

ZRGo.6220.6/17.2021/2026.JG

D E C Y Z J A

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82, art. 85 oraz art. 80 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.) oraz w związku z § 3 ust 2 pkt 2 oraz § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 67 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku

Inwestora: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą:

„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)”

orzekam, co następuje:

określam środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)”.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Początek projektowanego odcinka DK22 znajduje się na granicy województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Zagospodarowanie terenów przyległych do drogi krajowej nr 22 stanowią tereny rolnicze – pola i łąki. Na analizowanym odcinku brak jest większych miejscowości. Występują pojedyncze zabudowania. Droga w stanie istniejącym pełni funkcję drogi klasy „G” głównej. Droga krajowa posiada przekrój jednoprzestrzenny 1x2, o 7 m szerokości jezdni i nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż całego odcinka drogi występują utwardzone pobocza o zmiennej szerokości. Droga krajowa nr 22 na odcinku Fiszewo – Jegłownik przebiega w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, na terenie Żuław Wiślanych. Projektowany odcinek drogi stanowi część

drogi krajowej nr 22 prowadzącej od przejścia granicznego z Niemcami w Kostrzynie do przejścia granicznego z Rosją w Grzechotkach.

W ramach całego zadania rozbudowie i budowie podlega około 5,2 km drogi krajowej nr 22 oraz skrzyżowania z innymi drogami publicznymi znajdujące się na tym odcinku drogi krajowej. Ponadto budowie i przebudowie podlegać będą krótkie odcinki dróg powiatowych oraz starodroża drogi krajowej w obszarze wlotów na skrzyżowania, a także obiekty inżynierskie (przepusty) w ciągu projektowanego odcinka oraz szereg elementów istniejącej infrastruktury technicznej. W celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do przyległych nieruchomości konieczna będzie realizacja dodatkowych jezdni.

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

1. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00; wyjątkiem od tej reguły będą prace, które z uwagi na swoją specyfikę wymagają ciągłego procesu technologicznego i muszą być prowadzone całodobowo, tj.: odwodnienia wykopów, dodatkowe pompowania przy wykopach z wysokim poziomem wód gruntowych, układanie warstw bitumicznych w miejscach wykonania połączeń drogowych o dużym natężeniu ruchu, betonowanie elementów konstrukcyjnych (przyczółków, ustrojów nośnych, wzmocnień pod obiekty, ścianek szczelnych zabezpieczenia wykopów).
2. Wykluczyć lokalizację zaplecza budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowej i miejsca magazynowania odpadów:
 - a. w strefie min. 100 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem,
 - b. w strefie min. 50 m od cieków, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych,
 - c. na odcinku od km 372+800 do km 373+550 po lewej stronie drogi – ze względu na fakt, że droga DK22 poprowadzona jest w sąsiedztwie rzeki Fiszewki.
3. Lokalizacja zaplecza budowy nie może powodować konieczności wycięcia drzew stanowiących siedliska pachnicy dębowej, w alei przy drodze poprzecznej w km 376+150 – 376+180, po stronie lewej.
4. Tankowanie i konserwację maszyn budowlanych i pojazdów prowadzić w zorganizowanym w ramach zaplecza budowy miejscu.
5. Miejsca magazynowania materiałów i substancji podatnych na przenikanie wraz z wodą opadową do gruntu i wód gruntowych oraz miejsca tankowania i konserwacji maszyn budowlanych i pojazdów zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi.

6. Place postojowe dla maszyn i środków transportu organizować na uszczelnionych nawierzchniach.
7. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażać w sorbenty do unieszkodliwiania substancji używanych do celów budowy, zwłaszcza substancji ropopochodnych.
8. Wycinkę drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego.
9. Nasadzenia zastępcze opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat; w przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych z winy Wnioskodawcy (np. w wyniku braku podlewania lub nieprawidłowej pielęgnacji) – drzewka wymienić na zdrowe, w podobnym wieku i tego samego gatunku, w terminie do 3 lat od ich nasadzenia; pamiętać o prawidłowym wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania).
10. Pojedyncze drzewa mogą zostać zabezpieczone poprzez oszalowanie pni – realizowane jest to przez obłożenie powierzchni pni deskami sosnowymi o grubości min. 20 mm. Pień należy oszalować do wysokości osadzenia pierwszych gałęzi (jeśli nie jest to możliwe min. wysokość powinna wynosić 1,7 m). Dół desek powinien opierać się na podłożu lub być nim obsypany. Deski powinny do siebie ściśle przylegać, a przy ich mocowaniu należy uważać na nabiegi korzeniowe znajdujące się u podstawy pnia. Pomiędzy deski, a pień należy włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny (minimum 2 warstwy); deski powinny być przymocowane do pnia opaskami z ocynkowanego drutu okrągłego, miękkiego lub ocynkowanej taśmy stalowej (nie wolno używać do tego celu gwoździ).
11. W obrębie systemu korzeniowego (tj. co najmniej w obrysie korony drzew + 2 m) nie składować materiałów budowlanych ani nie wytyczać dróg dojazdowych. W przypadku prowadzenia prac w sezonie zimowym korzenie zabezpieczyć przed mrozem przykrywając je matami np. grubą agrowłókniną, matą kokosową lub owijając jutą. Prace przy systemach korzeniowych wykonywane ręcznie i w możliwie krótkim czasie.
12. Pod konarami drzew nie składować materiałów budowlanych oraz ziemi z wykopów, gdyż uniemożliwia to wymianę gazową między powietrzem, a glebą co w konsekwencji może prowadzić do zamierania i gnicia korzeni.
13. W przypadku uszkodzenia nadziemnych części drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia należy niezwłocznie przeprowadzić niezbędne działania pielęgnacyjne, adekwatne do miejsca i rodzaju uszkodzenia.
14. W przypadku uszkodzenia korzeni zniszczone końcówki należy odciąć, a korzenie zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
15. Otwarte wykopy należy zabezpieczyć przed przedostaniem się do nich drobnych zwierząt (kręgowców) przez ich możliwie szybkie zasypywanie oraz przykrywanie

wykopów niezasypywanych po ukończeniu pracy zmiany roboczej takimi materiałami jak: plandeki, deski, płyty wiórowe itp. Ponadto wykopy powinny być regularnie kontrolowane pod kątem obecności w nich zwierząt. Uwięzione w nich zwierzęta należy odłowić i wypuszczać poza obszar realizacji inwestycji.

16. Przed rozpoczęciem prac budowlanych na całym odcinku drogi wykonać tymczasowe obustronne ogrodzenie ochronne, spełniające następujące wymagania:

a) wymiary minimalne:

- wysokość części nadziemnej – min. 50 cm,
- głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm;

b) odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości min. 5 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem 20°;

c) ogrodzenie wykonać w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie dołem (poniżej dolnej krawędzi), jak również wspinanie się i przechodzenie górą (także gatunków o dużych zdolnościach wspinania się);

d) materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia.

