BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA

IM.6220.1.2020
zpo

Malbork, 2022-02-02

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.) (**K.p.a.**), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 6 i 10, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 1 pkt 1-3, art. 82 ust. 1 pkt 1, 2, 4, 5, ust. 1b, ust. 2, ust. 2a, ust. 3, art. 82a, art. 85 ust. 2 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.) (dalej: **ustawa ooś**),

po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku (GDDKiA) z 28.02.2020 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork - Królewo",

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA

I. **wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach** zgody na realizację przedsięwzięcia, pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork-Królewo), na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, z siedzibą: Gdańsk, ul. Subisława 5,

II. określa następujące warunki realizacji przedsięwzięcia określonego w pkt I:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Wnioskowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy oraz przebudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku drogi wynoszącym ok. 3,6 km. W ramach planowanej inwestycji drogowej przewiduje się m.in.:

- wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości min. 7,0 m/ wzmocnienie konstrukcji istniejącej nawierzchni,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę/ przebudowę zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów na rowie przydrożnym w km ok: 361+070 oraz ok. 361+385,
- przebudowę obiektu mostowego z kładką dla pieszych na przepust o przekroju skrzynkowym (kanał Ulgi, km ok. 359+429),
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę/ przebudowę odwodnienia drogi,
- remont wiaduktu kolejowego oraz przejścia podziemnego
- wycinkę drzew i krzewów.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia przedstawiony został w **Załączniku nr 1 decyzji, pn.: „Charakterystyka przedsięwzięcia".**

Planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone, w oparciu o § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 ze zm.), do:

- *„przedsięwzięć polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1 (...)",*

w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 dotyczącym:

- *„dróg 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 lub 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".*

Realizacja przedsięwzięcia została zaplanowana w obrębie granic administracyjnych Miasta Malborka, w przebiegu odcinka drogi krajowej nr 22 (**dalej: DK22**) od km ok. 358+150 (al. Rodła - za skrzyżowaniem DK22 z ul. Mickiewicza) do km ok. 361+755 (granica administracyjna Malborka i Gminy Stare Pole).

Usytuowanie przestrzenne projektowanego odcinka drogi przedstawia Załącznik nr 2 decyzji. W obszarze wyznaczonym do realizacji inwestycji drogowej zidentyfikowane zostały nw. działki ewidencyjne:

- **Obręb 11** dz. nr: 195, 166/1, 194/1, 127/1, 127/5, 116/4, 116/5, 123/20, 123/24, 123/21, 123/22, 116/6, 123/7, 116/7, 122/5, 122/3, 210/9, 123/8, 120/20, 120/19, 121/3, 210/8, 121/4, 124/1, 120/17, 120/18, 119/5, 117/13, 117/1, 120/16, 119/1, 117/12, 120/42, 210/7, 120/99, 122/7, 194/16, 117/21, 120/86, 121/5, 119/6, 166/11,
- **Obręb 6** dz. nr: 72, 73, 473/4, 141/5, 143/12, 143/9, 154/1, 144, 153/71, 153/67, 153/65, 153/66, 156, 271/27, 271/33, 271/34, 271/35, 285, 471/4, 296/1, 296/3, 295/50, 295/8, 295/59, 295/35, 295/17, 291, 290/1, 290/4, 290/3, 155/7, 471/10, 109/4, 65, 64, 112/2, 155/2, 472/6, 155/4, 473/5, 143/8, 143/13, 143/15, 143/16, 153/73, 153/74, 153/68, 153/69, 153/70, 282/26, 282/27, 290/5, 477/1, 292/6, 292/1, 292/44, 293/1, 293/6, 294/1, 295/24, 295/60, 295/52, 295/84, 296/7, 482/3, 482/4, 282/42, 293/5, 295/11, 489, 109/46, 153/13, 282/28, 282/25, 282/39, 482/5,
- **Obręb 10** dz. nr: 1/29, 1/28, 1/74, 1/75, 1/76, 1/19, 1/18, 1/16, 1/15, 1/52, 1/5, 1/4, 1/6, 2/4, 5/2, 5/1, 9/2, 4, 9/1, 6/52, 6/46, 6/49, 6/51, 6/42, 1/14, 6/43, 6/47, 113, 6/50, 9/7, 1/33, 1/34, 1/36, 1/37, 2/3, 1/55, 2/2, 1/35, 6/48,
- **Obręb 9** dz. nr: 1/9, 1/1,
- **Obręb 7** dz. nr: 8, 64/15, 67/1, 68/1, 76/3, 76/13, 77, 78/2, 28/41, 265/15, 266/1, 267/13, 267/11, 267/9, 268/9, 268/28, 268/27, 76/19, 78/1, 265/1, 265/2, 265/42, 265/43, 267/12, 267/10, 267/22, 265/58,
- **Obręb 8** dz. nr: 113/3, 113/4, 114/2, 104, 114/1, 115/6, 116/2, 116/3, 149/19, 149/2, 153/3, 118/4, 119/2, 119/4, 120/1, 120/39, 125/20, 125/18, 125/8, 125/3, 125/7, 146, 134/7, 134/8, 126, 139, 136/11, 148, 135, 127, 151, 154/11, 128, 149/27, 120/9,120/10, 120/11, 120/12,120/13, 120/14, 120/15, 120/46, 147, 136/10, 137/12, 137/8, 137/13, 137/14, 142/1, 134/9, 125/9, 113/1, 115/11, 115/10, 116/4, 116/6, 120/16.

