - załącznik III, jaszczurka zwinka – załącznik II). Dodatkowo jaszczurka zwinka jest wpisana do IV załącznika Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej.

Aby zapewnić odpowiednie możliwości swobodnej migracji płazów przepusty drogowe przystosowane zostaną do migracji zwierząt, poprzez wykonanie obustronnych półek przejazdowych. Ponieważ cieki przecinające drogę są ciekami okresowymi, planowane jest wykonanie półek gruntowych wyniesionych ponad poziom wody średniej, połączonych z gruntem przed i za przepustem. Dla zabezpieczenia płazów przed możliwością wejścia na pas jezdni na odcinkach szczególnie narażonych zastosowane będą obustronne płotki zabezpieczające dla herpetofauny. Zastosować można alternatywnie rampy betonowe o wysokości 0,50 m dla płazów i gadów. Betonowe konstrukcje płotków dla płazów ocenia się wyżej niż stosowane czasem ogrodzenia z siatki z tworzyw sztucznych o oczkach 5 x 5 mm i wysokości siatki 0,50 m. Te ostatnie są nietrwałe i wymagają częstego monitorowania ich szczelności w trakcie eksploatacji drogi. Szczegółowe zalecenia w tym zakresie znajdują się w literaturze: Kurek (2010)5, Kurek, Rybacki, Sołtysiak (2011)6.

W związku z rozbudową drogi nie przewiduje się zwiększenia zaburzeń migracji zwierząt. Aby ograniczyć wkraczanie płazów na teren budowy wykonane zostaną ogrodzenia płotkami tymczasowymi na wskazanych w sentencji odcinkach drogi. Ponadto, w trakcie prowadzenia prac budowlanych podejmowane będą działania zapobiegające stratom w herpetofaunie, takie jak: ewakuacja zwierząt z zasięgu prac budowlanych oraz zabezpieczenie placu budowy przed wchodzeniem płazów. Dodatkowo, celem minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia drogowego na płazy i gady, wskazano na konieczność ograniczenia możliwości tworzenia się na terenie budowy zastoisk wody, tak aby nie dopuścić do ich wykorzystania przez płazy jako miejsca

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



rozrodu lub schronienia. Podkreślić należy, że w przypadku konieczności odłowienia płazów lub gadów i/lub ich przemieszczenia należy uzyskać stosowane zezwolenie RDOŚ w Olsztynie.

W ramach oceny oddziaływania planowanej rozbudowy drogi przeprowadzono inwentaryzację ptaków w sezonie lęgowym. Badaniami objęto obszar planowanej inwestycji wraz z najbliższym otoczeniem, tj. w pasie do ok. 100 m po obu stronach osi drogi. Łącznie wykonano 14 kontroli, których celem było poznanie składu gatunkowego ptaków, ze szczególnym uwzględnieniem gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy EWG 79/409/EWG. Podczas badań stwierdzono występowanie 70 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. W sumie wykazano 788 par, z czego najliczniej występowały: bogatka *Parus major*, trznadel *Emberiza citrinella*, zięba *Fringilla coelebs* i skowronek *Alauda arvensis*. Na analizowanym obszarze stwierdzono 42 stanowiska 6 gatunków chronionych w ramach sieci Natura 2000 (bocian biały *Ciconia ciconia*, derkacz *Crex crex*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, gąsiorek *Lanius collurio*, lerk *Lullula arborea*, żuraw *Grus grus*).

Planowana w wariantcie proponowanym do realizacji (wariant I) wycinka przydrożnych drzew może spowodować utratę siedlisk 48 par ptaków z 15 gatunków. Siedliska lęgowe, które ulegną zniszczeniu dotyczą: 23 par szpaka *Sturnus vulgaris*, 4 par bogatki, 3 par: modraszki *Cyanistes caeruleus*, pleszki *Phoenicurus phoenicurus*, zięby, 2 par trznadla, oraz jednej pary: dzięcioła dużego *Dendrocopos major*, grzywacza *Columba palumbus*, kowalika *Sitta europea*, krętogłowa *Jynx torquilla*, kulczyka *Serinus serinus*, kwiczoła *Turdus pilaris*, piecuszka *Phylloscopus trochilus* i pliszki siwej *Motacilla alba*. Wszystkie ww. ptaki należą do pospolitych gatunków krajowych o populacji określanej jako liczne lub średnioliczne. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie oos, ubytek siedlisk będzie dotyczył 6,1% lokalnych populacji ptaków.

Ze względu na otoczenie obszaru inwestycji, które charakteryzuje się mozaiką terenów rolnych z licznymi elementami struktury krajobrazu z udziałem drzew (jak: kompleksy leśne, zadrzewienia i zakrzewienia śródpolne, aleje przydrożne, a na terenach zabudowy zadrzewienia parkowe) można stwierdzić, że planowana wycinka drzew nie wpłynie negatywnie na lokalne populacje ptaków. Realizacja inwestycji nie powinna również wpływać istotnie na spadek dostępnych siedlisk lęgowych wykazanych chronionych gatunków ptaków, gdyż w bezpośrednim otoczeniu występuje wiele alternatywnych miejsc, w których te ptaki mogą gniazdować. W związku z powyższym nie ma potrzeby wprowadzania działań kompensujących w postaci tworzenia zastępczych siedlisk lęgowych. Jednakże, w związku z przewidywanym oddziaływaniem realizacji planowanej inwestycji na etapie budowy wskazano wykonywanie wycinki drzew i zakrzewień poza sezonem lęgowym. Podkreślić trzeba, że Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem na zniszczenie siedlisk ptaków objętych ochroną (całorocznie) oraz na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 1 września do 15 października, a także z wnioskiem na zniszczenie gniazd ptaków w terminie od 16 października do końca lutego, jeżeli czynność ta nie jest podyktowana względami sanitarnymi lub bezpieczeństwa. Z uwagi na dużą liczbę stwierdzonych stanowisk lęgowych ptaków, nie dopuszcza się wycinki drzew w sezonie lęgowym ptaków.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie jednego gatunku ssaków podlegającego ochronie częściowej - bobra europejskiego *Castor fiber* (1337). Ślady żerowania (zgryzy) oraz tamę stwierdzono w km 8+760 strona lewa. Do pospolicie występujących gatunków chronionych w siedliskach otwartych (głównie łąki i pastwiska) analizowanego obszaru należał kret *Talpa europaea*. Na terenach otwartych obszaru objętego inwentaryzacją obserwowano liczne tropy i ślady występowania saren *Capreolus capreolus*, zajęcy *Lepus capensis* oraz myszowatych i nornikowatych



(myszy polnej *Apodemus agrarius*, nornicy rudej *Myodes glareolus*, nornika zwyczajnego *Microtus arvalis*). Mocompleksy leśne w obszarze inwestycji i ich obrzeża były miejscem stałego występowania dzików *Sus scrofa* i jeleni *Cervus elaphus*. Spośród średnich i małych ssaków stwierdzono występowanie lisa *Vulpes vulpes*.