17. Ogrodzenia tymczasowe wykonać z gotowych elementów lub wykonać od podstaw na placu budowy; w drugim przypadku jako materiału użyć np.: brezentu, siatek polimerowych o oczkach wielkości 5 mm (w wybranych przypadkach), geotkaniny, geowłókniny; materiał powinien być gęsty o zwartej strukturze (jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą; ogrodzenie wesprzeć na drewnianych palikach długości 100-120 cm; zwrócić szczególną uwagę na staranne i szczelne wykonanie łączenia dwóch sąsiednich pasów materiału; zakończenie powinno mieć kształt litery U; część końcowa ogrodzenia powinna przebiegać pod kątem prostym do pasa drogi/granicy obszaru budowy.

18. Prace na przedmiotowym odcinku należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym w zakresie:

- kontrolowania pasa budowy pod kątem występowania płazów, a w przypadku ich stwierdzenia – podejmowania działań w zakresie zabezpieczenia, odłowienia i ewakuacji zwierząt;
- identyfikowania obecności płazów w sąsiedztwie pasa budowy i eliminowania ewentualnych zagrożeń;

- podejmowania i koordynacji działań związanych z czynną ochroną plażów oraz kontrolą skuteczności i jakości realizowanych prac w tym zakresie;
- kontrolowania stanu zabezpieczeń pasa budowy (ogrodzeń tymczasowych);
- odbiorów technicznych – dotyczy to zwłaszcza wykonanych ogrodzeń ochronno-naprowadzających;
- sporządzania dokumentacji (przyrodniczych i z wykonanych prac).

19. Prace budowlane prowadzić chroniąc rzekę przed zanieczyszczeniem i przedostaniem się do niej zanieczyszczeń wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy.

20. Zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych.

21. Paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy przechowywać w szczelnych pojemnikach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska.

22. Zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielanych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

23. Na etapie budowy zachować ciągłość przepływu wody w rzece. Prace w obrębie rzeki ograniczyć do niezbędnego minimum.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29:

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt wykonać następujące przejście dla zwierząt średnich i dużych:

Lp.	Oznaczenie obiektu	Rodzaj obiektu	Orientacyjny kilometr	Minimalne wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt [m]	Gatunki mogące korzystać z obiektu
1	MS-1	Most na rzece Fiszewce	376+820	Obustronne strefy dla zwierząt: 2 x 5m Światło pionowe: 5 m Współczynnik ciasnoty > 0,7	Dzik, sarna, lis, zając, bóbr, pozostałe gatunki małych ssaków, płazy, gady. Opcjonalnie: łoś, jeleń

2. Pod drogą krajową zaprojektować następujące przepusty melioracyjne z funkcją przejścia dla płazów:

Nr	~km wg. DK22	Droga	Długość [m]	Funkcja
PP-1.2	374+680	DK22	26,10	Rów melioracyjny z funkcją przejścia dla płazów
PP-1.4	375+654	DK22	26,70	Rów melioracyjny z funkcją przejścia dla płazów
PP-1.5	376+142	DK22	28,50	Rów melioracyjny z funkcją przejścia dla płazów
PP-1.6	376+475	DK22	27,50	Rów melioracyjny z funkcją przejścia dla płazów

3. Pod drogą krajową zaprojektować następujące przepusty na rowach drogowych pełniące rolę przejść dla płazów:

Nr	~km wg. DK22	Droga	Długość [m]	Funkcja
PP-1.1	373+020	DK22	24,00	Rów drogowy z funkcją przejścia dla płazów
PP-1.3	375+380	DK22	29,30	Rów drogowy z funkcją przejścia dla płazów

4. Obustronne ogrodzenia ochronno-naprowadzające należy wykonać na odcinku od ok. 372+850 do km ok. 377+200. Ogrodzenia należy dowiązać do skrzydełek/czoła przepustów oraz przyczółków mostu na rzece Fiszewce. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonać z polimerobetonu/płyt stalowych/laminatu lub innego trwałego materiału, jako wbudowane w skarpę drogi o minimalnej wysokości części nadziemnej 0,4 m; w miejscach kolizji przebiegu ogrodzenia ze zjazdami wykonać system krat wpadowych i rynien zatrzymujących tzw. stopryny, które zapewnią funkcjonalną ciągłość ogrodzenia; na zakończeniach ogrodzeń zastosować zabezpieczenie zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki.

5. Równoległe drogi dojazdowe wykonać z kruszywa, a w przypadku konieczności wykonania tych dróg o nawierzchni utwardzonej wykonać nawierzchnię ścieralną jak najjaśniejszą (zbliżony kolor do jasnego betonu) w celu ograniczenia ich nagrzewania.

6. Należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 80 drzew (2:1) gatunku: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon zwyczajny, dąb szypułkowy lub dąb bezszypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 14 cm. Nasadzenia zastępcze należy dokonać w wieźbie 6-7 m na terenie przedmiotowej działki drogowej bądź w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Młode drzewka należy posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki. W celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu. Młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”.

7. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe,

o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska:

Nie dotyczy.

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

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

VI. Wykonać analizę porealizacyjną po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Opracowanie należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie, Staroście Elbląskiemu i Warmińsko - Mazurskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Pomiary należy przeprowadzić dla terenów chronionych przed hałasem zlokalizowanych w km 376+839 (punkt imisji nr 4) w km 376+895 (punkt imisji nr 9) w km 377+200 (punkt imisji nr 7). Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

VII. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 05.08.2021 r. (data wpływu 09.08.2021 r.) Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn wystąpił do Wójta Gminy Gronowo Elbląskie, na podstawie przepisów 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku od km 372 + 208 do km 377 + 410 na terenie gminy Gronowo Elbląskie”* (na późniejszym etapie postępowania nazwa przedsięwzięcia zmieniona na: *„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)”*). Do wniosku dołączono konieczną dokumentację w związku z planowaną inwestycją, wymienioną w art. 74 ust. 1 Uouioś.

Planowana inwestycja, położona jest na terenie, dla którego obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Po zapoznaniu się ze złożonym wnioskiem wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia stwierdzono, iż zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Na wstępie Organ prowadzący postępowanie ustalił strony postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji. Zgodnie z art. 28 Kpa *„stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek”*, jednakże w konkretnej sprawie należy stosować odpowiedni przepis prawa materialnego. W sprawach dotyczących wydania decyzji środowiskowej, w celu ustalenia stron postępowania, oprócz art. 28 Kpa zastosowany został art. 74 ust. 3a 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

Kręgiem stron postępowania stali się właściciele działek położonych na terenie, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz na obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu. Ponadto ustalono, że w postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach liczba stron przekracza 10. Z tego powodu zgodnie z art. 74 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.), w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia tut. Organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania, informując o możliwości zapoznania się z aktami sprawy w formie publicznego obwieszczenia znak: ZRGo.6220.6/4.2021.JG z dnia 17.08.2021 r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Gronowo Elbląskie (bipgronowo.warmia.mazury.pl), na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Gronowo Elbląskie, oraz na tablicy ogłoszeń sołectwa Fiszewo i sołectwa Jegłownik.