2. warunki korzystania ze środowiska 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:

2.1. na etapie prac przygotowawczych oraz w trakcie realizacji inwestycji drogowej należy:

1) zorganizować miejsca dla zaplecza budowy, w tym dla bazy materiałowo – sprzętowej, magazynowania substancji i materiałów budowlanych, mas ziemnych oraz odpadów:
   - poza: terenami zieleni miejskiej (w tym poza obszarem parku miejskiego przy ul. Ciepłej), doliną i wyznaczoną granicą Korytarza Północnego KPn-10B (rzeka Nogat), sąsiedztwem kanału Ulgi (wymaga się zachowania odległości min. 20 m od kanału), pozostałymi systemami melioracyjnymi, terenami zabudowy chronionej akustycznie (tereny zabudowy mieszkalnej, mieszkalno-usługowej, oświaty, rekreacyjno – wypoczynkowe), bezpośrednim sąsiedztwem obiektów zabytkowych, terenami charakteryzującymi się płytkim występowaniem wód gruntowych, terenami z dobrze przepuszczalnymi utworami, terenami z zatorfionymi obniżeniami, strefami ochronnymi ujęć,
   - zapewniając miejscom narażonym na zanieczyszczenie powierzchni ziemi i wód, w szczególności miejscom magazynowania substancji lub odpadów niebezpiecznych, miejscom narażonym na wycieki paliw, płynów eksploatacyjnych z pojazdów i maszyn, równą, utwardzoną i uszczelnioną nawierzchnię pozbawioną nieszczelności, odporną na działanie warunków atmosferycznych; zabezpieczenie podłoża należy wykonać przy użyciu wodoodpornych i mrozoodpornych płyt betonowych uszczelnionych za pomocą spoin odpornych na działanie czynników atmosferycznych (temperatury, promieni UV, deszczu i powietrza), geomembran, geowłókniny z dodatkowym przykryciem separacyjnym i in. skutecznych rozwiązań,
   - wyposażając miejsca magazynowania substancji i odpadów niebezpiecznych w szczelne urządzenia wykonane z materiałów odpornych na działanie składników zawartych w substancjach / odpadach, wyposażone w osłonę zabezpieczającą przed negatywnym wpływem czynników atmosferycznych, a także wyposażając te miejsca w sorbenty bądź

inne alternatywne środki i materiały do usunięcia lub neutralizacji wycieków w ilości dostosowanej do wielkości masy magazynowanych substancji i odpadów niebezpiecznych,

2) zastosować w obszarze placu budowy, na terenie baz materiałowych i postoju maszyn oświetlenie dające **ciepłe widmo świetlne oraz szczelne obudowy lamp**,

3) zapewnić na włączeniu placu budowy lub drogi technologicznej do drogi publicznej **stanowisko do czyszczenia opon** pojazdów i maszyn drogowych wyjeżdżających z placu budowy na drogę, oraz zapewnić oczyszczenie opon przed ich włączeniem się pojazdów do ruchu drogowego na drogach publicznych,

4) **usuwać na bieżąco zanieczyszczenia** powstałe na drogach publicznych w wyniku prowadzonych prac i ruchu pojazdów, codziennie usuwać nieczystości i odpady pozostawione przez pracowników na terenie budowy, w szczególności odpadowe opakowania, które mogą stanowić pułapki dla owadów,

5) **zapewnić nadzór przyrodniczy**, w którego skład wejdą specjaliści z doświadczeniem, z dziedzin w zakresie: ornitologii, herpetologii, chiropterologii, entomologii, dendrologii, lichenologii oraz fakt ten odnotować wpisem w dzienniku budowy. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować: szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, wskazania ochronne w trakcie realizacji prac, kontrole placów budowy, sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowy, nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozostałych decyzji /zezwoleń z zakresu ochrony przyrody, wpisy z przeprowadzonych ustaleń (badań, ocen, analiz przyrodniczych) oraz z podjętych działań. Nadzorem tym należy w szczególności objąć prace związane z wycinką drzew i krzewów, prace prowadzone w kanale Ulgi i jego sąsiedztwie, podczas realizacji zbiornika retencyjno-infiltracyjnego (dz. nr 127 obr. 8), realizacji systemu odwodnienia drogi,

6) w składowanych masach ziemnych lub też wykonywanych nasypach/ wykopach utrzymywać właściwy kształt skarp, w celu uniemożliwienia **jaskółkom brzegówkom** zakładania gniazd; powinny mieć one łagodne nachylenie, nie mogą tworzyć stromych pionowych ścian,

7) **w ramach zapewnionego nadzoru przyrodniczego**, przed przystąpieniem do wycinki drzew i krzewów, dokonać czynności sprawdzających pod kątem obecności gatunków chronionych, zasiedlenia przez awifaunę oraz chiropterofaunę, przystąpienia ptaków do lęgu.
   - Wycinkę drzew i krzewów, a także usuwanie karp korzeniowych, odhumusowanie terenu należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków przypadającym w terminie od 1 marca do 16 października. Dopuszcza się przeprowadzenie ww. czynności w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem potwierdzenia przez ornitologa braku lęgów. Kontrolę zajęcia siedlisk należy przeprowadzić nie wcześniej niż 10 dni przed przystąpieniem do przedmiotowych prac. W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków, należy niezwłocznie wstrzymać wszelkie działania do czasu stwierdzenia wyprowadzenia młodych z gniazd.
   - Niezależnie od terminu wycinki, entomolog i chiropterolog z nadzoru przyrodniczego musi skontrolować przeznaczone do usunięcia drzewa o pierśnicy powyżej 50 cm pod kątem wykorzystania drzew jako schronienia dla nietoperzy oraz jako siedliska bezkręgowców, nie wcześniej niż 10 dni przed rozpoczęciem karczowania. W przypadku stwierdzenia obecności stanowisk gatunków chronionych, prace należy niezwłocznie wstrzymać oraz podjąć działania określone przez nadzór przyrodniczy.
   - Przy organizowaniu wycinki drzew oraz w trakcie wycinki drzew, w obrębie których istnieje prawdopodobieństwo występowania pachnicy dębowej wymagane jest zapewnienie stałego nadzoru przez doświadczonego entomologa. Szczególną ostrożność należy zachować przystępując do wycinki:
     - lip o pierśnicy od 90 do 120 cm,
     - dębów i innych gatunków drzew o twardym drewnie o pierśnicy powyżej 100 cm,
     - alei drzew o średniej pierśnicy powyżej 70 cm,
     - drzew wytypowanych podczas inwentaryzacji przyrodniczej jako potencjalne siedliska pachnicy – 68 drzew wzdłuż al. Wojska Polskiego od km ok. 359+500 do końca inwestycji.

