



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 20 listopada 2023 r.

WOOŚ.420.8.2023.AB.24

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 20 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.8.2023.AB.24, o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S16 Olsztyn (S51) – Ełk (S61), odcinek Olsztyn – Biskupiec.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn – Biskupiec. Początek projektowanej inwestycji znajduje się w km ok. 24+321 drogi istniejącej S16i, a koniec w km ok. 32+224 drogi istniejącej 16c. Obszar, na którym realizowana będzie inwestycja położony jest na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, powiatu olsztyńskiego, gmin: Purda, Barczewo i Biskupiec. Planowane przedsięwzięcie, realizowane będzie w wariantcie polegającym na wykonaniu nawierzchni mastyksowo-grysowej SMA11.

Inwestycja przebiega po śladzie istniejącej drogi, lecz w celu osiągnięcia parametrów drogi ekspresowej konieczna jest, między innymi:

a) od km 24+321 do 9+023 (odcinek Olsztyn – Barczewo):

- rozbiórka odc. przejściowego (z przekroju 2x2 na 1x2), od węzła Olsztyn Wschód do skrzyżowania z ul. Leśną w Wójtowie,
- rozbiórka kolidujących z inwestycją ekranów akustycznych,
- rozbiórka skrzyżowania DK16 z ul. Leśną w Wójtowie (skrzyżowanie z sygnalizacją),
- rozbiórka skrzyżowania DK16 z ul. Modrzewiową i Klonową w Wójtowie,
- rozbiórka skrzyżowania DK16 z ul. Olsztyńską w Łęgajnach,
- rozbiórka skrzyżowania DK16 z ul. Olsztyńską w Barczewie,
- rozbiórka konstrukcji nawierzchni istniejącej jezdni DK16,
- rozbiórka niektórych odcinków dodatkowych jezdni, kolidujących z budową S16,
- konieczne rozbiórki innych elementów drogi o przekroju 1x2 na odcinku Olsztyn Wschód-Barczewo,
- wzmocnienie podłoża gruntowego i skarp,
- budowa drogi klasy S o przekroju 2x2 (z pasem rozdziálu szer. 11 m) od węzła Olsztyn Wschód do węzła Barczewo,
- budowa węzła Wójtowo (w miejscu skrzyżowania z ul. Modrzewiową i Klonową w Wójtowie),
- budowa węzła Łęgajny (w miejscu skrzyżowania z ul. Olsztyńską w Łęgajnach),
- rozbudowa węzła Barczewo do układu 2x2,
- budowa/rozbudowa/przebudowa/remont drogowych obiektów inżynierskich,
- budowa górnego przejścia dla zwierząt,
- rozbudowa przejść podziemnych,
- budowa przepustów,
- budowa dodatkowych jezdni,
- rozbudowa/wzmocnienie konstrukcji istniejących, dodatkowych jezdni,
- przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,

- budowa/ rozbudowa/przebudowa dróg innych kategorii,
 - montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym barier ochronnych,
 - budowa Systemu Zarządzania Ruchem,
 - budowa kanału technologicznego,
 - budowa ekranów akustycznych,
 - budowa/rozbudowa/przebudowa systemu odwodnienia drogi,
 - budowa urządzeń fotowoltaicznych,
 - budowa oświetlenia drogi,
 - zagospodarowanie zieleni w granicach inwestycji;
- b) od km ok. 9+023 do km ok. 27+566 (odc. Barczewo – Biskupiec):
- budowa drugiej jezdni oraz dostosowanie istniejącej jezdni i innych elementów drogi nr 16 do parametrów klasy S, z zastosowaniem pasa rozdziálu szer. 4m,
 - wzmocnienie podłoża gruntowego i skarp,
 - dostosowanie do klasy S dwujezdniowych odcinków DK 16 – węzeł Kromerowo (ok. 2,4 km) i węzeł Biskupiec (2 km),
 - budowa/przebudowa/remont obiektów inżynierskich,
 - budowa przejść górnych dla zwierząt,
 - budowa MOP I z rezerwą pod MOP II, str. P, km 20+000,
 - budowa MOP I z rezerwą pod MOP II, str. L, km 21+500,
 - budowa obwodu utrzymania drogi w sąsiedztwie węzła Biskupiec
 - budowa Systemu Zarządzania Ruchem,
 - budowa przepustów,
 - rozbudowa/wzmocnienie konstrukcji istniejących, dodatkowych jezdni,
 - przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,
 - budowa/ rozbudowa/przebudowa dróg innych kategorii,
 - montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym barier ochronnych,
 - budowa kanału technologicznego,
 - budowa ekranów akustycznych,
 - budowa/rozbudowa/przebudowa systemu odwodnienia drogi,
 - budowa urządzeń fotowoltaicznych,
 - budowa oświetleni drogi,
 - zagospodarowanie zieleni w granicach inwestycji.