W związku z art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 Uouioś pismami znak: ZRGo.6220.6/1.2021.JG, ZRGo.6220.6/2.2021.JG, ZRGo.6220.6/3.2021.JG z dnia 17.08.2021 r. wniosek został przedłożony Organom opiniującym, celem wydania przez te Organy opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOS.4220.528.2021.JC.2 z dnia 31.08.2021 r. wezwał do uzupełnienia informacji w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- 1. Przedstawienia tabelarycznego wykazu wszystkich drzew i krzewów rosnących w pasie ww. drogi krajowej wraz z podaniem ich: numeru, liczby, gatunku, obwodu pni na wysokości 1,3 m oraz obecności występowania gatunków chronionych. Analogiczne zestawienie należy przedłożyć również w stosunku do drzew przewidzianych do usunięcia. Przedłożone informacje zawarte m.in. na str. 7 KIP „Planuje się wykonanie wycinki kilkuset drzew oraz kilkudziesięciu tysięcy metrów kwadratowych krzewów i zadrzewień” są niekompletne i wymagają uzupełnienia celem określenia wpływu ww. inwestycji na środowisko przyrodnicze.*
- 2. Określenia wpływu wycinki drzew na stan zachowania we właściwym stanie ochrony populacji pachnicy dębowej. Z przedłożonym danych zawartych w KIP (tab. 15, str. 39-40) wynika, iż stwierdzono 70 stanowisk ww. chronionego bezkręgowca. Na str. 76 KIP w tab. 52 podano natomiast, iż 28 z ww. stanowisk przewidzianych jest do usunięcia co stanowi 40% populacji. Biorąc powyższe pod uwagę proszę o informację, czy w promieniu 2 km od ww. odcinka drogi krajowej znane są inne stwierdzone stanowiska pachnicy dębowej. Jeżeli tak proszę o podanie ich liczby oraz odległości*

od ww. odcinka drogi krajowej. Jednocześnie proszę o informację, czy wnioskodawca znalazł siedlisko zastępcze na przemieszczenie form rozwojowych pachnicy dębowej z 28 drzew.

3. Przedłożenia informacji, czy przewidziano grodzenie płotem całej bądź odcinków terenu inwestycji przed wtargnięciem średnich i dużych zwierząt na plac budowy. Jeżeli tak, proszę o wskazanie tych odcinków (kilometraż drogi) oraz podanie parametrów technicznych płotu wygradzającego (wysokość).

4. Przedstawienie informacji dotyczących planowanych prac w korycie rzeki Fiszewki (budowa mostu w km 376 + 850), w tym szczegółowego harmonogramu prac wraz z terminami oraz działań minimalizujących negatywny wpływ prowadzonych prac na środowisko przyrodnicze (m.in. termin prowadzenia prac, sposoby zabezpieczenia koryta przed przedostawaniem się zanieczyszczeń, kwestie związane z przegrodzeniem cieków i zapewnienia przepływu).

Ponadto zwrócono się z prośbą o udzielenie informacji, czy Inwestor starać się będzie o pozyskanie środków pomocowych Unii Europejskiej celem sfinansowania realizacji przedmiotowej inwestycji.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn przy piśmie znak: O/OL.I-2.532.22.2021 z dnia 26.10.2021 r. złożyła wyjaśnienia do informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, o które wzywał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał postanowienie znak: WOOŚ.4220.528.2021.JC.5 z dnia 04.11.2021 r., w którym wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku od km 372 + 208 do km 377 + 410 na terenie gminy Gronowo Elbląskie” (na późniejszym etapie postępowania nazwa przedsięwzięcia zmieniona na: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,5 (km proj.)”) istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił jednocześnie pełny zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Elblągu wydał opinię sanitarną znak: ZNS.4451.1.42.2021.RG.1 z dnia 26.08.2021 r., że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ponadto wskazano na wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu dla odcinków drogi z zabudowa mieszkaniową.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu wydał opinię znak: GD.ZZŚ.2.435.183.2021.PK z dnia 24.08.2021 r. (data wpływu 26.08.2021 r.), że dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku od km 372 + 208 do km 377 + 410 na terenie gminy Gronowo

Elbląskie” (na późniejszym etapie postępowania nazwa przedsięwzięcia zmieniona na: *„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,5 (km proj.)”*) nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał jakie warunki i wymagania należy uwzględnić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po przeanalizowaniu stanowisk Organów opiniujących i informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), Wójt Gminy Gronowo Elbląskie dnia 24.01.2022 r. wydał postanowienie znak: ZRGo.6220.6.2021.KS nakładające na Inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania pełnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), jednocześnie zawieszając postępowanie administracyjne do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Obwieszczeniem znak: ZRGo.6220.6.2021.KS z dnia 25.01.2022 r. Wójt Gminy Gronowo Elbląskie zawiadomił strony postępowania o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko przez Inwestora.

Dnia 03.02.2025 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie przy piśmie znak: O/OL.I-2.532.22.2021 z dnia 31.01.2025 r. przedłożyła raport o oddziaływaniu na środowisko, zmieniając jednocześnie nazwę przedsięwzięcia na: *„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 234 (372 + 208 km proj.) do km 377 + 402 (km proj.)”*.

Wójt Gminy Gronowo Elbląskie dnia 19.02.2025 r. wydał postanowienie znak: ZRGo.6220.6.2021/2025.JG o podjęciu na wniosek strony zawieszonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 234 (372 + 208 km proj.) do km 377 + 402 (km proj.)”* o czym poinformowano wszystkie strony postępowania.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko, warunki realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uzgadnia się z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska oraz z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, chyba że – w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania

na środowisko. Ponadto w ramach tej procedury zasięga się opinii organu, o którym mowa w art. 78 tej ustawy, chyba że – w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na powyższe tut. Organ pismem., znak: ZRGo.6220.6/1.2021/2025.JG z dnia 19.02.2025 r. zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2024 r., poz.1112 ze zm.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na „*Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 234 (372 + 208 km proj.) do km 377 + 402 (km proj.)*” przedkładając raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismami znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.1 z dnia 05.03.2025 r. oraz znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.3 z dnia 28.03.2025 r. zwrócił się do Wójta Gminy Gronowo Elbląskie o uzupełnienie wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia stosownie do wymogów art. 77 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...) o przedłożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazanie wariantu, którego dotyczy wnioski o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Pismem znak: ZRGo.6220.6/5.2025.JG z dnia 01.04.2025 r. Wójt Gminy Gronowo Elbląskie przesłał uzupełnienie wniosku, po wcześniejszym uzupełnieniu Inwestora.

W odpowiedzi na wezwanie Wójta Gminy Gronowo Elbląskie znak: ZRGo.6220.6/3.2021/2025.JG z dnia 10.03.2025 r. dotyczące złożenia wyjaśnień w kwestii rozbieżności w nazwie przedsięwzięcia i kilometrażu drogi pomiędzy raportem o oddziaływaniu na środowisko (ROŚ) przekazanym w dniu 31.01.2025 r., Inwestor wnioskował o zmianę nazwy przedsięwzięcia na: „*Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo – Jegłownik od km 372+208 (km proj.) do km 377+428,50 (km proj.)*”, gdyż taka nazwa pojawia się w treści ROŚ, jednak zostało to przeoczone i zmianę nazwy przedsięwzięcia uwzględniono na późniejszym etapie postępowania.