Wymagania dla wycinki drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową lub co do których istnieje prawdopodobieństwo zasiedlenia przez pachnicę dębową:

- ścięcie drzew należy prowadzić pod ścisłym nadzorem entomologa, przy temperaturze powietrza powyżej 5°C (najlepiej powyżej 10°C), w sposób polegający na ścinaniu całych pni przy kontrolowanym obalaniu ich na podłoże, np. przy użyciu ściągaczy linowych, żurawia HDS itp.,
- ścięcie drzew, w szczególności lip realizować na wysokości ok. 1 m nad ziemią,
- ścięte pnie muszą być starannie przeszukane przez entomologa,
- w przypadku stwierdzenia w drzewach obecności pachnicy podjęte zostaną działania mające na celu bezpieczne przeniesienie wszystkich postaci owadów w miejsce, gdzie możliwe będą dalszy rozwój oraz zasiedlenie, pod nadzorem entomologa oraz zgodnie z decyzją w sprawie zgody na odstępstwo od zakazów dotyczących chronionych gatunków, o której mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

8) **oznakować drzewa nieprzeznaczone do wycinki. W przypadku stwierdzenia na tych drzewach chronionych gatunków porostów,** zabezpieczyć porosty przed uszkodzeniem na czas robót opaską na pniu oraz siatką ażurową zapewniającą dostęp światła,

9) **w zakresie działań chroniących przed zniszczeniem drzewa/ krzewy nieprzeznaczone do wycinki:**
   - wykluczyć prowadzenie potencjalnie szkodliwych działań w obszarze rzutu korony drzewa powiększonego o 2 m, w zakresie: parkowania maszyn/ pojazdów, poruszania się ciężkim sprzętem, magazynowania mas ziemnych, materiałów budowlanych, olejów, paliw, wprowadzania zmian poziomu gruntu, zagęszczania gruntu. W przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wymagane jest zapewnienie systemu napowietrzania gleby,
   - zabezpieczyć pnie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia przed przystąpieniem do prac, poprzez: ich ogrodzenie (przy drzewach dojrzałych o powierzchni odpowiadającej rzutowi korony, przy drzewach o wąskiej koronie - o średnicy równej 2-krotnej średnicy korony) bądź zastosowanie osłon przypniowych (w formie odeskowania lub osłon z maty słomianej lub juty obejmujących całą powierzchnię pnia do wysokości nie mniej niż 150 cm, przy czym dolna część desek powinna opierać się o podłoże, deski powinny ściśle przylegać do pnia a oszalowanie powinno zostać opasane drutem co 40-60 cm, min. 3 razy). Dopuszcza się zabezpieczenie drzew w inny skuteczny sposób wskazany przez dendrologa z nadzoru przyrodniczego,
   - prowadzić prace ziemne w obrębie strefy korzeniowej drzew i krzewów wyłącznie w sposób ręczny a przy braku takiej możliwości - z wykorzystaniem metod mniej inwazyjnych (np. przewiertem sterowanym), z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni. Wykopy w obrębie obszaru rzutu korony drzew powiększonego o 2 m nie mogą być prowadzone przez okres dłuższy niż 2 tygodnie a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie. W przypadku przerwania robót wykopy powinny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w razie konieczności drzewa należy podlewać (ok. 20 dm^3/ dobę /1 drzewo) przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku możliwości wystąpienia mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew należy przykryć materiałem chroniącym, np. matami. Wyklucza się możliwość prowadzenia odkrywkowych prac ziemnych w odległości 1 m od pnia, możliwość odcinania korzeni szkieletowych drzew prowadzącego do zaburzeń statyki drzew, rwania i miażdżenia korzeni. Dopuszczalne jest usuwanie tylko korzeni mniejszych, tj. o średnicy do 3 cm, przez przycięcie korzeni poprowadzone prostopadle do ich osi, ostrym narzędziem, pozostałe grubsze korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć je przed wysychaniem. Miejsca cięć korzeni powinny zostać zabezpieczone przed rozwijaniem się chorób grzybowych,

10) zapewnić ochronę fauny:

a) prowadząc prace poza okresem rozrodu i migracji płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca oraz od 1 września do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie po wykluczeniu przez specjalistę herpetologa migracji i rozrodu płazów, co należy potwierdzić odpowiednim wpisem w dokumentacji budowlanej,

b) poprzez wykonanie przed przystąpieniem do prac realizacyjnych tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów:

- których lokalizacja powinna zostać ustalona w oparciu o dane dotyczące przestrzennego rozkładu kierunków migracji oraz uzgodniona przez nadzór przyrodniczy. Wymagane lokalizacje ogrodzeń na podstawie ustaleń raportu ooś i uzgodnienia RDOŚ w Gdańsku:
  - ✓ dwustronne ogrodzenie na odcinku DK22 od km 361+500 do km ok. 361+755, w związku ze stwierdzoną śmiertelnością płazów na ww. odcinku drogi,
  - ✓ w pozostałych miejscach zidentyfikowanych przez nadzór przyrodniczy, w tym w miejscach inwestycji przechodzących przez obszary siedliskowe płazów, z zastrzeżeniem, że mogą być one weryfikowane przez nadzór przyrodniczy w sposób dostosowujący ich rozmieszczenie do lokalnych uwarunkowań środowiskowych i aktualnego frontu robót, wzdłuż tymczasowych dróg dojazdowych na teren budowy w przypadku stwierdzenia występowania herpetofauny,
- zabezpieczając przerwy w ogrodzeniach zawrotkami zwróconymi w stronę bezpiecznego obszaru,
- wykluczając stosowanie ogrodzeń ażurowych i siatkowych w promieniu 500 m od miejsc rozrodu płazów,
- które uniemożliwią zwierzętom dostanie się do obszarów prowadzonych prac drogowych, w tym obiektów mogących stanowić dla nich pułapki, tj. spełnią niżej określone wymagania i wymiary:
  - ✓ wymiary minimalne:
    – wysokość części nadziemnej – min. 40 cm (zalecana 50 cm),
    – głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm (zalecana 15 cm);
  - ✓ odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm), lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem 20° (lepszym rozwiązaniem jest wariant z przewieszką),
  - ✓ ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą (także gatunkom o dużych zdolnościach wspinania się). Wymaga się starannego, szczelnego wykonania łączeń sąsiednich pasów materiału oraz zachowanie szczelności przy powierzchni gruntu,
  - ✓ materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia,
  - ✓ w przypadku ogrodzeń siatkowych maksymalna dopuszczalna średnica/ szerokość oczek - 5 mm,
  - ✓ wolne końce ogrodzeń zakończone U- lub C-kształtnymi zawrotkami,