W wyniku przeprowadzonych badań z wykorzystaniem detektora ultradźwięków stwierdzono występowanie w obszarze inwestycji następujących gatunków nietoperzy: mroczek późny *Eptesicus serotinus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri* (syn. borowiaczek), karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, mopek zachodni *Barbastella barbastellus* (syn. mopek), nocek rudy *Myotis daubentonii*. Stwierdzono także niesklasyfikowane do gatunku przelotynocków (nietoperze z rodzaju *Myotis*). Mroczek późny rejestrowany był niemal w całym terenie badań. Wysoką i bardzo wysoką aktywność tego gatunku stwierdzono nad drogą w sąsiedztwie polan zrębowych i nad polanami zrębowymi. Borowiec wielki odnotowany został w większej części terenu badań. Wysoką i bardzo wysoką aktywność tego gatunku zarejestrowano nad polanami zrębowymi oraz nad jeziorem Wadąg. Borowca leśnego stwierdzono w okolicy niewielkiego stawu rybnego na terenie wsi Biedowo. Wysoką aktywność karlika większego zarejestrowano nad jeziorem Wadąg. Nocek rudy odnotowany został jedynie nad rzeką w okolicy mostu drogi krajowej nr 16.

W warunkach realizacji inwestycji wskazano środki minimalizujące ewentualny wpływ prac związanych z wycinką drzew na tę grupę zwierząt. Ponadto, Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do RDOŚ w Olsztynie z wnioskiem na niszczenie siedlisk (żerowisk) nietoperzy.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia wystąpią zmiany w krajobrazie związane z czasowym zajęciem terenów pod plac budowy i towarzyszącą mu infrastrukturę, a także ze wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego. Hałas i emisje świetlne będą powodować efekt pośredni, tj. płoszenie wrażliwszych gatunków fauny w kierunku obszarów nie zajętych pod drogę, ale występujących w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Planowana do przebudowy droga powiatowa DP1430N jest od dziesięcioleci wykorzystywanym ciągiem komunikacyjnym. Jej obecność w krajobrazie lokalnym jest zatem ugruntowana. Oba warianty inwestycyjne proponowane przez Inwestora wykorzystują zasadniczy pas drogowy istniejącej jezdni, jednak zmieni się szerokość i przekrój poziomy drogi. Nie przewiduje się budowy żadnych obiektów typu wiadukty, mosty, estakady, przejścia dla zwierząt, które wiązałyby się z wprowadzeniem do krajobrazu istotnej dominanty krajobrazowej. Największą stratą dla walorów krajobrazotwórczych i kulturowych będzie wycinka drzew – większa w przypadku alternatywnego wariantu 2, który zakłada usunięcie 336 (tj. 33%) drzew w pasie w pasie drogowym. Wariant 1 zakłada o ok. połowę mniejszą sumaryczną wycinkę tj. 164 drzewa, co stanowi ok. 16% zinventaryzowanych drzew. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w celu odtworzenia cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych regionu koniecznym jest wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie 328 drzew o obwodach pni mierzonych na wysokości 1m, nie mniejszych niż 14 cm. Drzewa i krzewy planowane do zachowania mogą być narażone na uszkodzenia spowodowane pracami budowlanymi, należy więc dołożyć wszelkich starań, aby zapobiec takim sytuacjom i postępować zgodnie ze wskazaniami niniejszej decyzji.

W rejonie przedmiotowego odcinka drogi powiatowej nr 1430N (aktualnie 1442N) nie ma żadnych złóż minerałów, ani nie wyznaczono obszarów górniczych i terenów górniczych.

Droga powiatowa nr 1430N jest wpisana na całej długości do wojewódzkiej ewidencji zabytków prowadzonej przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**



w Olsztynie jako aleja o wybitnych i wyróżniających się walorach historyczno-przyrodniczo-krajobrazowych. Zgodnie z waloryzacją przeprowadzoną przez Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie na przewidzianym do rozbudowy odcinku Barczewo-Barczewko występuje aleja wytypowana do ochrony konserwatorskiej jako element krajobrazu kulturowego regionu. W sąsiedztwie inwestycji stwierdzono trzy obiekty zabytkowe - przydrożne kapliczki. Żadna z nich nie jest przewidziana do likwidacji lub przeniesienia. Ponadto, żaden ze zinwentaryzowanych obiektów (zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru województwa warmińsko-mazurskiego dla gminy Barczewo) nie znajduje się w bezpośrednim rejonie planowanych prac budowlanych i nie będą one narażone na jakiekolwiek zagrożenie. Inwestycja nie koliduje z żadnym stanowiskiem archeologicznym. Jednakże z uwagi na możliwość natrafienia podczas prac budowlanych na zabytki archeologiczne, prace przygotowawcze, tj. wycinkę drzew i prace ziemne prowadzone będą po uzyskaniu zaleceń Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Ze względu na charakter i skalę inwestycji oraz jej lokalne oddziaływanie, realizacja nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Do awarii, które mogą mieć miejsce na przedmiotowej drodze można zaliczyć wypadki samochodowe, w tym cystern, rozszczelnienie opakowań podczas transportu, eksplozje i pożary. Parametry nowej drogi zapewnią upłynnienie ruchu, co spowoduje zmniejszenie ryzyka wystąpienia kolizji. Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej wykorzystywany jest jako droga lokalna – dojazd do Olsztyna mieszkańców podolsztyńskich miejscowości oraz jako skrót w podróży do Olsztyna i w kierunku na wschód województwa. Na analizowanej trasie nie ma dużych zakładów przemysłowych, ani fabryk chemicznych, do których transportowane byłyby substancje chemiczne. Na tym odcinku drogi brak jest stacji paliw. Znajdują się tam natomiast gospodarstwa rolne i kilka ferm drobiu. Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono realizacja przedsięwzięcia przeciwdziałać będzie zwiększeniu ryzyka wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym.

Przeprowadzona analiza możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych wykazała, że dla przedmiotowego odcinka drogi powiatowej nie wystąpią istotne oddziaływania skumulowane w zakresie oddziaływań akustycznych i emisji zanieczyszczeń do powietrza w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Przedmiotowa droga krzyżuje się z innymi lokalnymi drogami o niewielkich strumieniach ruchu. W km ok. 14+430, droga powiatowa krzyżuje się z dwutorową, zelektryfikowaną linią kolejową nr 353 Poznań-Olsztyn-Barczewo-Czewronka-Korsze-Skandawa. Na ostatnim odcinku (od km ok. 15+700 do końca inwestycji), przedmiotowa droga biegnie równolegle do DK16. Ponadto, niemal jednocześnie z przebudową analizowanej drogi powiatowej będą prowadzone podobne prace na odcinku drogi powiatowej Nr 1442N od skrzyżowania z DK51 w m. Spręcowo do m. Tuławki, następnie Nr 1449N do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1430N Różnowo-Barczewko. Inwestycje te związane będą z wycinką drzew, jednak nie spowoduje to przzerwania krawędzi leśnych i nie przewiduje się znaczącego zmniejszenia zasobności bazy pokarmowej nietoperzy.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego postępowania informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 ustawy o oś stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres. Ewentualne ubytki siedlisk przyrodniczych w związku z oddziaływaniem skumulowanych inwestycji drogowych, mogą być kompensowane dostępnymi siedliskami w bliskim otoczeniu inwestycji.

W toku postępowania, w piśmie z 24 listopada 2017 r. Wnioskodawca zwrócił się o nadanie wydawanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Pismem z 4 grudnia 2017 r. zwrócono się do Inwestora o przedstawienie właściwego uzasadnienia wniosku. Stosownie do treści art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności wynika z potrzeby ochrony zdrowia i życia ludzkiego oraz ze względu na ważny interes strony, tj. planowane złożenie wniosku o dofinansowanie inwestycji. Obecny stan techniczny przedmiotowej drogi jest katastrofalny, droga nie spełnia wymagań dotyczących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, co przyczynia się do powstania zagrożenia życia uczestników ruchu drogowego. Przebudowa drogi poprawi bezpieczeństwo i stan techniczny drogi. Wystąpienie Inwestora o dofinansowanie inwestycji jest unikalną szansą na pozyskanie niezbędnych środków na realizację przedsięwzięcia. Zgodnie z treścią oświadczenia z 13 kwietnia 2017 r., Inwestor planuje ubieganie się o środki z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, celem współfinansowania przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze uznano, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zwiększy bezpieczeństwo ruchu na przedmiotowej drodze oraz poprawi jakość życia mieszkańców. Ponadto, Inwestor planuje złożyć wniosek o dofinansowanie inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa warmińsko-mazurskiego. Oznacza to, że planowana inwestycja służy interesowi społecznemu oraz ważnemu interesowi strony, spełniając tym samym przesłanki wymienione w art. 108 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, uzasadniające nadanie decyzji administracyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.

#### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 57 § 5 kodeksu postępowania administracyjnego termin uważa się za zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, którym obecnie jest Poczta Polska S.A. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne, o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 z późn. zm.) Inwestor – Powiatowa Służba Drogorowa w Olsztynie jako jednostka samorządu terytorialnego, jest zwolniony od opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata Moździerz

Otrzymują:

1. Inwestor – Powiatowa Służba Drogorowa w Olsztynie
2. Pozostałe strony postępowania – obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie ul. Żołnierska 16, 10-561 Olsztyn
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie, ul. Partyzantów 24, 10-526 Olsztyn
3. Burmistrz Barczewa, Plac Ratuszowy 1, 11-010 Barczewo



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

POWIATOWA SŁUŻBA DROGOWA  
w Olsztynie  
wpłynęło dnia 2018-03-20  
L.dz. 1658/19

Olsztyn, 16 marca 2018 r.

WOOŚ.4210.2.2017.JC.34

**Załącznik nr 1**

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 16 marca 2018 r., WOOŚ.4210.2.2017.JC.34 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16 wg wariantu 1.

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi powiatowej nr 1442N (stary nr 1430N) na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16 od km 6+080 do km 16+515, o łącznej długości 10,435 km. Droga o dawnym numerze 1430N, na podstawie uchwały nr XIII/130/2016 Rady Powiatu w Olsztynie z dnia 31 marca 2016 r. zmieniła numer na 1442N (Dz. Urz. Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 2016 r., poz. 1732). Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie olsztyńskim, w gminie Barczewo.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

1. przebudowę nawierzchni drogi oraz dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla obciążenia 100 kN,
2. budowę poboczy,
3. budowę chodników,
4. przebudowę i budowę przepustów,
5. przebudowę i budowę rowów,
6. przebudowę kolizji z infrastrukturą techniczną,
7. wycinkę drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
8. wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Nie planuje się rozbiórki obiektów kubaturowych, kapliczek, krzyży itp. Od km 6+080 do 15+600 przewidywana jest wymiana istniejącej konstrukcji drogi, natomiast od km 15+600 do 16+515,37 projektuje się nakładkę ze wzmocnieniem po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni na głębokości śr. 5 cm. Planuje się ustawienie nowych znaków drogowych pionowych oraz wymianę starych znaków i barier stalowych.

Po przebudowie droga będzie miała szerokość 5,5 m (2 x 2,75 m) oraz gruntowe pobocza o szerokości 0,75 m. Trasa przedmiotowej drogi przebiega po śladzie istniejącej, z niewielkimi

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018

WOOŚ.4210.2.2017.JC.34

korektami na łukach, skrzyżowaniach, w miejscach zatok autobusowych, na poszerzeniach i w pobliżu istniejących drzew. W terenie zabudowanym droga posiadać będzie jednostronne chodniki o szerokości 2,0 m.

Parametry projektowanej drogi:

- kategoria ruchu – KR3
- klasa drogi – L
- prędkość projektowa -  $V_{pr}=30$  km/h (w terenie zabudowanym) i 40 km/h
- szerokość jezdni – 5,5 m + poszerzenia na łukach
- długość - 10 435,37 m
- szerokość chodnika 2,0 m
- szerokość pobocza – 0,75 m

Poza terenem zabudowy jezdni nie będzie ograniczona krawężnikami. Na terenie zabudowanym przewidziana jest budowa oświetlenia z oprawami z ledowym źródłem światła podłączonego do układu wyposażonego w panel fotowoltaiczny.

Przebudowa drogi powiatowej wiąże się z utwardzeniem poboczy i poprawą stanu nawierzchni, co sprzyjać będzie bezpieczniejszej, wygodniejszej jeździe oraz zmniejszeniu emisji pyłów i mniejszą presją akustyczną. Powyższe poprawi warunki życia na terenach bezpośrednio przylegających do ciągu komunikacyjnego. Wycinka drzew i krzewów w skrajni drogi poprawi widoczność i zwiększy bezpieczeństwo zarówno kierowców, jak i pieszych poruszających się gruntowym poboczem. Poprawa profilu i nawierzchni drogi ułatwi, w razie wypadku, dojazd służb ratowniczych na tereny pobliskich miejscowości.

Wody opadowe i spływowe z korony przebudowywanej drogi będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych, a ładunki zanieczyszczeń w tych odpływach będą niewielkie i nie stworzą zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia wyburzeń i rozbiórek obiektów kubaturowych.

Droga będzie pełnić standardowe funkcje komunikacyjne, z przewozem ludzi i towarów, w tym przewozem produktów rolnych do i z gospodarstw leżących w jej sąsiedztwie. Będzie również stanowić łącznik między DK51 w m. Dywity a DK16 w m. Barczewo. Ze względu na swoją rolę w sieci drogowej, droga ta nie ma wysokiego standardu zimowego utrzymania.

Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów prowadzone będą na działkach nr: 750, 637, 333 i 147/2, obręb 1 Barczewko, nr: 375, 300, 46 i 42/1, obręb 17 Maruny oraz nr: 35/6 i 35/7, obręb 1 Barczewo.

Przyjęte do analiz natężenie ruchu pojazdów na planowanym do przebudowy odcinku drogi ustalono na podstawie pomiarów strumienia pojazdów wykonanych w roku 2016. Na tej podstawie ustalono na 2018 r. wielkość strumienia pojazdów w ciągu dnia – 819 sztuk (w tym 756 osobowych) i w nocy 40 pojazdów (w tym 38 osobowych). Dla roku 2028 natężenie ruchu na drodze ma wynieść 1062 pojazdów na dobę ogółem ze średniodobowym udziałem pojazdów lekkich – 93,1 % (989 sztuk), 4,5% dostawczych (48 sztuk) i 2,4% (25 sztuk) ciężkich. Oszacowano, że 95,3% strumienia pojazdów dotyczyć będzie pory dnia (tj. 1012 pojazdów ogółem, z czego 941 osobowych), natomiast w nocy przedmiotową drogą przejedzie łącznie 50 pojazdów (w tym 48 osobowych).

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 20.03.2018



Na terenach zabudowanych, tj. na odcinkach: od km 8+805 do km 9+705, od km 12+485 do km 12+855 i od km 13+180 do km 14+055 prędkość pojazdów ograniczona będzie do 40 km/h, natomiast na pozostałych odcinkach wyniesie 90 km/h.

Budowa drogi wiązać się będzie z krótkoterminowym, chwilowym oddziaływaniem w postaci emisji hałasu i substancji do powietrza, związanym z pracą pojazdów i urządzeń budowlanych. Oddziaływania te ograniczać się będą do godzin dziennych i ustaną w momencie zakończenia prac. Natomiast bezpośrednim i stałym oddziaływaniem w trakcie eksploatacji będzie emisja substancji do powietrza i emisja hałasu, związana z ruchem pojazdów oraz odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych. Oddziaływania te będą miały charakter długoterminowy, jednakże poza pasem drogowym nie będą przekraczały standardów jakości środowiska.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wycinki 164 z 1021 drzew znajdujących się w pasie ww. drogi powiatowej, co stanowi ok. 16% całego zadrzewienia przydrożnego.