Z uwagi na niepełną i niespójną treść raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.5 z dnia 30.05.2025 r. ponownie wezwał Inwestora do wyjaśnienia i uzupełnienia treści ww. dokumentu. Wezwanie dotyczyło m.in. wyjaśnienia występujących niespójności treści dotyczących zawartości zawiesiny ogólnej w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z nawierzchni drogi,

doprecyzowania warunku dotyczącego prowadzenia wyłącznie w porze dziennej prac budowlanych będących źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem. Wezwano o opisanie możliwości wpływu, na etapie realizacji i eksploatacji drogi, drgań (wibracji) na tereny mieszkaniowe, w tym obiekty budowlane znajdujące się w sąsiedztwie analizowanej drogi. Część wezwania dotyczyła części przyrodniczej raportu ooś m.in. wskazanie stanu lokalnej populacji/procentowego jej zniszczenia porostów, przeanalizowania możliwości zmniejszenia skali wycinki drzew, przedłożenia propozycji nasadzeń zastępczych w liczbie min. 2:1, przeanalizowania możliwości przystosowania wszystkich planowanych przepustów do pełnienia funkcji przejść dla płazów. Wójt Gminy Gronowo Elbląskie przy piśmie znak: ZRGo.6220.6/8.2021/2025.JG z dnia 03.07.2025 r. przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie Aneks nr 1 do przedmiotowego dokumentu, który przedłożył Inwestor przy piśmie znak: O/OL.I-2.532.22.2021 z dnia 27.06.2025 r. (data wpływu 01.07.2025 r.).

Po analizie wszystkich dokumentów oraz złożonych uzupełnieniach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał postanowienie znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.11 z dnia 19.12.2025 r. uzgadniające realizację przedsięwzięcia polegającego na „*Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372+234 (372 + 208 km proj.) do km 377 + 402 (km proj.)*”, określając jednocześnie warunki inwestycji.

Z uwagi na fakt, iż wcześniej nie uwzględniono prośby Inwestora o zmianę nazwy przedsięwzięcia, Wójt Gminy Gronowo Elbląskie przy piśmie znak: ZRGo.6220.6/16.2021/2026.JG z dnia 02.02.2026 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o ponowne uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia z uwagi na zmianę nazwy na: „*Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)*”. Jednocześnie poinformowano, iż zakres rzeczowy przedsięwzięcia, jego lokalizacja, parametry techniczne, technologia realizacji oraz przewidywane oddziaływanie na środowisko nie ulegają zmianie w stosunku do wcześniej uzgodnionego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie przy piśmie znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.12 z dnia 05.02.2026 r. poinformował, że zmiana samej nazwy przedsięwzięcia nie wpływa na jego stanowisko wyrażone w postanowieniu znak: WOOŚ.4221.29.2025.AB.11 z dnia 19.12.2025 r.

Przy piśmie znak: O/OL.I-2.532.22.2021 z dnia 22.12.2025 r. Inwestor poinformował, że z powodu wycofania przez Nadzór Wodny w Elblągu uzgodnienia dotyczącego przebudowy kanału melioracyjnego projektowanego w ramach planowanego przedsięwzięcia, zaszła konieczność zaprojektowania dodatkowych przepustów i korekty

w zakresie przebudowy kanału melioracyjnego. Dodatkowe przepusty to: rów melioracyjny (Nr 4.1) o długości 25,6 m w km wg DK22 ~ 373 + 320, droga DK22 oraz rów melioracyjny (Nr 4.2) o długości 12,1 m w km wg DK22 ~ 373 + 320, droga DJ02P. Ponadto kanał oznaczony w raporcie o oddziaływaniu na środowisko jako A-23, w związku z występującą kolizją z projektowanym układem drogowym zostanie przebudowany na długości do 2 km i stanowić będzie odbiornik wód deszczowych i roztopowych z drogi krajowej.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), przez publiczne obwieszczenie znak: ZRGo.6220.6/14.2026.JG z dnia 05.01.2026 r. poinformowano strony o zakończeniu wszczętego na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn.: *„Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)”* i możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych w toku postępowania materiałów. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Gronowo Elbląskie (bipgronowo.warmia.mazury.pl) dnia 05.01.2026 r., oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Gronowo Elbląskie, tablicy ogłoszeń sołectwa Jegłownik i tablicy ogłoszeń sołectwa Fiszewo. W ustawowym terminie, tak jak i w toku całego postępowania żadna ze stron nie wniosła uwag i wniosków.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Jegłownik od km 372+208 (km proj.) do km 377+428,50 (km proj.) o długości ok. 5,2 km i zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz., 1839 ze zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. Rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również *przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy,*

przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone.

W przedmiotowej sprawie rozbudowa dotyczy odcinka drogi o długości przekraczającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia. Przedsięwzięcie, z uwagi na konieczność wykonania regulacji cieków i przebudowę wału przeciwpowodziowego, kwalifikuje się również do § 3 ust. 1 pkt 67 - budowie przeciwpowodziowej, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód.

Celem całej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, dostosowanie parametrów drogi do wymaganej klasy technicznej GP, podniesienie nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś, polepszenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu i zapewnienie właściwych warunków podróży, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

W ramach całego zadania rozbudowie i budowie podlega około 5,2 km drogi krajowej nr 22 oraz skrzyżowania z innymi drogami publicznymi znajdujące się na tym odcinku drogi krajowej. Ponadto budowie i przebudowie podlegać będą krótkie odcinki dróg powiatowych oraz starodroża drogi krajowej w obszarze wlotów na skrzyżowania, a także obiekty inżynierskie (przepusty) w ciągu projektowanego odcinka oraz szereg elementów istniejącej infrastruktury technicznej. W celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do przyległych nieruchomości konieczna będzie realizacja dodatkowych jezdni. Zakres projektu przewiduje:

- Budowę drogi o przekroju jednojezdniowym 2+1 o nośności konstrukcji nawierzchni 115kN/oś wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 22, obok korpusu drogowego stanowiącego wał przeciwpowodziowy.
- Wzmocnienie podłoża.
- Budowa skrzyżowań jednopoziomowych.
- Przebudowa lub rozbudowa dróg krzyżujących się z projektowaną drogą, na odcinku bezpośrednio przylegającym do drogi krajowej nr 22.
- Budowa dodatkowych jezdni, obsługujących przyległy teren.
- Budowa obiektów inżynierskich.
- Budowa/ przebudowa chodników, ścieżek pieszo –rowerowych.
- Budowa przejść dla zwierząt.

- Wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym).

- Budowa/przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych.
- Budowa/ przebudowa odwodnienia drogi, w tym przepustów drogowych.
- Budowa oświetlenia drogowego.
- Przebudowa urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, m. in. sieci elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej, drenaży melioracyjnych, sieci teletechnicznych.

- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD.
- Budowa kanału technologicznego.
- Budowa stacji meteorologicznej.
- Budowę przepustów dla płazów i małych zwierząt.