Ogrodzenie terenu budowy należy wykonać pod kontrolą nadzoru herpetologicznego przed rozpoczęciem robót ziemnych i przed okresem sezonowej aktywności płazów, tj. do 15 lutego (jeżeli wystąpią korzystne warunki do rozpoczęcia wczesnych migracji), najpóźniej do 10 marca – w przypadku przeciętnych warunków pogodowych. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 15 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej - bezpośrednio po jej stopnieniu), należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności. Kontrolę stanu tymczasowego ogrodzenia (w zakresie szczelności i funkcjonalności) należy prowadzić w okresie migracji płazów na bieżąco przy okazji kontroli pułapek, minimum dwa razy na tydzień, chyba, że nadzorujący specjalista zaleci większą częstotliwość,

c) w okresach wiosennych (1 marca – 30 kwietnia) oraz jesiennych (15 sierpnia – 15 października) migracji płazów w kilometrażach DK22 od ok. 361+500 do ok. 361+755, oprócz ogrodzenia ochronnego należy stosować system wkopanych w grunt pułapek (np. wiader), z rozstawem co 10 m, równo z gruntem, o wysokości minimum 40 cm, wyposażonych w rozwiązania umożliwiające opuszczenie ich przez zwierzęta, wyścielonych na dnie materiałem zapewniającym ochronę przed wpływem mrozu, słońca (np. liście, mech, ziemia), z przepuszczalnym (perforowanym) dnem zapewniającym odpływ wody,

d) prowadząc kontrole placu budowy pod kątem występowania zwierząt, w tym zwierząt uwięzionych w pułapkach - w szczycie migracji zwierząt 1–2 razy dziennie, po zakończeniu intensywnych migracji co 2 dni, w pozostałym okresie – jeden raz dziennie,

e) zapobiegając tworzeniu się okresowych zastoisk wodnych i rozlewisk. W przypadku ich powstania, bezpośrednio przed ich likwidacją (przed zasypaniem rowów, wykopów, kolein itp.) specjalista z nadzoru przyrodniczego obowiązany jest do ich skontrolowania pod kątem zasiedlenia przez zwierzęta, w szczególności przez płazy. Do czasu likwidacji zastoisk należy je zabezpieczyć płotkami tymczasowymi o wyżej wskazanych parametrach,

f) niezwłocznie odławiając osobniki uwięzione w pułapkach, przebywające na terenie budowy, w okresowych zastoiskach, rozlewiskach wody i in., oraz przenosząc je – pod nadzorem specjalisty - do stanowisk zastępczych odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość przetrwania zwierząt na nowym stanowisku, z uwzględnieniem obowiązku wynikającego z art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Przy przenoszeniu płazów konieczne jest zapewnienie dezynfekcji sprzętu i użycie rękawic,

g) pozostawiając w wykopach jedną stronę o mniejszym nachyleniu umożliwiającą ucieczkę małych zwierząt,

11) zdejmować **wierzchnie warstwy gleby** jednokierunkowo, po uprzednio przeprowadzonej kontroli terenu przez nadzór przyrodniczy, pod kątem obecności zwierząt lub ich kryjówek,

12) **zapewnić ochronę warstw humusu** (przewidziane zdjęcie warstwy humusu – ok. 30-35 tys. m^3). Przed przystąpieniem do prac należy zebrać urodzajną warstwę gleby (humusu) z powierzchni przeznaczonych do zagospodarowania/ przekształcenia, a następnie złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót, w miejscu nienarażonym na ruch pojazdów oraz zanieczyszczenie, wskazanym przez nadzór przyrodniczy. Usunięte warstwy urodzajnej gleby należy zabezpieczyć przed zmianą wilgotności (przesuszeniem). Humus należy ponownie wykorzystać – w pierwszej kolejności w obszarze planowanej inwestycji drogowej (do urządzenia przepustów, rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi, uformowania skarp, wykopów i nasypów) a jeśli nie będzie to możliwe – przekazując go do ponownego zagospodarowania przez inne podmioty. Części roślin gatunków inwazyjnych (np. ich karpy, fragmenty korzeni, kłącza, pędy, gałęzie z owocami i nasionami) należy przekazać do przetworzenia, np. do kompostowni),

13) zachować ostrożność przy prowadzeniu **prac w rejonie istniejących cieków i rowów melioracyjnych.** Prace te należy prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, przed zwężeniem koryta, przed ograniczeniem swobodnego przepływu wód, przed zasypywaniem cieku, przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do powierzchniowych wód płynących (np. poprzez wygrodzenie przegrodami przeciwmułowymi lub płotkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających, prowadzenie prac z brzegu cieku). W trakcie prowadzenia prac zabrania się wjeżdżania maszyn do wody płynącej. W przypadku zanieczyszczenia lub uszkodzenia cieków/ rowów należy dokonać ich niezwłocznej odbudowy/ naprawy,

14) przekazać zgromadzone w tymczasowych toaletach sanitarnych **ścieki sanitarne** do punktu zlewnego grupowej oczyszczalni ścieków w Kałdowie Wsi,

15) **ograniczyć zapylenie i rozprzestrzenianie się frakcji lekkich** (substancji, odpadów, mas ziemnych), stosując się do zasad, aby: prace generujące wysokie zapylenie były prowadzone poza okresem wysokich temperatur i silnych wiatrów, składy były utrzymywane w stanie wilgotnym bądź zostały osłonięte (np. oplandekowane), magazynowanie substancji pylących odbywało się w hermetycznych zbiornikach bądź z zastosowaniem wysokich barier/ osłon, zapewnione było oczyszczenie kół pojazdów obsługujących rejon budowy przed włączeniem się pojazdów do ruchu drogowego w sieci publicznej, do budowy stosowane były tylko gotowe mieszanki (co ma wyeliminować mieszanie kruszyw na terenie budowy), ograniczane było zapylenie na etapie transportu materiałów sypkich (poprzez zapewnienie hermetycznego przewozu materiałów lub w stanie wilgotnym), plac budowy i drogi dojazdowe były utrzymane w czystości a ich nawierzchnia w okresie letnim była zraszana,