Planowana inwestycja na odcinku od początku, tj. od km 6+080 do km 8+620 przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny, następnie od km 8+620 do 8+800 biegnie po jego granicy i ponownie od km 9+780 do km 15+340 stanowi północną granicę obszaru. Droga ta ponadto, w rejonie przejścia przez dolinę Pisy Warmińskiej, przecina ww. obszar na odcinku od km 15+250 do km 16+400. Analizowana inwestycja nie koliduje z innymi obiektami chronionymi w rozumieniu art. 6 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.). Planowana inwestycja nie koliduje z obszarami Natura 2000, najbliższej, w odległości ok. 9,5 km na zachód od początkowego odcinka drogi znajduje się obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Warmińskie Buczyny PLH280033, a nieco dalej, na południe od końca odcinka obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLH280052.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Olsztynie

Agata Moździerz

### 1.3 Uzgodnienie wod kan



**Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.**  
11-010 BARCZEWO ul. Obrońców Warszawy 5 tel. 89 514-85-13  
REGON: 519573501 NIP: 739-33-74-527  
Nr. Konta: MBS w Głzycu O/Barczewo 40-9343-1028-0000-1599-2000-0010  
Nr. Konta: BOŚ SA O/Olsztyn 05-1540-1072-2021-5070-4701-0001

**Kapitał Zakładowy Spółki:** 18 571 500,00 zł  
KRS 0000184204, VIII Wydział Gospodarczy Sądu Rejonowego w Olsztynie  
Barczewo dnia 06.11.2017 r.

**NEOX Sp. Z O.O.**  
**80-855 Gdańsk**  
**ul. Wały Piastowskie 1/1508**

L.Dz./ **383** / W 180/2017

**Dotyczy: „Przebudowy drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewko DK 16 ”**

#### **Uzgodnienie**

W nawiązaniu do przedłożonej w dniu 25 października 2017 r. dokumentacji projektowej projektu „Przebudowy drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N do m. Barczewko DK 16 ”, Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Barczewie uzgadnia w/w projekt z uwagami.

1. Należy zwrócić szczególną uwagę na istniejące uzbrojenie terenu przy wykonywaniu robót ziemnych (korytowaniu), a w szczególności na istniejące hydranty podziemne, skrzynki zasuw oraz studnie rewizyjne kanalizacji sanitarnej.
2. Dokonać regulacji skrzynek, hydrantów podziemnych oraz włączów studni rewizyjnych.
3. W przypadku napotkania na nieoznaczone uzbrojenia podziemne, prace należy przerwać i zawiadomić właściciela uzbrojenia.

**KIEROWNIK**  
**ZWIK Sp. z o.o.**  
**mgr inż. Lech Grunwald**

**ZA ZGODNOŚĆ**  
**Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

## 1.4 Pozwolenie Wodnoprawne



Państwowe  
Gospodarstwo Wodne  
Wody Polskie  
Zarząd Zlewni  
w Olsztynie

Olsztyn, 20 lutego 2018 r.

BI.ZUZ.4.421.9.2018.JK

### DECYZJA

Na podstawie art. 122 ust. 1 pkt 3 oraz art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz.U. z 2017 r., poz. 1121 t.j.), art. 545 ust. 4 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1566) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t. j.) po rozpatrzeniu wniosku Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie i Gminy Barczewo reprezentowanych przez pełnomocnika pana Andrzeja Banaszak „NEOX” Sp. z o. o., ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk

### o r z e k a m

1. udzielić Powiatowej Służbie Drogowej w Olsztynie i Gminie Barczewo pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego tj. przepustu na rzece Orzechówka zlokalizowanego na dz. nr 333/2, 221, 308 obręb Barczewko, w związku z inwestycją pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 14449N do m. Barczewko DK nr 16”.

Parametry projektowanego przepustu:

- przepust łukowo-kołowy o wymiarach 4,595 m x 2,975 m
- długość 21,1 m
- spadek 0,5%.
- rzędna dna wlotu: 113,45 m n.p.m.
- rzędna dna wylotu: 113,35 m n.p.m.

współrzędne geograficzne środka przepustu: N 53°50'55.74", E 20°35'29.03",  
rzędna dna w osi przepustu wynosi: 113,40 m n.p.m.

2. Zastrzec, że:

- a) nieprzestrzeganie warunków niniejszego pozwolenia może spowodować jego cofnięcie lub ograniczenie bez prawa do odszkodowania,
- b) niniejsze pozwolenie nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń,
- c) pozwolenie wodnoprawne wygasa, jeżeli zakład nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie to stało się ostateczne,
- d) wnioskodawcy, który nie uzyskał praw do nieruchomości lub urządzeń koniecznych do realizacji pozwolenia wodnoprawnego, nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaniem pozwolenia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Zarząd Zlewni w Olsztynie, ul. Partyzantów 24, 10-526 Olsztyn  
tel.: +48 (89) 521 71 00 | faks: +48 (89) 521 71 01 | e-mail: zz-olsztyn@wody.gov.pl

1

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



Podstawę do wydania niniejszej decyzji stanowi operat wodnoprawny „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 14449N do m. Barczewko DK nr 16 na wykonanie urządzenia wodnego tj. przepustu na rzece Orzechówka zlokalizowanego na dz. nr 333/2, 221, 308 obręb Barczewko opracowany przez pana Macieja Piotrowskiego we wrześniu 2017 r.

#### Uzasadnienie

Po rozpatrzeniu wniosku Powiatowej Służby Drogowej w Olsztynie i Gminy Barczewo reprezentowanych przez pełnomocnika pana Andrzeja Banaszak „NEOX” Sp. z o. o., ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk, przekazanego na podstawie art. 545 ust 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r., poz. 1566) przez Prezydenta Miasta Olsztyna, wyznaczonego do załatwienia sprawy przez Dyrektora RZGW postanowieniem Nr 3273/P/NN/17 z dnia 18.12.2017 r. wszczęte zostało postępowanie w sprawie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego tj. przepustu na rzece Orzechówka zlokalizowanego na dz. nr 333/2, 221, 308 obręb Barczewko, w związku z inwestycją pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 14449N do m. Barczewko DK nr 16”.

Uzupełnienie wniosku o brakujące informacje i dokumenty wpłynęło do Zarządu Zlewni w Olsztynie 22 stycznia 2018 r.

Do ww. wniosku załączone zostały wymagane przepisami ustawy *Prawo wodne* dokumenty: operat wodnoprawny, opis przedsięwzięcia w języku niespecjalistycznym.

Informację o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie podano do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Starostwa Powiatowego w Olsztynie oraz Zarządu Zlewni w Olsztynie.

Planowana inwestycja będzie realizowana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2003 r. poz. 721 z późn. zm.).

Na podstawie przedstawionych obliczeń przepustowości projektowanego przepustu należy stwierdzić, że projektowany przekrój przedmiotowego przepustu 4,595 m x 2,975 m jest wystarczający do swobodnego spływu wód rzeką ze zlewni zgodnie ze spadkami terenu.