Cały zakres projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 znajduje się poza terenem zabudowy. Najbliższa zabudowa znajduje się bezpośrednio przy planowanym skrzyżowaniu z drogą powiatową 1117N w km ok. 372+817 (km. projektowy), gdzie mieści się zakład usługowo-handlowy w km ok. 372+887 oraz w obszarze przejścia nad rzeką Fiszewką, gdzie w odległości kilkudziesięciu metrów zlokalizowanych jest kilka gospodarstw. Poza tym obszarami istniejąca zabudowa jest znacznie oddalona od planowanej inwestycji.

Przewidywany zakres prac na terenie województwa pomorskiego:

- przebudowa drogi krajowej nr 22 wraz ze wzmocnieniem podłoża na długości ok. 50m od początku inwestycji;
- przebudowa ścieżki pieszo-rowerowej na długości około 50 m;
- przebudowa drogi powiatowej 2931G na długości około 50 m.

Początek zakresu dotyczącego drogi krajowej ma miejsce na granicy województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego w km projektowym 372+208, a koniec w km projektowym 377+428,50, tj. w miejscu planowanego skrzyżowania, około 1 km przed miejscowością Nowy Dwór Elbląski.

Przez pierwsze 300 m projektowana droga przebiega po istniejącym korpusie, by w km 372+500 zejść w kierunku południowo-wschodnim na nowy ślad. W km ok. 372+817 zaplanowano realizację skrzyżowania z drogą powiatową 1117N w kierunku Fiszewa (woj. warmińsko-mazurskie) oraz drogą powiatową 2931G w kierunku Ząbrowa (woj. pomorskie).

Skrzyżowanie zaprojektowane zostało w formie ronda średniego. Wielkość ronda podyktowana została koniecznością podłączenia pięciu wlotów, spośród których dwa stanowią wloty drogi krajowej, jeden to wlot drogi powiatowej 2931G, jeden wlot drogi

powiatowej 1117N oraz jeden wlot starodroża drogi krajowej. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. W obszarze skrzyżowania uwzględniono potrzeby komunikacji zbiorowej poprzez zaprojektowanie zatoki autobusowej na wylocie w kierunku Malborka. Dla kierunku Elbląg funkcjonować będzie w dalszym ciągu istniejąca zatoka na drodze gminnej 01 (starodrożu DK22). W poprzek drogi krajowej, przy wlocie na rondo z kierunku zachodniego zaprojektowane zostało przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym. Całość skrzyżowania, wszystkie wloty i zatoki autobusowe zostały oświetlone, a przejście dla pieszych i przejazd rowerowy dodatkowo doświetlone.

Skrzyżowanie zlokalizowane jest na łuku poziomym. W dalszej części droga przebiega na odcinku prostym. W zakresie około 500 m za skrzyżowaniem droga krajowa nr 22 zlokalizowana jest równolegle do istniejącego przebiegu. Za odcinkiem prostym zaprojektowany został łuk lewy. Mniej więcej w połowie łuku występuje największe zbliżenie do istniejącej drogi krajowej i wynosi ono 35 m. W dalszym fragmencie droga istniejąca i projektowana oddalają się od siebie na odległość maksymalną 170 m. Nowy ślad drogi krajowej nr 22 po wyjściu z łuku wchodzi w odcinek prosty i następnie w obszarze przejścia nad rzeką Fiszewką wchodzi w łuk lewy. W odległości około 150m za łukiem znajduje się koniec realizowanego odcinka drogi krajowej, w miejscu którego zaplanowane jest skrzyżowanie w formie ronda średniego. Ma ono umożliwić komunikację z istniejącym śladem drogi krajowej.

Na odcinku od początku opracowania tj. granicy województwa do planowanego pierwszego skrzyżowania w formie ronda zastosowany został przekrój 1 x 2, tj. z jedną jezdnią składającą się dwóch pasów ruchu dla podróżujących w przeciwnych kierunkach. Pobocza drogi na tym odcinku zostały dodatkowo utwardzone na szerokości 0,50 m.

Na odcinku trasy od skrzyżowania z drogą powiatową do końca zakresu przyjęty został przekrój jednojezdniowy z naprzemiennymi dodatkowymi pasami ruchu do wyprzedzania, tj. przekrój 2+1. Zastosowanie tego przekroju wraz z rozdzieleniem kierunków ruchu barierą ochronną, pozwala na zaplanowanie bezpiecznych odcinków do wyprzedzania, co jest szczególnie istotne w przypadku znacznego udziału pojazdów ciężarowych. Pierwszy z dodatkowych pasów rozpoczyna się około 150 m za wylotem z ronda w kierunku Elbląga. Jest on przeznaczony dla podróżujących w kierunku wschodnim. Na tym samym odcinku podróżujący w kierunku Malborka mają do dyspozycji jeden pas ruchu. W kolejnym odcinku dodatkowy pas ruchu występuje dla podróżujących w kierunku m. Stare Pole. Dodatkowe pasy ruchu występują naprzeciw sobie w przekroju jezdni, zatem ich końce muszą być odpowiednio od siebie oddalone w celu zachowania

warunków bezpieczeństwa. Kolejny dodatkowy pas jest przeznaczony dla podróżujących w stronę Elbląga. Tuż przed łukiem kołowym $R=1600$ m znajduje się kolejny obszar rozdzielający kliny końcowe. W tym miejscu kończy się również dodatkowy pas do wyprzedzania z kierunku Elbląga. Jego początek znajduje się tuż za planowanym skrzyżowaniem w formie ronda, które kończy planowany odcinek drogi krajowej.

W miejscu, w którym droga krajowa przekroczy rzekę Fiszewkę (w km około 376+820 istniejącego kilometraża) konieczna jest realizacja mostu zarówno nad rzeką jak i jej obwałowaniami. Dodatkowo pod mostem przeprowadzone zostaną dwie dodatkowe jezdnie przebiegające wzdłuż wałów rzeki.

Ostatnie skrzyżowanie znajduje się w odległości około 130 m od istniejącego śladu drogi krajowej, co ma umożliwić w przyszłości realizację obwodnicy miejscowości Jegłownik. Połączenie ze stanem istniejącym jest zaplanowane w postaci ronda średniego. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania.

Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. Rondo wyposażone jest w dwa wloty. Jeden wlot drogi krajowej od strony zachodniej. Drugi wlot drogi krajowej od strony północnej, który zapewni połączenie z dalszym przebiegiem istniejącej drogi krajowej przez miejscowość Jegłownik. Ponadto rondo posiada rezerwę na trzeci wlot, który umożliwi podłączenie w przyszłości obwodnicy Jegłownika, która stanowić będzie nowy ślad drogi krajowej nr 22 i zastąpi jej obecny przebieg przez miejscowości Nowy Dwór Elbląski oraz Jegłownik.

Ostatni odcinek drogi krajowej nr 22 stanowi podłączenie istniejącego śladu DK22 z kierunku Elbląga do projektowanego ronda. Odcinek ten zaprojektowany został na łuku i z pasami ruchu szerokości powiększonymi o niezbędne poszerzenia. Mając na uwadze tymczasowy charakter tego odcinka jako drogi krajowej i zaliczenie go w poczet dróg gminnych w przyszłości, zaprojektowano jego pochylenie poprzeczne jak dla drogi klasy L o prędkości projektowej 40 km/h, co wymagać będzie uzyskania stosownego odstępowania od przepisów techniczno-budowlanych.