16) **ograniczyć wielkość emisji związków lotnych** poprzez zapewnienie hermetycznego przewozu mas bitumicznych (wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu), a także poprzez realizację robót nawierzchniowych w okresach pozwalających ograniczyć intensywność parowania substancji lotnych (w okresach ciepłych),

17) zagospodarować wytworzone w trakcie prac **masy ziemne** w obszarze planowanej inwestycji, w sposób nieprowadzący do niekorzystnej zmiany w ukształtowaniu terenu i spływu wody opadowej na grunty sąsiednie. Dopuszcza się przekazanie ewentualnych nadmiarowych ilości ziemi w sposób zgodny z przepisami ustawy o odpadach, natomiast w przypadku stwierdzenia przy prowadzeniu prac ziemnych obecności zanieczyszczeń wymagane jest przeprowadzenie badań ziemi przez akredytowane laboratorium, zgodnie z metodyką określoną przepisami o standardach jakości gleby i ziemi. W przypadku stwierdzenia przekroczenia standardów jakości ziemi, konieczne jest przekazanie odpadowych mas ziemnych do przetworzenia na zasadach określonych w przepisach o odpadach,

18) **ograniczyć uciążliwość akustyczną** wynikającą z transportu drogowego, prac przygotowawczych (wycinka drzew), prac drogowych, instalacyjnych, ziemnych generujących podwyższony poziom hałasu do pory dnia (6.00-22.00). Dopuszcza się wykorzystanie sprzętu oraz prowadzenie prac stanowiących źródło hałasu w porze nocy tylko w przypadku konieczności zapewnienia ciągłości technologicznej robót, o ile nie będą one prowadzone w bezpośredniej bliskości zabudowy mieszkalnej. Należy ponadto:
    - dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu drogowego, związanego z transportem materiałów i towarów, do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla pozostałych użytkowników drogi,
    - zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestojów i zatorów na drogach dojazdowych do placów budów,
    - ograniczać czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na tzw. biegu jałowym oraz na zwiększonych obrotach,
    - stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne oraz sprawne elementy amortyzujące drgania,
    - unikać przy opracowywaniu i realizacji harmonogramu prac jednoczesnej pracy wielu urządzeń i maszyn o dużym poziomie mocy akustycznej oraz powodujących wibracje w pobliżu zabudowań mieszkalnych,

19) zapewnić prowadzenie prac związanych z **tankowaniem/ przetaczaniem paliw, głównymi naprawami i wymianą elementów w sprzęcie budowlanym i pojazdach, myciem pojazdów/ sprzętu budowlanego** w dedykowanych do tego rodzaju czynności obiektach (stacje paliw, warsztaty, profesjonalne myjnie). Dopuszcza się prowadzenie na terenie zaplecza budowy drobnych napraw w miejscu o szczelnej nawierzchni, przy zapewnieniu urządzeń, sprzętu, narzędzi, materiałów, substancji umożliwiających bezpieczne przeprowadzenie ww. czynności oraz usunięcie ewentualnych zanieczyszczeń,

2.2. na etapie użytkowania drogi należy:

1) odprowadzać **wody opadowe i roztopowe** z nawierzchni drogi do rowów przydrożnych a za pośrednictwem kanalizacji deszczowej - do wód lub ziemi, po ich podczyszczeniu z zawiesiny mineralnej i węglowodorów ropopochodnych w stopniu wymaganym przepisami szczególnymi (dopuszczalna zwartość zanieczyszczeń: do 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych, do 100 mg/l zawiesiny ogólnej), z udziałem skutecznych oraz sprawnych technicznie i eksploatacyjnie urządzeń w postaci osadników studzienek wpustowych, studzienek rewizyjnych, piaskowników, osadników, separatorów, studni z wkładem sorbentowym. Wprowadzanie wód pochodzących z odwodnienia drogi do wód płynących w k. Ulgi oraz do rowu melioracyjnego (dz. nr 147 obr. 8) wymaga podczyszczania wód w wysokosprawnych osadnikach piasku i separatorach substancji ropopochodnych,

2) **przeprowadzić nasadzenia drzew i krzewów w pasie drogowym drogi krajowej nr 22 na terenie Malborka nie później niż do końca roku następującego po roku, w którym droga oddana zostanie do użytkowania po jej rozbudowie**. Konkretny termin nasadzeń drzew i krzewów powinien określić dendrolog, uwzględniając gatunek i typ sadzonki (z zakrytym bądź odkrytym systemem korzeniowym) oraz panujące warunki pogodowe. W przypadku braku dostępności miejsc do nasadzeń w obrębie pasa drogowego DK22 na terenie Malborka, nasadzenia pozostałej części drzew lub krzewów muszą być przeprowadzone, w wyżej określonym terminie, w innych miejscach w Malborku, w uzgodnieniu z Burmistrzem Miasta Malborka.