Przedmiotowe zamierzenie zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1959) zlokalizowane jest w dorzeczu Pregoty, w regionie wodnym Łyny i Węgorapy na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) GW 720020 o stanie dobrym i niezagrożone nieosiągnięciem celów RDW oraz w zlewni JCWP rzecznej Orzechówka RW 70001858449529 o stanie dobrym i niezagrożone nieosiągnięciem celów Ramowej Dyrektywy Wodnej. Przedmiotowe zamierzenie nie wpłynie na wody powierzchniowe i podziemne, na realizację celów środowiskowych oraz warunki korzystania z wód regionu wodnego określone Rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie *ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Łyny i Węgorapy* (Dz. Urz. Woj. Warm.- Maz. z dnia 10 kwietnia 2015 r. poz. 1409).

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami narażony na niebezpieczeństwo powodzi zgodnie z „Planem zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Pregoty” (Dz. U. z 2016 r., poz. 1813). Planowane zamierzenie znajduje się poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody określonymi w ustawie o ochronie przyrody.

Podstawę do wydania niniejszego pozwolenia wodnoprawnego stanowi załączony do wniosku operat wodnoprawny. Przedłożony wniosek oraz operat wodnoprawny spełniają wymogi określone w art. 131 i art. 132 ustawy *Prawo wodne* i pozwalają na wydanie decyzji w podanym zakresie i na określonych warunkach. W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

Od decyzji niniejszej służy stronom prawo wniesienia odwołania do Prezesa Wód Polskich za pośrednictwem Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi oświadczeń o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



DYREKTOR  
*Marek Wilczyński*  
Marek Wilczyński

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Banaszak „NEOX” Sp. z o.o., pełn. PSD w Olsztynie i Gminy Barczewo  
ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku  
ul. Branickiego 17A, 15-085 Białystok
3. Gospodarstwo Rybackie Szwaderki  
Szwaderki 13a/1, 11 – 015 Olsztyn
4. a/a.

Wydanie niniejszego pozwolenia wodnoprawnego zwolnione z opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. – o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 z późn. zm.).


Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Zarząd Zlewni w Olsztynie, ul. Partyzantów 24, 10-526 Olsztyn  
tel.: +48 (89) 521 71 00 | faks: +48 (89) 521 71 01 | e-mail: zz-olsztyn@pzw.gov.pl

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



## 1.5 Orange warunki techniczne



Orange Polska S.A.  
Domena Hurt  
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT, Ewidencja i Standardy Infrastruktury  
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze  
ul. Pieniężnego 21a, 10- 004 Olsztyn  
tel.: 89 525 20 59

NEOX Sp. z o.o.  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

Olsztyn, 25 października 2017r.

Numer pisma: 66403/TTIDRRU/P/2017  
**Temat:** warunki techniczne na przebudowę sieci telekomunikacyjnej kolidującej z projektowaną przebudową drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N w m. Barczewko do DK Nr 16 w m. Barczewo

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo dotyczące projektowanej przebudowy drogi powiatowej Nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1449N w m. Barczewko do DK Nr 16 w m. Barczewo informujemy, że projektowana inwestycja koliduje z istniejącą poziomą siecią teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. (zwana dalej: „OPL”). W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przebudowę oraz zabezpieczenie istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

1. Zaprojektować i przebudować poza obręb kolizji oraz zabezpieczyć kable ziemne miedziane i światłowodowe OPL. Na załączonym planie sytuacyjnym istniejące kable zaznaczono kolorem pomarańczowym. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. z 2005r, nr 219, poz.1864 z późn. zmianami);
2. W miejscach skrzyżowań z jezdnią lub chodnikiem ziemne kable telekomunikacyjne należy zabezpieczyć rurą ochronną grubościenną przez całą szerokość jezdni oraz chodników;
3. Ponadto informujemy, że na obszarze objętym przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym istnieje prawdopodobieństwo występowania niezinventaryzowanych urządzeń teletechnicznych. Jeżeli w trakcie wizji lokalnej, dokonywanej przez projektanta, zostaną stwierdzone różnice pomiędzy danymi otrzymanymi z OPL a stanem w terenie, należy je niezwłocznie zgłosić do OPL, uzgodnić z właścicielem urządzeń teletechnicznych (sieci) oraz ująć w projekcie przebudowy;
4. Lokalizację w terenie podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych należy potwierdzić za pomocą poprzecznych przekopów kontrolnych. W sposób widoczny, wytyczyć i oznakować przebiegi infrastruktury telekomunikacyjnej. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie, należy je zabezpieczyć na

Orange Polska Spółka Akcyjna z siedzibą i adresem w Warszawie (02-326) przy Al. Jerozolimskich 160, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000010681; REGON 012100784, NIP 526-02-50-995; z pokrytym w całości kapitałem zakładowym wynoszącym 3.937.072.437 złotych.

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela OPL Dostarczanie i Serwis Usług, Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie oraz inspektora nadzoru;

5. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej podczas Narady Koordynacyjnej dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez OPL projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach + płyta CD) i budowlany (w 1 egzemplarzu + płyta CD) proszę składać do zatwierdzenia w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Olsztynie, ul. Piłsudskiego 63A.
6. Dokumentacja projektowa, będzie mogła być opiniowana tylko po przekazaniu wraz z przedmiotową dokumentacją, pisemnego Oświadczenia Inwestora określającego warunki realizacji zadania przebudowy istniejącej infrastruktury OPL - rozwiązanie kolizji; którego wzór stanowi załącznik do niniejszych Warunków Technicznych;
7. Dane techniczne potrzebne do opracowania projektu przebudowy kabli miedzianych, zostaną udzielone w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Olsztynie przy ul. Pieniężnego 21A (sprawę prowadzi Pan Jacek Zieliński tel. 89 5251653), natomiast dane techniczne potrzebne do opracowania projektu dotyczące linii światłowodowych zostaną udzielone w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Olsztynie ul Piłsudskiego 63A (sprawę prowadzi Pan Marek Adamkowski tel. 089 5252530). Przekazane dane nie zwalniają projektanta od dokonania wizji lokalnej w terenie;
8. Roboty budowlano – montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w budownictwie telekomunikacyjnym. Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmę:

- Firma Partnerska Przedsiębiorstwo Telekomunikacyjne TELEKOM WARMIA Sp. z o.o. (10-307 Olsztyn ul. Marii Zientary-Malewskiej 49 , tel. 89 534 00 11), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność ORANGE, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Firma Partnerska TP Teltech Sp. z o.o.(ul. Bartłomieja 2 02 – 683 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz OPL, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Firma Partnerska ATEM POLSKA Sp. z o.o. Dział Utrzymania Sieci I w Olsztynie (10-310 Olsztyn ul. Marii Zientary-Malewskiej 57 tel.89 537 00 00), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz ORANGE POLSKA S.A., posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.

Informujemy, że prace związane z przełączeniem czynnych kabli miedzianych i światłowodowych, mających bezpośredni wpływ na jakość dostarczanych przez OPL usług, może zrealizować wyłącznie któraś z wskazanych powyżej firm.