Układ wysokościowy drogi krajowej 22 musi uwzględniać specyfikę pracy systemu melioracyjnego na obszarze Żuław Wiślanych. Droga w stanie istniejącym w zdecydowanej większości przebiega po korpusie wału rzeki Fiszewki. Rzędna góry wału wynosi około 1,70 – 1,80 m n.p.m. i w przypadku, gdzie projektowana droga będzie znajdowała się w jej dotychczasowym śladzie rzędne te zostały uwzględnione jako wartość minimalna. Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z drogą powiatową 1117N a mostem nad rzeką Fiszewką, niweleta projektowanej drogi została wyniesiona ponad przyległy teren i poprowadzona na rzędnej około 1,60 m n.p.m. Wynika to z konieczności

przejścia ponad licznymi rowami melioracyjnymi, w śladzie których muszą zostać umieszczone przepusty pod korpusem drogowym. Na dojściu do projektowanego obiektu mostowego niweleta drogi została wyniesiona w celu zachowania skrajni 4,50 m ponad projektowanymi dodatkowymi jezdniami przebiegającymi wzdłuż rzeki. W obszarze przejścia nad lustrem wody projektowana droga krajowa zapewni skrajnię nie mniejszą niż ta, która funkcjonuje na moście w istniejącym śladzie drogi krajowej.

Skrzyżowanie w km 372+817 zostało zaprojektowane jako rondo średnie. Wielkość ronda została dobrana w taki sposób, aby możliwe było podłączenie do niego pięciu wlotów krzyżujących się w tym miejscu dróg. Wszystkie wloty na rondo zostały zaprojektowane pod kątem prostym do ronda lub możliwie zbliżonym do 90 stopni. Każdy z wlotów na rondo został ukształtowany w taki sposób, aby fizycznie ograniczyć prędkość pojazdów dojeżdżających poprzez odgięcie torów ruchu. W obszarze skrzyżowania uwzględniono potrzeby komunikacji zbiorowej poprzez zaprojektowanie zatoki autobusowej na wylocie w kierunku Malborka. Dla kierunku Elbląg funkcjonować będzie w dalszym ciągu istniejąca zatoka na starodrożu. Pomędzy zatokami oraz w obszarze całego skrzyżowania zapewniono komunikację niechronionym uczestnikom ruchu drogowego poprzez zastosowanie ścieżek pieszo-rowerowych i chodników. Wzdłuż korpusu drogi krajowej będzie znajdować się ścieżka pieszo-rowerowa, która umożliwi komunikację na kierunku Stare Pole – Jegłownik poprzez połączenie z istniejącą ścieżką z kierunku Malborka. Wzdłuż dróg powiatowych 2931G oraz 1117N została zaprojektowana ścieżka pieszo-rowerowa, która przecina drogę krajową przy wlocie z kierunku Malborka. Odcinki chodników znajdują się przy peronach autobusowych oraz przejściach dla pieszych. Całość skrzyżowania będzie oświetlona.

Skrzyżowanie w km 377+ 403 zostało zaprojektowane jako rondo średnie. Forma skrzyżowania została dobrana w taki sposób, aby możliwa była komunikacja ze starodrożem drogi krajowej i jednocześnie możliwe było włączenie kolejnego wlotu planowej kontynuacji nowego śladu drogi krajowej w postaci obwodnicy Jegłownika. Wloty na rondo zostały zaprojektowane pod kątem prostym do ronda lub możliwie zbliżonym do 90 stopni. Każdy z wlotów na rondo został ukształtowany w taki sposób, aby fizycznie ograniczyć prędkość pojazdów dojeżdżających poprzez odgięcie torów ruchu. Całość skrzyżowania będzie oświetlona.

Skrzyżowanie znajdujące się w km 0+110, które umożliwi lokalną komunikację na starodrożu drogi krajowej. Po wybudowaniu obwodnicy Jegłownika będzie to skrzyżowanie na połączeniu dwóch dróg gminnych, gdyż łącznik DK 22 zostanie zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Oprócz rozbudowy drogi krajowej nr 22 w zakres inwestycji wchodzi budowa, rozbudowa lub przebudowa kilku odcinków innych dróg publicznych w zakresie

niezbędnym do poprawnego wykonania skrzyżowań z tymi drogami. Są to drogi powiatowe i gminne.

Realizacja nowej formy skrzyżowania na drodze krajowej 22 w postaci ronda wymusza konieczność przebudowy i rozbudowy odcinków dróg powiatowych 2931G oraz 1117N. W obszarach bezpośrednio przyległych do skrzyżowania drogi powiatowe zostaną oświetlone. W zakresie planowanej inwestycji nie występują żadne publiczne drogi gminne będące w kolizji z projektowanym zakresem prac.

Do dróg gminnych zostały zaliczone odcinki starodroża, które po wybudowaniu nowego śladu drogi krajowej nr 22 zostaną przekształcone na drogi niższej kategorii.

W związku z koniecznością zapewnienia obsługi przyległych działek budowlanych w kilku miejscach zaprojektowano dodatkowe jezdnie. Lokalizacja dodatkowych jezdni została określona po dogłębnej analizie dostępności przyległych do drogi krajowej terenów. Dodatkowe jezdnie zaprojektowano po obu stronach drogi krajowej nr 22, natomiast od strony południowej na niemal całym jej zakresie.

Dodatkowa jezdnia DJ01P zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po południowo-zachodniej stronie ronda nr 1. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do drogi powiatowej 1117N.

Dodatkowa jezdnia DJ02P zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po południowo-wschodniej stronie drogi krajowej nr 22 na odcinku od ronda nr 1 do rzeki Fiszewki. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do drogi powiatowej 1117N od strony zachodniej oraz poprzez włączenie do dodatkowej jezdni DJ01L od strony wschodniej. Całkowita długość drogi wynosi nieco ponad 4 km. Szerokość jezdni została wyznaczona na ok. 5,0 m z uwagi na konieczność zapewnienia komunikacji dla zakładów przetwórczych znajdujących się wzdłuż drogi. Dodatkowa jezdni na wysokości mostu w ciągu drogi krajowej przecina obszar przejścia dla zwierząt, stąd zaprojektowano jej pochylenie skarp 1:3.

Dodatkowa jezdnia DJ01L zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po wschodniej stronie drogi krajowej w obszarze planowanego mostu nad rzeką Fiszewką od jej południowej strony, a także będzie stanowić główny dojazd do przepompowni Mojkowo. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do starodroża drogi krajowej 22 (przyszła droga niższej kategorii). Wzdłuż drogi zapewniono wydzielenie ruchu pieszego na chodnik. Droga przechodzi pod obiektem mostowym w ciągu DK22, który zapewnia również rezerwę w postaci przejścia dla zwierząt, stąd pochylenie skarp dodatkowej jezdni ukształtowane zostało na 1:3.