a) **Wymagane ilości i parametry roślin przeznaczonych do nasadzeń:**

- w przypadku usuniętych drzew - nasadzenie drzew w proporcji 1:7 (czyt. za 1 drzewo usunięte 7 drzew posadzonych) o wysokości min. 2 m i obwodzie pnia na wys. 100 cm - min. 8 cm, **lub** nasadzenie drzew w proporcji 1:5 o wysokości min. 2,5 m oraz obwodzie pnia na 100 cm - min. 12 cm,
- w przypadku usuniętych krzewów – nasadzenie krzewów w proporcji 1:1 (czyt. za każdy wycięty krzew lub 1 m^2 powierzchni zakrzewionej wymaga się nasadzenia równoważnej liczby krzewów albo stworzenie równoważnej wielkości powierzchni zakrzewionej). Wymaga się nasadzenia krzewów w wieku min. 2 lat o wysokości min. 20 cm,

b) **Dobór roślin** - gatunki roślin odpowiadające warunkom siedliskowym, klimatycznym, odpornych na mróz, suszę, działanie substancji agresywnych wykorzystywanych przy zwalczaniu gołoledzi (w przypadku nasadzeń przydrożnych), na szkodniki i choroby, a w przypadku miejsc o ograniczonej dostępności – roślin o mniejszej ekspansywności, w formach kolumnowych. W przypadku nasadzeń przydrożnych nie należy sadzić drzew i krzewów miniaturowych, ozdobnych, owocowych, inwazyjnych.
W przypadku stwierdzenia występowania na wycinanych drzewach pachnicy dębowej, należy uwzględnić w nasadzeniach gatunki drzew odpowiadające siedliskom tych owadów, np. lipy. Tereny wolne, uprzednio przekształcone w wyniku realizacji przedsięwzięcia, należy obsiać mieszanką traw zawierającą min. 30% (masowo) kwiatów łąkowych.

c) **Sadzonki roślin - wymagania:**

- muszą posiadać nw. cechy:
  - ✓ powinny być prawidłowo uformowane, z zachowaniem charakterystycznych dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, szerokości i długości pędów, równomiernego rozgałęzienia,
  - ✓ powinny być pozbawione uszkodzeń mechanicznych,
  - ✓ pąk szczytowy powinien być wyraźnie uformowany,
  - ✓ bryła korzeniowa powinna być prawidłowo uformowana, zwarta, nieuszkodzona, na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne drobne korzenie,
  - ✓ pędy szkieletowe korony powinny być dobrze wykształcone i równomiernie rozmieszczone oraz odpowiedniej dla gatunku ilości,
- nie mogą posiadać: uszkodzeń mechanicznych, pęknięć kory i oznak martwicy, odrostów podkładki poniżej miejsca szczepienia, śladów żerowania szkodników, uszkodzonego pąka szczytowego przewodnika, uszkodzonej bądź przesuszonej bryły korzeniowej,

3) **zapewnić planowanym do nasadzeń drzewom, krzewom, pnączom** (w przypadku realizacji ekranów akustycznych), **zgodną z zasadami sztuki ogrodowej ich pielęgnację i utrzymanie, w szczególności w okresie pierwszych 3 lat wzrostu, poprzez:** zastosowanie pierwszych cięć po nasadzeniu, regularne podlewanie roślin zwłaszcza w okresach bezdeszczowych, plewienie, nawożenie, eliminację szkodników, ochronę przez środkami zwalczającymi gołoledź, w tym poprzez użycie środków mniej agresywnych w sąsiedztwie nasadzeń, nieskładowanie śniegu w sąsiedztwie roślin – w przypadku roślin przydrożnych, a także uzupełnianie ubytków w nasadzeniach w proporcji nasadzeń uzupełniających 1:1 w terminie maksymalnie 6 miesięcy od dnia stwierdzenia ubytku/ obumarcia lub zniszczenia roślin odnotowanego w planie pielęgnacji i nadzoru nasadzeń jn. Nowe nasadzenia należy objąć również wyżej wskazanym czteroletnim zakresem pielęgnacji.
Wymaga się opracowania przez specjalistę planu pielęgnacji oraz kontroli żywotności nasadzeń. Raport uwzględniający:

- wyniki kontroli udatności nasadzeń z okresu czterech lat następujących po roku, w którym przeprowadzone zostały nasadzenia (por. zapis dot. wymogu nasadzenia roślin nie później niż do końca roku następującego po roku, w którym droga oddana została do użytkowania po rozbudowie),
- informacje o przeprowadzeniu nasadzeń drzew i krzewów, tj. o gatunkach/ odmianach posadzonych roślin, liczbie sadzonek/ wielkości powierzchni zakrzewionej, terminach nasadzeń, dokładnych miejscach nasadzeń, o uzupełnieniu ubytków w nasadzeniach (również ze wskazaniem terminu nasadzeń, miejsc nasadzeń, gatunku/ odmian roślin posadzonych w miejscu obumarłych/ zniszczonych roślin),
- ocenę funkcjonalności i żywotności nasadzeń z okresu czteroletniej obserwacji nasadzeń roślin,

należy przedstawić Burmistrzowi Miasta Malborka oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie do 6 miesięcy liczonych od dnia kontroli zamykającej czteroletni okres obserwacji nasadzeń,

4) **usuwać zanieczyszczenia z nawierzchni drogowej** z wykorzystaniem alternatywnych metod zapobiegających nadmiernemu pyleniu, tj. z wykorzystaniem pojazdów o niskiej emisji wtórnej (wyposażonych w polewaczki lub zamiatarki o wysokim stopniu odpylania zasysanego powietrza bądź z wykorzystaniem zraszania szczotek) a w przypadku zamiatania na sucho - z wykluczeniem okresów suchych i silnych wiatrów, wyłącznie przy dużej wilgotności powietrza lub poprzez zwilżanie nawierzchni.

3. **Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania dalszych decyzji w sprawie realizacji planowanego przedsięwzięcia, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:**

W dokumentacji należy uwzględnić:

1) **projekt gospodarki zielenią zawierający**:

a) **wykaz drzew i krzewów koniecznych do usunięcia, ze względu na przyjęte ostatecznie rozwiązania projektowe.** Dokładnego zbadania wymagają tym samym ustalenia Aneksu nr 1 raportu ooś o koniecznej wycince niżej opisanych drzew i krzewów:

Lp.	Nr działki	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Obwód pnia na wysokości 130 cm	Szerokość korony/ powierz-chnia krzewów	Wysokość	Wiek drzewa	Uwagi/ stan sanitarny
1	120/18 (0011)	Róża dzika, Róża pomarszczona, Bez czarny, Ligustr pospolity	Rosa canina, Rosa rugosa, Sambucus nigra,Ligustrum vulgare		90			Krzewy w formie żywopłotu
2	123/7 (0011)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	185	12	14	74	
3	6/52 (0010)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	151	6	10	60	Uszkodzony pień
4	6/52 (0010)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	140	8	10	56	Uszkodzony pień
5	6/52 (0010)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	197+148	12	15	59	Podwójny pień
6	6/52 (0010)	Świerk kłujący	Picea pungens	65	6	7	26	
7	6/52 (0010)	Jodła kaukaska	Abies nordmannina	60	6	7	24	
8	6/52 (0010)	Sosna wejmutka	Pinus strobus	45	5	6	18	
9	6/52 (0010)	Świerk serbski	Picea omorika	50	5	7	20	
10	6/52 (0010)	Żywotnik zachodni, Sosna górska, Cypryśnik, Jałowiec	Thuja occidentalis, Pinus mugo Chamaecyparis sp. Juniperus sp.		494			Teren gęsto obsadzony krzewami ozdobnymi
11	1/5 (0010)	Żywotnik zachodni	Thuja occidentalis	35	2	3	14	
12	1/5 (0010)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	200	10	14	80	
13	166/1 (0011)	Klon polny	Acer campestre	65	4	8	26	
14	166/1 (0011)	Głóg jednoszyjkowy	Crataegus monogyna	38	3	2	15	
15	166/1 (0011)	Dąb szypułkowy	Quercus robur	76	4	5	30	
16	166/1 (0011)	Dąb szypułkowy	Quercus robur	62+42	5	5	124	
17	166/1	Dąb szypułkowy	Quercus robur	74+85	6	6	34	

	(0011)							
18	166/1 (0011)	Śliwa domowa	Prunus domestica	70	4	5	28	
19	166/1 (0011)	Klon jesionolistny	Acer negundo	50+45+48	4	4	20	
20	166/1 (0011)	Klon jesionolistny	Acer negundo	68+65+70 +60	5	5	28	
21	166/1 (0011)	Klon jesionolistny	Acer negundo	96+70+50 +55	5	6	38	
22	166/1 (0011)	Dąb szypułkowy	Quercus robur	89	5	6	36	
23	72 (0006)	Brzoza brodawkowata	Betula pendula	100+99	9	16	40	
24	72 (0006)	Brzoza brodawkowata	Betula pendula	92	8	16	37	
25	482/1 (0006)	Róża dzika	Rosa canina		50			
26	1/76 (0010)	Leszczyna pospolita	Corylus avellana		10			
27	1/76 (0010)	Świerk kłujący	Picea pungens	35	3	4	14	
28	155/7 (0006)	Klon jesionolistny	Acer negundo	220	18	18	88	
29	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	178+44	12	17	71	
30	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	172	10	20	69	Posusz w koronie
31	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	153	8	16	61	Drzewo zamierające
32	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	215	15	17	86	
33	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	164	10	18	66	
34	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	167	10	17	67	
35	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	170	2	18	68	
36	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	182	11	18	73	
37	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	285	18	20	114	
38	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	138	10	17	55	
39	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	141	7	12	56	Drzewo zamierające
40	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	160	12	14	64	
41	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	185	14	18	74	
42	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	210	15	17	84	
43	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	139	9	14	56	
44	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	167	8	12	67	
45	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	216	16	17	86	
46	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	149	8	13	60	
47	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	259	18	20	104	Uszkodzony pień
48	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	259	18	20	104	
49	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	99	12	18	40	
50	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	121	12	19	48	

51	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	105	10	18	42	
52	155/7 (0006)	Dąb szypułkowy	Quercus robur	26	2	4	10	
53	155/7 (0006)	Bez czarny	Sambucus nigra		51			Żywopłot
54	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	128	8	12	51	Posusz w koronie
55	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	120	10	12	48	
56	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	120	10	12	48	
57	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	100	9	12	40	
58	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	125	10	12	50	
59	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	85	8	10	34	
60	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	107	9	10	43	
61	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	59	6	9	24	
62	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	112	8	12	45	
63	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	69	6	10	28	
64	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	139	10	12	56	
65	155/7 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	175	12	15	70	Drzewo zamierające
66	155/7(00 06)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	188	15	20	75	Posusz w koronie
67	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	181	15	17	72	
68	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	131	6	16	52	Drzewo zamierające
69	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	142	10	17	57	
70	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	166	12	17	66	
71	155/7 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	136	7	15	54	
72	155/7 (0006)	Sosna czarna	Pinus nigra	91	6	5	36	
73	155/7 (0006)	Jarząb pospolity	Sorbus aucuparia	58	4	5	23	
74	155/7 (0006)	Śliwa domowa	Prunus domestica	62	3	4	25	
75	155/7 (0006)	Śliwa domowa	Prunus domestica	60	3	4	24	
76	155/7 (0006)	Śliwa domowa	Prunus domestica	58	3	4	23	
77	155/7 (0006)	Śliwa domowa	Prunus domestica	65	3	4	26	
78	155/7 (0006)	Śliwa domowa	Prunus domestica	60	3	4	24	
79	76/13 (0007)	Świerk kłujący	Picea pungens	45	4	5	18	
80	76/13 (0007)	Jodła pospolita,	Abies alba	50	4	6	20	
81	76/13 (0007)	Wiśnia ptasia	Prunus avium	75	3	4	30	
82	271/27 (0006)	Klon jawor	Acer pseudoplatanus	77+59	8	8	31	
83	271/27 (0006)	Bez czarny	Sambucus nigra,		16			Forma krzewiasta