OPL zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac związanych z budową lub przebudową sieci, gdy jako wykonawca wskazany będzie podmiot, który w okresie ostatnich 24 miesięcy wyrządził dla OPL szkodę poprzez niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy dotyczącej sieci OPL lub z którym w tym okresie OPL rozwiązała taką umowę lub odstąpiła od niej z winy tego wykonawcy;

9. W przypadku uszkodzenia infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, OPL obciąży sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez OPL umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi. Łączna wysokość roszczeń OPL w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich.
10. Zgłoszenie zamiaru prowadzenia prac realizowane jest poprzez wysłanie wniosku o nadzór właścicielski. Zasady wykonywania nadzoru właścicielskiego i wzór wniosku o nadzór właścicielski wskazano na stronie [www.orange.pl/wniosekondzior](http://www.orange.pl/wniosekondzior). Jeżeli wniosek dotyczy rozpoczęcia prac na sieci miedzianej (Cu) i zasobów wspólnych (Cu i optotelekomunikacyjnej) należy kierować go na adres:

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

Orange Polska S.A.  
Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie  
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury  
ul. Pieniężnego 21A  
10-004 Olsztyn  
Tel. 89 525 25 38  
e-mail [Bogdan.Szczepuchowski@orange.com](mailto:Bogdan.Szczepuchowski@orange.com)

W przypadku planowania prowadzenia prac na sieci optotelekomunikacyjnej o terminie rozpoczęcia prac należy powiadomić z wyprzedzeniem 34 dni robocze, wniosek kierować na adres:

Orange Polska S.A.  
Ewidencja i Standardy Infrastruktury  
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Olsztynie  
ul. Piłsudskiego 63A.  
10-449 Olsztyn  
Tel. 89 525 25 30  
e-mail: [Marek.Adamkowski@orange.com](mailto:Marek.Adamkowski@orange.com)

11. Dla robót realizowanych na infrastrukturze telekomunikacyjnej będącej w użytkowaniu OPL należy spełnić wymóg znakowania miejsca prowadzenia prac tablicą informacyjną **zawierającą dane Inwestora i kontakt, nazwę firmy realizującej przebudowę i kontakt, numer zgłoszenia nadany przez OPL**. Przekazanie takiej tablicy następuje na zasadach określonych w Dodatkowych Wymaganiach stanowiących Załącznik do Warunków Technicznych.
12. Przed rozpoczęciem prac należy spisać w obecności przedstawiciela OPL protokół przekazania placu budowy, po zakończeniu prac należy spisać protokół odbioru w obecności przedstawiciela OPL.
13. Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury OPL należy zgłosić do odbioru komórkom wskazanym w punkcie 9 co najmniej 3 dni przed planowanym odbiorem;
14. Inwestor zobowiązany jest przekazać komplet dokumentacji powykonawczej do WEIZDoI/DEIZDoI – na 5 dni roboczych przed planowanym odbiorem prac, przekazując ją na adres wskazany w punkcie 9. Do dokumentacji powykonawczej obligatoryjnie musi być załączona kopia decyzji na umieszczenie urządzeń infrastruktury w pasie drogowym wraz z dokumentami wymaganymi na etapie składania wniosku o wydanie decyzji w tym zakresie:
  - 1) Informacja o urządzeniu i jego lokalizacji
    - a. Miejscowość
    - b. Ulica/nazwa drogi
    - c. Rodzaj urządzenia
  - 2) Powierzchnia rzutu poziomego urządzenia
  - 3) Ogólny plan orientacyjny w skali 1:10000 lub 1:25000
  - 4) Szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500
  - 5) Inne w zależności od Zarządcy drogi np.: wypis z KRS.

Przepisanie czasowej decyzji na umieszczenie urządzeń infrastruktury na OPL zostanie wykonane po pozytywnym odbiorze technicznym i podpisaniu protokołu odbioru wykonanych prac.

W przypadku gdy w wyniku prac nie będzie wymogu wydania decyzji administracyjnej na umieszczenie urządzeń infrastruktury, dokumentacja powykonawcza musi zawierać oświadczenie Inwestora o braku wymogu wydania decyzji jak wyżej. Wszelkie konsekwencje finansowe wynikające z błędnie podanych informacji w dokumentacji lub jej nie przekazaniu w zakresie decyzji administracyjnych skutkują obciążeniem inwestora.

14. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania. W przypadku zamiaru kontynuowania prac projektowych po wygaśnięciu ważności warunków, należy wystąpić do OPL o ich przedłużenie bądź wystawienie nowych.
15. Na zakres wykonanych prac ujęty w zaopiniowanym Projekcie Technicznym Inwestor udzieli dla OPL gwarancji na okres 36 miesięcy liczony od dnia podpisania Protokołu odbioru prac pomiędzy Inwestorem a OPL. Integralną część Warunków Technicznych stanowią Dodatkowe Wymagania OPL stanowiące załącznik do Warunków Technicznych. Podmiot występujący z wnioskiem o wydanie powyższych Warunków Technicznych

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



zobowiązany jest do zapoznania się i stosowania Wymagań w trakcie realizacji inwestycji dla której Warunki Techniczne zostały wydane.

Dodatkowe Wymagania OPL dostępne są również na stronie [www.orange.pl/wniosek nadzor](http://www.orange.pl/wniosek nadzor).

Z poważaniem

Jacek Zieliński

Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 6-Olsztyn

Załącznik:  
1. Oświadczenie inwestora  
2. Dodatkowe wymagania Orange Polska

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



## 1.7 GDDKiA uzgodnienie



Jarosław Bera  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
O.OL.Z-3.4340.72.2017.s

Olsztyn, dnia 05 grudnia 2017r.

**Pan  
Andrzej Banaszak  
NEOX Sp. z o.o.  
Ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk**

W odpowiedzi na pismo z dnia 09 listopada 2017r. w sprawie uzgodnienia projektu przebudowy i remontu drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo, na działkach będących w zarządzie GDDKiA o numerach:

- 35/7 obręb 1 miasto Barczewo (do km 15+600 drogi powiatowej projektuje się jej przebudowę natomiast od km 15+600 projektuje się remont nawierzchni tej drogi);
- 35/2 i 35/1 obręb 1 miasto Barczewo (na terenie których projektuje się remont nawierzchni drogi powiatowej),

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie informuje, iż uzgadnia przedłożony projekt zagospodarowania terenu dla przebudowy i remontu drogi powiatowej nr 1430N na terenie ww. nieruchomości, przy zachowaniu następujących warunków:

1. Przed wejściem z robotami na teren działek nr 35/7, 35/2 i 35/1 inwestor ma obowiązek wystąpić do GDDKiA Oddziału w Olsztynie Rejonu w Lidzbarku Warmińskim ul. Olsztyńska 12, z wnioskiem o zawarcie umowy użyczenia ww. nieruchomości na czas wykonywania prac.
2. Istniejące parametry drogi powiatowej zlokalizowanej na działkach nr 35/7, 35/2 i 35/1 – pozostaną bez zmian.
3. Zabrania się składowania w pasie drogowym drogi krajowej nr 16 materiałów i sprzętu w związku z prowadzonymi robotami.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Jarosław Bera

Załączniki:  
– pzt przebudowy drogi powiatowej (rys. nr 2\_12 i 2\_13)

Do wiadomości:  
1. GDDKiA Oddział w Olsztynie  
Rejon w Lidzbarku Warmińskim  
Ul. Olsztyńska 12  
11-100 Lidzbark Warmiński  
(dow)

Sprawę prowadzi: Jadwiga Sadzewicz, tel.: (89) 521-28-67  
[jsadzewicz@gddkia.gov.pl](mailto:jsadzewicz@gddkia.gov.pl)

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Olsztynie

ul. Warszawska 89  
10-083 Olsztyn  
tel.: (89) 521 28 00  
fax: (89) 527 23 07

e-mail: sekretariat\_olsztyn@gddkia.gov.pl  
[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

## 1.8 Opinia geotechniczna

Opinia geotechniczna w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przebudowy  
drogi powiatowej nr 1430N