Podstawowe oddziaływanie inwestycji związane jest ze stałym zajęciem terenu, na którym powstanie druga jezdnia o dodatkowe elementy infrastruktury. Największy wpływ w fazie realizacji związany będzie z mechanicznym naruszeniem profili glebowych oraz trwałym zajęciem dodatkowego terenu na odcinkach, gdzie projektowana droga będzie biegła nowym śladem. Prace ziemne związane z budową nasypów drogowych, węzłów drogowych oraz obiektów inżynierskich prowadzić będą do trwałego przekształcenia powierzchni ziemi. Na etapie budowy dojdzie również do czasowego zajęcia pod zaplecze budowy czy drogi dojazdowe. W maksymalnym stopniu do tego celu będą wykorzystywane tereny pod planowane MOPy i węzły.

Jak wykazano w raporcie w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji nie należy się spodziewać przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu. Zgodnie z wykonaną dla przedmiotowego przedsięwzięcia analizą akustyczną należy stwierdzić, że planowana inwestycja będzie powodować występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu pochodzącego od ruchu samochodów. Konieczne jest zatem zaprojektowanie środków ochrony przed hałasem w postaci ekranów akustycznych. Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych klimat akustyczny na terenach zabudowy chronionej ulegnie znaczącej poprawie. W celu sprawdzenia dokładności przeprowadzonych prognoz akustycznych i określenia rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku konieczne będzie przeprowadzenie pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych

przedsięwzięcia. Analiza pozwoli również na sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej.

Planowana droga S16 koliduje z Kanałem Elżbiety w km ok. 0+750, rzeką Wadąg (Pisa) w km ok. 5+472, rzeką Wipsówka w km ok. 10+811, Kanałem Dobrą w km ok. 12+326, rzeką Wadąg (Dadaj) w km ok. 17+789, rzeką Wadąg (Dymer) w km ok. 19+548, Dopływem z Kolonii Rukławki w km ok. 21+939, rzeką Wadąg (Dymer) w km ok. 22+473. W ramach inwestycji przewiduje się realizację mostów na: Kanał Elżbiety w km ok. 0+795, rzece Wadąg (Pisa) w km ok. 5+474, rzece Wipsówka w km. ok. 10+811, rzece Wadąg (Dadaj) w km ok. 17+789, rzece Wadąg (Dymer) w km ok. 19+549, rzece Wadąg (Dymer) w km ok. 22+473. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na JCWP rzeczne na skutek jego realizacji i eksploatacji może wystąpić w przypadku bezpośredniej kolizji inwestycji z ciekami naturalnymi i kanałami oraz przebiegu drogi w sąsiedztwie koryt cieków naturalnych i kanałów w odległości powodującej możliwość objęcia JCWP zasięgiem oddziaływań pochodzących z drogi. Z uwagi na fakt, że szereg prac związanych z korektą przebiegu cieków naturalnych: Wadąg (Pisa, Dadaj, Dymer) i Wipsówki wykonano w ramach istniejących jezdni drogi S16 (uwzględniając docelowy układ drogowy), budowa mostów nie będzie wiązała się z koniecznością dalszego przekładania cieków naturalnych czy też Kanału Elżbiety i Kanału Dobrą. Natomiast w przypadku Dopływu z Kolonii Rukławki w stanie istniejącym wody są wprowadzone do systemu rowów drogowych i dalej do rzeki Wadąg (Dymer). Ze względu na konieczność budowy drugiej jezdni przewiduje się wydłużenie przepustu i przesunięcie rowu drogowego prowadzącego wody z drogi i wody Dopływu z Kolonii Rukławki. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie umocnienia koryt cieków – zarówno przebudowę umocnień na odcinkach już umocnionych, jak i wydłużenie odcinków umocnień w zakresie, jaki będzie konieczny dla zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektów mostowych. Przewiduje się, że maksymalny zasięg umocnień nie będzie przekraczać 150 m ciek – przy czym dokładny ich zakres wynikać będzie z obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Zastosowane zostaną naturalne sposoby umocnień – kieszka faszynowa lub narzut kamienny, w zależności od reżimu hydrologicznego cieków. Umocnienia zostaną wykonane w taki sposób, aby nie powodowały zmian przepływów ani też zmian geometrii koryt umacnianych cieków. Podczas realizacji obiektów mostowych wystąpi negatywne oddziaływanie na fitoplankton związane ze zmętnieniem wody w czasie prowadzenia prac budowlanych jednakże oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne. Zgodnie z raportem ooś dojdzie do niszczenia fitobentosu i makrofity na odcinkach cieków regulowanych tj. przy wylotach z systemu odwodnienia, oddziaływanie to również będzie krótkotrwałe i odwracalne. Po wykonaniu prac nastąpi rekolonizacja fitobentosu. Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie także z niszczeniem siedlisk organizmów makrozoobentosowych - oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, związane głównie z wycinką makrofity i zarośli. Jak wynika z raportu ooś oddziaływanie na elementy fizykochemiczne może dotyczyć zmętnienia wody w czasie prowadzenia prac budowlanych ale również to oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne.