Dodatkowa jezdnia DJ02L zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po wschodniej stronie drogi krajowej w obszarze planowanego mostu nad rzeką Fiszewką od

jej północnej strony. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do starodroża drogi krajowej 22 (przyszła droga niższej kategorii).

W ramach włączenia DJ02 zostanie wykonana zmiana lokalizacji zatoki autobusowej przy starodrożu drogi krajowej. Droga przechodzi pod obiektem mostowym w ciągu DK22, który zapewnia również rezerwę w postaci przejścia dla zwierząt, stąd pochylenie skarp dodatkowej jezdni ukształtowane zostało na 1:3.

W miejscach, w których obecnie istnieją przystanki autobusowe, zostały zaprojektowane pary przystanków w obu kierunkach. Niekiedy następuje nieznaczne przemieszczenie przystanku w stosunku do istniejącej lokalizacji ze względu na występowanie skrzyżowań, łuków w planie czy ograniczenia wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu (np. zjazdy). Wszystkie przystanki są wyposażone w pełnowymiarowe zatoki autobusowe, perony autobusowe szerokości ok. 2 m z dojazdami w postaci chodników szerokości ok. 2 m lub ścieżek pieszo-rowerowych szerokości 2,5-3,0 m i miejsca na wiaty autobusowe. Pomędzy przystankami wyznaczono przejścia dla pieszych.

Zaprojektowana została para przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu (rondzie) w km ok. 372+817. W tym miejscu wykonana została zatoka autobusowa wzdłuż drogi krajowej nr 22 za jej wylotem z ronda w kierunku zachodnim dla podróżujących w stronę Malborka. Dla przeciwnego kierunku ruchu obsługę zapewnia istniejący przystanek autobusowy wyposażony w zatokę, oddalony od skrzyżowania o niespełna 300 m. W tym przypadku nie ma konieczności korekty samej zatoki, natomiast realizowane jest dojeżdżenie w postaci ścieżki pieszo-rowerowej, jak również zapewnione jest miejsce na wiatę, a sama zatoka została doposażona w peron. Na wysokości km 376+900, wzdłuż starodroża (istniejącej) drogi krajowej konieczna jest korekta istniejącej zatoki autobusowej, z uwagi na potrzebę podłączenia dodatkowej jezdni w miejscu lokalizacji zatoki w stanie istniejącym. Zatoka została przesunięta w kierunku zachodnim o około 50 m, wyposażona w peron oraz dojeżdżenie.

Od początku zakresu drogi krajowej do ok. km. 372+800 w stanie istniejącym znajduje się ścieżka pieszo-rowerowa, która nie koliduje z zakresem planowanej inwestycji i przewidziana jest do dalszego funkcjonowania. Od km 372+610 do km 373+170 zaprojektowana została jednostronna ścieżka pieszo-rowerowa zapewniająca obsługę w obszarze skrzyżowania dla pieszych i rowerzystów. Łączy się ona w km 372+610 ze ścieżką istniejącą, następnie komunikuje przystanek autobusowy dla podróżujących w kierunku Malborka, potem przecina skrzyżowanie w postaci ronda na dwóch wlotach, w dalszej części przechodzi wzdłuż zatoki autobusowej dla kierunku Elbląga, by tuż za nią skończyć bieg na włączeniu w pobocze starodroża drogi krajowej. W obszarze pierwszego skrzyżowania zaprojektowana została również jednostronna ścieżka pieszo-rowerowa na

całej długości przebudowywanych dróg powiatowych. Ma ona szerokość około 2,5 m i przebiega w poprzek drogi krajowej na jej zachodnim wlocie do ronda.

W celu usprawnienia komunikacji pieszej zaprojektowany został jednostronny chodnik na całej długości dodatkowej jezdni DJ01L, co ma na celu ułatwienie komunikacji pomiędzy zabudową znajdującą się po południowej stronie, a przystankami autobusowymi przy starodrożu drogi krajowej.

Projektowany most MS-1 umożliwia przeprowadzenie drogi DK-22 nad rzeką Fiszewką, wałami przeciwpowodziowymi oraz drogami dodatkowymi DJ01L i DJ02L. Kształt obiektu w planie i profilu został dostosowany do parametrów drogi na obiekcie, tras komunikacyjnych pod obiektem oraz przylegającego terenu.

Projektowana inwestycja na omawianym odcinku nie powoduje konieczności wyburzenia budynków. Należy dokonać rozbiórki bądź rozbiórki częściowej nawierzchni wszystkich istniejących odcinków dróg, które podlegają przebudowie, a mają utwardzone nawierzchnie. Rozbiórce lub przebudowie podlegają także wszystkie wskazane do wyburzenia elementy istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją takie jak: przepusty, elementy kanalizacji deszczowej, oświetlenie drogi itp.

Wszystkie elementy małej architektury znajdujące się na obszarze objętym zakresem projektu należy przestawić bądź odtworzyć w miejscach wskazanych przez ich właścicieli (zarządcy dróg, gminy, parafie etc.).

W ramach rekompensaty za usunięcie 40 drzew należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 80 drzew (2:1) gatunku: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon zwyczajny, dąb szypułkowy lub dąb bezszypułkowy o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – min. 14 cm. Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Dobór gatunków nie jest przypadkiem, lecz działaniem zamierzonym mającym również na celu wprowadzenie do środowiska gatunku miododajnego (lipy), który oprócz walorów przyrodniczych ma również odzwierciedlenie w kształtowaniu krajobrazu województwa warmińsko-mazurskiego oraz przywracaniu walorów historycznych.

Nasadzenia zastępcze należy dokonać w wieźbie 6-7 m na terenie przedmiotowej działki drogowej bądź w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Młode drzewka należy posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki. Młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”. W celu zwiększenia

szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu. Należy również pamiętać o prawidłowym wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania).

Zaprojektowany system melioracji nie wprowadza zmian funkcjonowania w stosunku do układu pierwotnego, wynika jedynie ze zmian w nowoprojektowanej infrastrukturze. Zakres opracowania obejmuje budowę, przebudowę, rozbudowę oraz konserwację urządzeń wodnych. Zaprojektowano dostosowanie koryt istniejących rowów przecinających projektowany układ drogowy do zmian konfiguracji terenu związanej z projektowaną drogą krajową nr 22. Dodatkowo koryta dostosowano do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych pochodzących częściowo projektowanej kanalizacji deszczowej pasa drogowego.

Uwarunkowania realizacji inwestycji (przede wszystkim możliwość wykorzystania istniejącej nawierzchni bitumicznej) powodują, że wariantem najlepszym pod względem środowiska będącym jednocześnie wariantem rekomendowanym do realizacji jest wariant polegający na wykonaniu nawierzchni mastyksowo-grysowej SMA11. Wariant ten ma lepsze od wariantu z nawierzchnią betonową parametry akustyczne.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz beton albo masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Rozpoczęcie prac wiąże się z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), która następnie zostanie wykorzystana do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. Może również posłużyć do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo (na okres budowy). Przywrócenie warstwy gleby na tych terenach powinno zapewnić w krótkim okresie powrót roślinności naturalnej – charakterystycznej dla terenów przydrożnych.

W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac.