Nr warstwy	Nazwa wiążącego gruntu	Stopień zagęszczenia $I_p$ (-)	Stopień plastyczności $I_L$ (-)	Stopień konsolidacji	X	Gęst. objętościowa $\rho$ (t/m <sup>3</sup> )	Wilgotność naturalna $w_n$ (%)	Spójność $c_u$ (kPa)	Kąt tarcia wewn. $\Phi$ (°)	Edometryczny moduł ścisłości pierwotnej $M_o$ (kPa)	Moduł pierwotnego odkształcenia gruntu $E_o$ (kPa)
Ila	Pd	$I_d < 0,33$									
Ilb	Pd	$I_d = 0,4$				1,75 (1,9 dla nawodnionych)	16,0 (24,0 dla nawodnionych)		29,0	51200	38200
						0,9	1,1		0,9	0,9	0,9
						1,6 (1,7 dla nawodnionych)	17,6 (26,0 dla nawodnionych)		26,1	46080	34380
Ilc	Po	$I_d = 0,4$				1,9 (2,05 dla nawodnionych)	12,0 (18,0 dla nawodnionych)		37,0	133400	120100
						0,9	1,1		0,9	0,9	0,9
						1,7 (1,8 dla nawodnionych)	13,0 (19,8 dla nawodnionych)		33,3	120060	108090
IIla	Pg		$I_L = 0,4$	C	*	2,10	16,0	10,0	11,0	19200	13400
						0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
					/r/	1,9	17,6	9,0	9,9	17280	12060
IIlb	Pg		$I_L = 0,2$	C	*	2,15	13,0	16,0	14,0	29400	20500
						0,90	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
					/r/	1,94	14,3	14,4	12,6	26460	18450
IVa	Pg		$I_L = 0,5$	C	*	2,1	19,0	8,0	10,0	15600	10900
						0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
					/r/	1,8	20,9	7,2	9,0	14040	9810
IVb	Πp		$I_L = 0,4$	C	*	2,1	20,0	10,0	11,0	19200	13400
						0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
					/r/	1,8	22,0	9,0	9,9	17280	12060
IVc	Πp		$I_L = 0,2$	C	*	2,1	18,0	16,0	14,0	29400	20500
						0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
					/r/	1,8	19,8	14,4	12,6	26460	18450

Tab. 3. Zestawienie parametrów geotechnicznych dla wywierconych gruntów

X/n/ - wartości charakterystyczne/normowe/parametrów geotechnicznych

\* - współczynnik materiałowy

X/r/ - wartości obliczeniowe parametrów geotechnicznych

Normowe symbole skonsolidowania gruntów:

A – grunty spoiste morenowe, skonsolidowane

B – inne grunty spoiste skonsolidowane oraz grunty spoiste morenowe, nieskonsolidowane

C – inne grunty spoiste nieskonsolidowane

D – iły, niezależnie od pochodzenia geologicznego

GEO-DAR Warszawa









10

ul. Wojciechowskiego 40/115, 02-495 Warszawa

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018



GEO-DAR, ul. Wojciechowskiego 40/115 02-495 Warszawa			<b>KARTA OTWORU GEOTECHNICZNEGO</b> <b>Profil otworu 1</b>					Zał.Nr: 4.1				
Miejscowość: Barczewko i Barczewo Gmina: Barczewo Powiat: olsztyński Województwo: warmińsko-mazurskie			Obiekt: Droga powiatowa nr 1430N Inwestor: Starostwo Powiatowe w Olsztynie Wiercenie: GEO-DAR Warszawa Dozór geologiczny: mg Dariusz Luks			System wiercenia: okrężny Rzędna: 130.20 m n.p.m. Skala 1 : 50      Data wiercenia:						
Wiercenie	Głębokość z wierciadła wody	Stratygrafia	Profil litologiczny		Przelot	Opis litologiczny	Symbol gruntu	Warstwa geotechniczna	Wilgotność	Stan gruntu	ID	IL
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Czwartorzęd Holocen  Plejstocen			0.40	nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy	nN (Ph)		w	szg		
					nasyp niekontrolowany, żółty, piasek drobny							
												
					2.20	piasek próchniczny, szary	PH					
					2.50	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb		0.4		
					3.00							
<b>Profil otworu: 2    Rzędna: 124.10 m n.p.m.</b>												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Czwartorzęd Plejstocen			0.30	nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie Piasek drobny, żółty	nN (Ph+K)		w	szg	0.4	
							Pd					
					1.50	Piasek średni, żółty	Ps					
					2.00							

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Kartę opracowa

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

GEO-DAR, ul. Wojciechowskiego 40/115 02-495 Warszawa			KARTA OTWORU GEOTECHNICZNEGO Profil otworu 3							Zal.Nr: 4.2		
Miejscowość: Barczewko i Barczewo Gmina: Barczewo Powiat: olsztyński Województwo: warmińsko-mazurskie			Obiekt: Droga powiatowa nr 1430N Inwestor: Starostwo Powiatowe w Olsztynie Wiercenie: GEO-DAR Warszawa Dozór geologiczny: mg Dariusz Luks				System wiercenia: okrężny Rzędna: 129.00 m n.p.m Skala 1 : 50      Data wiercenia:					
Wiercenie	Głębokość z wierciadła wody	Stratygrafia	Profil litologiczny		Przelot	Opis litologiczny	Symbol gruntu	Warstwa geotechniczna	Wilgotność	Stan gruntu	ID	IL
1	2	3	4	5	6							
		Holocen				nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie	nN (Ph+K)					
		Czwartorzęd			0.40	Piasek drobny, ciemnożółty						
		Plejstocen			1.10	Piasek drobny, biały	Pd	IIb	w	szg	0.4	
					2.00							
Profil otworu: 4    Rzędna: 126.50 m n.p.m.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Holocen				nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy	nN (Ph)			szg		
		Czwartorzęd			0.40	nasyp niekontrolowany, żółty, piasek drobny	nN (Pd)			In/szg		
		Plejstocen			1.10	Piasek drobny, ciemnożółty			w			
					1.40	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb		szg	0.4	
					2.00							
Profil otworu: 5    Rzędna: 128.80 m n.p.m.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Holocen				nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie	nN (Ph+K)					
		Czwartorzęd			0.40	Piasek drobny, żółty						
		Plejstocen			1.10	Piasek drobny, biały	Pd	IIb	w	szg	0.4	
					2.00							

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Kartę opracował

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018










GEO-DAR, ul. Wojciechowskiego 40/115 02-495 Warszawa			<b>KARTA OTWORU GEOTECHNICZNEGO</b> <b>Profil otworu 6</b>					Zał.Nr: 4.3				
Miejscowość: Barczewko i Barczewo Gmina: Barczewo Powiat: olsztyński Województwo: warmińsko-mazurskie			Obiekt: Droga powiatowa nr 1430N Inwestor: Starostwo Powiatowe w Olsztynie Wiercenie: GEO-DAR Warszawa Dozór geologiczny: mg Dariusz Luks					System wiercenia: okrężny Rzędna: 119.80 m n.p.m. Skala 1 : 50      Data wiercenia:				
Wiercenie	Głębokość zwiędziadła wody	Stratygrafia	Profil litologiczny		Przelot	Opis litologiczny	Symbol gruntu	Warstwa geotechniczna	Wilgotność	Stan gruntu	ID	IL
1	2	3	4	5	6							
		Holocen				nasyp niekontrolowany, tłuczeń	nN (tłuczeń)					
					0.30	nasyp niekontrolowany, szary, piasek drobny	nN (Pd)					
					0.50	piasek próchniczny, szary	PH					
		Czwartołożęd Plejstocen	1.0		0.80	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb	w	szg	0.4	
			2.0		2.00							
<b>Profil otworu: 7    Rzędna: 112.90 m n.p.m.</b>												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
					0.30	nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie	nN (Ph+K)			szg		
						nasyp niekontrolowany, szary, piasek drobny						
		Holocen	1.0							ln/szg		
			2.0		2.00	nasyp niekontrolowany, żółty, piasek drobny	nN (Pd)					
		Czwartołożęd Plejstocen	3.0		3.00	Piasek drobny, jasnożółty			w			
			4.0				Pd	IIb		szg	0.4	
			4.50		4.50	Piasek drobny, jasnożółty						
			5.0		5.00							