W celu ochrony JCWP i JCWPd przed zanieczyszczeniami zobowiązano Inwestora, aby główne zaplecza budowy, bazy materiałów oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieków naturalnych, kanałów, rowów, jezior, zbiorników wodnych oraz poza terenami o płytkim zaleganiu zwierciadła wód gruntowych (tj. poza obszarami gdzie zwierciadło wód gruntowych znajduje się do 2 m poniżej poziomu terenu). W celu zapewnienia ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem zobowiązano, aby prace ziemne i niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować trwałych zmian stosunków wodnych. W przypadku konieczności odwadniania wykopów ograniczyć czas tych robót do minimum, wody z wykopów odprowadzać po wcześniejszym podczyszczeniu z piasku i zawiesiny. Szereg wskazanych w decyzji ooś warunków prowadzenia prac podczas budowy drogi daje gwarancję, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na jednolite części wód zlokalizowane w obrębie przedsięwzięcia.

Obszar objęty zamierzeniem leży w Obszarze Chronionego Krajobrazu Pojezierza Olsztyńskiego oraz Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny. Wobec tych obszarów obowiązują uchwały Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego nr XX/470/16 z dnia 27 września 2016 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Olsztyńskiego oraz Nr XXVI/606/17 z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny

Środkowej Łyny. Z uwagi na fakt, że planowana budowa drogi stanowi cel publiczny, realizacja drogi nie będzie łamała zakazów obowiązujących na ww. obszarach chronionych.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położony jest obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Piska PLB280008, który znajduje się ok. 6,5 km od DK16. Oceniono, że zamierzenie nie wpłynie negatywnie na cele, przedmioty ochrony i integralność tego obszaru oraz spójność sieci Natura 2000. Dane będące w posiadaniu tutejszego organu, jak również wyniki badań przyrodniczych zebranych w raporcie o oddziaływania na środowisko wskazują, że opisywany teren nie jest siedliskiem przedmiotów ochrony wskazanego obszaru Natura 2000. Na skutek tej inwestycji nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania w stosunku do rozmieszczenia i zagęszczenia kluczowych gatunków roślin i zwierząt oraz lokalizacji siedlisk przyrodniczych.



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA W OLSZTYNIE

Aleksandra Zaryszoń-Kozłowiec
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
-Regionalnego Konsultanta Regionalny Olsztyn