Na etapie budowy dojdzie również do czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy. W raporcie ooś wskazano, że przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazy materiałowo – sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów należy wykluczyć ich lokalizację w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w bliskim sąsiedztwie cieków, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych oraz strefach ochronnych ujęć wód. Inwestor wskazuje, że najkorzystniejszym miejscem pod zaplecze budowy, bazy materiałowo – sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów oraz drogi dojazdowe jest istniejący pas drogowy – planowana inwestycja jest na znacznym odcinku prowadzona w nowym śladzie, a więc wykorzystanie istniejącego pasa w tym przypadku pozwoli na ograniczenie zbędnego/dodatkowego zajmowania terenu. Miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntów oraz miejsca tankowania i konserwacji maszyn budowlanych i pojazdów zostaną zabezpieczone za pomocą płyt lub folii i mat rozłożonych na powierzchni gruntu. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i tymczasowo zmagazynowany w szczelnym pojemniku do czasu niezwłocznego przekazania do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Ścieki bytowe gromadzone w zbiornikach przenośnych toalet będą odbierane przez uprawnione podmioty.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanej inwestycji występować będą okresowe uciążliwości związane z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń do powietrza z maszyn wykonujących prace budowlane oraz sprzętu transportującego. Będą one przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ustępować po zakończeniu prac budowlanych. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza prace budowlane należy prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu oraz z uwzględnieniem ograniczenia prędkości poruszania się pojazdów, wyłączania silników niepracujących w danej chwili urządzeń, zachowania ostrożności przy transporcie, załadunku i rozładunku materiałów o charakterze pylistym (np. zabezpieczać plandekami) oraz zraszania dróg i placu budowy w czasie wysokich

temperatur oraz wietrznej, suchej pogody. Podczas realizacji przedsięwzięcia stosowane będą przywożone, gotowe mieszanki eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy. Masy bitumiczne transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.

Na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia nastąpi emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez środki transportu, maszyny i urządzenia do atmosfery. Mając na uwadze, że na etapie budowy i likwidacji będą to oddziaływania tymczasowe, a na etapie eksploatacji będą to oddziaływania głównie związane z emisjami zanieczyszczeń związanymi z natężeniem ruchu pojazdów, które jednak nawet przy dużym potoku pojazdów nie wychodzą poza pas drogowy, stwierdzono, że wpływ na klimat jest minimalny. Na skutek realizacji przedsięwzięcia nastąpi zmiana sposobu użytkowania gruntów i konieczne będzie usunięcie roślinności, co wpłynie na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Jednak, w ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną nasadzenia zieleni, co zminimalizuje ww. oddziaływanie.

Analizowana inwestycja nie koliduje z ujęciami wód podziemnych ani ich strefami ochronnymi, jak również obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. Odcinek drogi krajowej nr 22 położony jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Droga przebiega w dużej części przez obszar depresyjny Żuław Wiślanych.

Planowane przedsięwzięcia może oddziaływać na środowisko wodne zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Możliwość zanieczyszczenia wód na etapie budowy będzie związana przede wszystkim z nieprawidłową organizacją placu budowy. Natomiast eksploatacja inwestycji może powodować zagrożenie dla wód powierzchniowych, jak i podziemnych (z pierwszego poziomu wodonośnego) poprzez emisję wód opadowych lub roztopowych spływających z powierzchni drogi. Istotne zagrożenie dla jakości wód stanowi również ryzyko wystąpienia wypadku o charakterze poważnej awarii związane z wyciekami paliw lub innych toksycznych substancji, ale ze względu na separację potoków ruchu prawdopodobieństwo takiego wypadku jest znikome.

Z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego wiąże się powstawanie wibracji. Wywołują je głównie maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw nawierzchni drogowej, urządzenia obrotowe. Hałas i drgania emitowane podczas etapu budowy inwestycji odznaczać się mogą dużym wahaniami czasowym i zmiennym natężeniem. Uciążliwość akustyczna i wibracje na etapie budowy będą okresowe, a także krótkotrwałe i po zakończeniu prac budowlanych ustaną. W celu minimalizacji oddziaływań etapu realizacji inwestycji, wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskiej emisji hałasu (wyposażonego w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki). Prace

budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. Wyjątkiem będą prace wymagające ciągłego procesu technologicznego. Zaplecza budowy będą lokalizowane poza terenami podlegającymi ochronie przed hałasem. W trakcie prowadzenia prac budowlanych, w miarę możliwości, nie będzie prowadzona jednoczesna praca kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji drogi będą pojazdy poruszające się po ww. drodze, a poziom hałasu będzie zależał od natężenia, struktury ruchu i prędkości pojazdów (90 km/h dla pojazdów lekkich i 70 km/h dla ciężkich oraz 30 km/h na rondach) oraz położenia zabudowy w stosunku do źródła hałasu (drogi).

Odpady powstające na etapie budowy będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów, a następnie zostaną przekazane odpowiednim podmiotom, uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z użytkowaniem infrastruktury drogowej, odpadów wytwarzanych w trakcie prac remontowych i porządkowych oraz odpadów z ewentualnych kolizji drogowych. Odpady powstające w fazie eksploatacji inwestycji będą wytwarzały głównie jednostki serwisowe, które przejmą odpowiedzialność za ich zagospodarowanie, od momentu ich wytworzenia.

Realizacja inwestycji nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym układzie przestrzennym z uwagi na to, że projektowana droga przebiega w korytarzu/sąsiedztwie istniejące drogi jak również nie planuje się w ramach niej wiaduktów. Obiektem, który będzie dominantą w krajobrazie jest projektowany nowy most nad rzeką Fiszewką. Projektowane powiązanie z istniejącym układem drogowym jest przewidziane przez jednopoziomowe skrzyżowania w postaci rond.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie sprawowany nadzór środowiskowy, który na bieżąco będzie monitorował możliwość oddziaływania prowadzonych prac na środowisko i podejmował w razie potrzeby odpowiednie działania zaradcze.

Inwestycja nie wpłynie znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe i nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000. Nie spowoduje również ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla Jednolitych Części Wód, na które oddziałuje.

Biorąc pod uwagę położenie analizowanego odcinka drogi oraz zasięg jego oddziaływania, nie ma możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, po przeanalizowaniu informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, oraz uwzględnieniu rodzaju, charakteru, usytuowania przedsięwzięcia, skali możliwego

oddziaływania przedsięwzięcia, oraz przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w niniejszej decyzji stwierdzono, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu za pośrednictwem Wójta Gminy Gronowo Elbląskie w 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 administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W związku z art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), informacje o niniejszej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz dokumentacją sprawy zostaną podane do publicznej wiadomości. Treść decyzji zostanie udostępniona na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Gronowo Elbląskie.

Załącznik:

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 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

Otrzymują:

1. Inwestor (e-Doręczenia);
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie;
3. A/a.

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie, Wydział Ocen Oddziaływania na Środowisko, ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn (e-Doręczenia);
2. Starostwo Powiatowe w Elblągu, ul. Saperów 14A, 82-300 Elbląg (e-Doręczenia).