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Kartę opracował: mgr Dariusz Luks    Data: 04.2015

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

GEO-DAR, ul. Wojciechowskiego 40/115 02-495 Warszawa			KARTA OTWORU GEOTECHNICZNEGO Profil otworu 8						Zal.Nr: 4.4 Wiertnica:			
Miejscowość: Barczewko i Barczewo Gmina: Barczewo Powiat: olsztyński Województwo: warmińsko-mazurskie			Obiekt: Droga powiatowa nr 1430N Inwestor: Starostwo Powiatowe w Olsztynie Wiercenie: GEO-DAR Warszawa Dozór geologiczny: mg Dariusz Luks						System wiercenia: okrężny Rzędna: 126.20 m n.p.m Skala 1 : 50      Data wiercenia:			
Wiercenie	Głębokość zwiędziadła wody	Stratygrafia	Profil litologiczny		Przelot	Opis litologiczny	Symbol gruntu	Warstwa geotechniczna	Włgistość	Stan gruntu	ID	IL
1	2	3	4	5	6							
		Czwartorzęd Holocen Plejstocen				nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie	nN (Ph+K)		w	szg	0.4	
					0.40	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb				
			1.0			1.00	pył piaszczysty, żółty	IIp		IVc	tpl	
			2.0			2.00						
Profil otworu: 9    Rzędna: 116.30 m n.p.m.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Czwartorzęd Holocen Plejstocen				nasyp niekontrolowany, szary, piasek humusowy+kamienie	nN (Ph+K)		w	szg	0.4	
					0.40	Piasek drobny zagliniony, żółty	Pd zagliniony	IIb				
			1.0			1.10	głina, brązowa	G		IVc	mw	
						1.40	Piasek drobny, jasnożółty	Pd	IIb	w	szg	0.4
		2.0			2.00							

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Kartę opracował: mgr Dariusz Luks

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

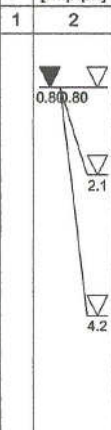
data 10.02.2018

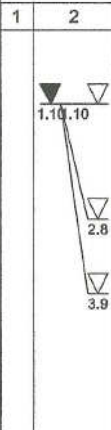
Kartę opracował: mgr Dariusz Luks

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

*data 10.02.2018*



GEO-DAR, ul. Wojciechowskiego 40/115 02-495 Warszawa			KARTA OTWORU GEOTECHNICZNEGO Profil otworu 4M/1							Zał.Nr: 4.20		
Miejscowość: Barczewko i Barczewo Gmina: Barczewo Powiat: olsztyński Województwo: warmińsko-mazurskie			Obiekt: Droga powiatowa nr 1430N, przepust 4M Inwestor: Starostwo Powiatowe w Olsztynie Wiercenie: GEO-DAR Warszawa Dozór geologiczny: mg Dariusz Luks				System wiercenia: okrężny Rzędna: 114.56 m n.p.m. Skala 1 : 100      Data wiercenia:					
Wiercenie	Głębokość zwiędziadła wody	Stratygrafia	Profil litologiczny		Przelot	Opis litologiczny	Symbol gruntu	Warstwa geotechniczna	Wilgotność	Stan gruntu	ID	IL
1	2	3	4	5	6							
												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	0.80	Holocen  Czwartorzęd  Plejstocen			0.50	nasyp niekontrolowany, szary, piasek drobny humusowy	nN (PdH)		w			
	0.80				0.80	nasyp niekontrolowany, żółty, żwir+humus+domieszki cegły	nN (Z+Ph+cegła)		nw			
	2.1				1.50	nasyp niekontrolowany, żółty, żwir+humus+domieszki cegły	Gp/Pg	IIla	w	pl		0.4
	2.10				2.10	głina piaszczysta, brązowa na pograniczu piasku gliniastego	Pd	IIb	nw	szg	0.4	
	2.40				2.40	Piasek drobny, żółty	Gp/Pg+K	IIIb	mw	tpl		0.2
						głina piaszczysta, brązowa, na pograniczu piasku gliniastego, z domieszką kamieni						
	4.2				4.20	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb	nw	szg	0.4	
					4.50	głina piaszczysta, brązowa z domieszką kamieni	Gp+K	IIIb	mw	tpl		0.2
					5.50							

Profil otworu: 4M/2    Rzędna: 114.74 m n.p.m.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	1.10	Holocen  Czwartorzęd  Plejstocen			1.10	nasyp niekontrolowany, piasek humusowy+cegła	nN (PdH+cegła)		w			
	1.10					nasyp niekontrolowany, żółty, żwir/piaskiem humusowym+domieszki cegły	nN (Z//Ph+cegła)		nw			
	2.8				2.20	Piasek średni z domieszką żwiru	Ps+Z	IIb		szg	0.4	
	2.8				2.50	głina piaszczysta, brązowa z domieszką kamieni	Gp+K	IIIb	mw	tpl		0.2
	3.9				2.80	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb	w	szg	0.4	
					3.50	głina piaszczysta z domieszką kamieni	Gp+K	IIIb	mw	tpl		0.2
					3.90	Piasek drobny, żółty	Pd	IIb	nw	szg	0.4	
					4.50	głina piaszczysta, brązowa z domieszką kamieni	Gp+K	IIIb	mw	tpl		0.2
					5.50							

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Kartę opracow

## 1.9 Informacja dotycząca budowy kanału technologicznego



> [www.powiat-olsztynski.pl](http://www.powiat-olsztynski.pl)

### Powiatowa Służba Drogowa

ul. Cementowa 3, 10-429 Olsztyn

tel. +48 535 66 30

fax +48 535 66 40

e-mail: [psd@powiat-olsztynski.pl](mailto:psd@powiat-olsztynski.pl)

NIP 739-30-19-602

Olsztyn, dnia 17.10.2017r.

UD.412.85.2017.KF

NEOX sp. Z o. o.

Ul. Wały Piastowskie 1/1508

80-855 Gdańsk

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 18.09.2017r. ( wpłynęło dnia 04.10.2017r.) uprzejmie informuję, iż ogłoszenie o możliwości wybudowania kanałów technologicznych dla inwestycji:

- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1430N na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N do m. Barczewo DK16” ‘
- „Przebudowa drogi powiatowej 1442N od skrzyżowania z DK 51 w m. Spręcowo, do m. Tuławki, następnie drogą powiatową 1449N do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N” ‘
- „Przebudowa drogi powiatowej 1370N od miejscowości Szqbruk, przez Unieszewo do DK 16” ,

zostało opublikowane 09.03.2016 r. (ogłoszenie w załączeniu). W wymaganym terminie nie zgłosił się żaden podmiot zainteresowany udostępnieniem kanału, w związku z czym nie ma potrzeby ich zaprojektowania.

Z poważaniem

DYREKTOR

*Antoni Bał*

Sprawę prowadzi: Karolina Fiedorowicz (Tel. 089/535-66-42)

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 10.02.2018