84	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	85	10	15	34	
85	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	59	9	14	23,6	
86	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	103	9	16	41	
87	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	93	9	15	37	
88	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	157+101	12	16	63	
89	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	67	8	14	27	
90	295/35 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	88	8	12	35	
91	471/10 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	175	15	18	70	
92	471/10 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	150	14	18	60	Posusz w koronie
93	471/10 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	162	12	19	65	Posusz w koronie
94	471/10 (0006)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	188	15	20	75	
95	295/8 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	195	12	19	78	
96	295/8 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	138	9	15	55	
97	295/8 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	140	11	14	56	
98	471/10 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	68+42+51	7	10	130	
99	471/10 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	65	4	10	26	
100	471/10 (0006)	Wiąz polny	Ulmus minor	45	4	8	18	
101	296/1 (0006)	Wiąz polny	Ulmus minor	213	18	20	85	
102	296/1 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	210	17	20		
103	64/15 (0007)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	113+127	18	15	51	
104	151 (0008)	Śnieguliczka biała,	Symphoricarpos albus		14			Żywopłot
105	151 (0008)	Brzoza brodawkowata	Betula pendula	42	2	6	17	
106	151 (0008)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	40	2	6	16	
107	151 (0008)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	174	9	11	70	
108	151 (0008)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	201	9	16	80	
109	151 (0008)	Kasztanowiec zwyczajny	Aesculus hippocastanum	190	1	7	76	
110	151 (0008)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	171	10	11	68	
111	151 (0008)	Klon zwyczajny	*Acer platanoides*	203	12	17	81	
112	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	143	8	11	57	
113	265/15 (0007)	Bez czarny, Wiśnia ptasia, Śliwa domowa (mirabelka)	*Sambucus nigra, Prunus avium, Prunus domestica spp.syriaca*		175			
114	265/15 (0007)	Wierzba wiciowa	*Salix viminalis*	149	10	8	60	

115	265/15 (0007)	Śliwa domowa (mirabelka)	*Prunus domestica spp.syriaca*		27			Forma krzewiasta
116	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	25	2	2	10	
117	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	25	2	3	10	
118	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	30	3	4	12	
119	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	32	3	4	13	
120	151 (0008)	Brzoza brodawkowata	*Betula pendula*	55	3	4	22	
121	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	20	2	3	8	
122	265/15 (0007)	Świerk kłujący	*Picea pungens*		7			żywopłot
123	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	30	3	4	12	
124	265/15 (0007)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	20	1	2	8	
125	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	20	1	2	8	
126	151 (0008)	Świerk kłujący	*Picea pungens*	20	1	2	8	
127	265/15 (0007)	Śliwa domowa	*Prunus domestica*	55	3	5	22	
128	265/15 (0007)	Śliwa domowa	*Prunus domestica*	46	2	4	18	
129	265/15 (0007)	Śliwa domowa	*Prunus domestica*	57	3	5	23	
130	151 (0008)	Śliwa domowa (mirabelka, Świerk kłujący	*Prunus domestica spp.syriaca, Picea pungens*		12			żywopłot
131	151 (0008)	Wiąz polny	*Ulmus minor*	51	3	6	20,4	
132	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	220	10	20	88	
133	265/15 (0007)	Śnieguliczka biała,	*Symphoricarpos albus*		6			
134	151 (0008)	Wiąz polny	*Ulmus minor*	172	7	12	68,8	
135	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	207	6	12	82,8	
136	151 (0008)	Ligustr pospolity			14			Żywopłot
137	265/15 (0007)	Orzech włoski	*Juglans regia*	65+50	6	7	26	
138	151 (0008)	Ligustr pospolity	*Ligustrum vulgare*		21			
139	265/15 (0007)	Żywotnik zachodni	*Thuja occidentalis*	20	1	2	8	
140	265/15 (0007)	Żywotnik zachodni	*Thuja occidentalis*	25	1	2	10	
141	265/15 (0007)	Żywotnik zachodni	*Thuja occidentalis*	25	1	2	10	
142	265/15 (0007)	Jałowiec pospolity	*Juniperus comunis*	20	1	2	8	
143	265/15 (0007)	Jałowiec pospolity	*Juniperus comunis*	20	1	2	8	
144	265/15 (0007)	Jałowiec pospolity	*Juniperus comunis*	20	1	2	8	
145	265/15 (0007)	Jałowiec pospolity	*Juniperus comunis*	20	1	2	8	
146	265/15 (0007)	Sosna zwyczajna	*Pinus sylvestris*	25	1	2	10	

147	265/15 (0007)	Sosna zwyczajna	*Pinus sylvestris*	27	2	2	11	
148	265/15 (0007)	Sosna zwyczajna	*Pinus sylvestris*	28	2	2	11	
149	151 (0008)	Orzech włoski	*Juglans regia*	36+35	3	3	14	
150	265/15 (0007)	Żywotnik zachodni	*Thuja occidentalis*	35	2	3	14	
151	265/15 (0007)	Sosna zwyczajna	*Pinus sylvestris*	20	1	2	8	
152	151 (0008)	Śliwa domowa	*Prunus domestica*	45	2	4	18	
153	151 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*		9			Forma krzewiasta
154	265/15 (0007)	Orzech włoski	*Juglans regia*	60	4	4	24	
155	151 (0008)	Wiąz polny	*Ulmus minor*	280	14	22	112	
156	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	187	9	22	74,8	
157	265/15 (0007)	Orzech włoski	*Juglans regia*	33	3	3	13	
158	151 (0008)	Bez czarny	*Sambucus nigra*	40	4	5	16	
159	265/15 (0007)	Śliwa domowa (mirabelka)	*Prunus domestica spp.syriaca*	95	5	4	38	
160	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	318	10	20	127	Posusz w koronie
161	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	274	10	20	110	Posusz w koronie
162	151 (0008)	Wiąz polny	*Ulmus minor*	105	11	14	42	
163	151 (0008)	Głóg jednoszyjkowy	*Crataegus monogyna*	46+30	3	4	18	
164	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	218	10	16	87	Posusz w koronie
165	151 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	187	9	16	75	Posusz w koronie
166	151 (0008)	Grab pospolity	*Carpinus betulus*	173	9	15	69	
167	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	78+45	3	4	31	
168	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	50	3	4	20	
169	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	48	3	4	19	
170	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	40	3	4	16	
171	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	40	3	4	16	
172	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	50	3	4	20	
173	151 (0008)	Wiśnia	*Prunus sp.*	57+40	3	4	23	
174	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	181	7	11	72	Posusz w koronie
175	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	181	7	11	72	Posusz w koronie
176	126 (0008), 127 (0008), 128 (0008)	Śliwa domowa (mirabelka), Wierzba iwa, Lipa drobnolistna	*Prunus domestica spp.syriaca, Salix caprea, Tilia cordata,*		644			Formy krzewiaste
177	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	189	5	12	76	Posusz w koronie

178	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	191	10	15	76	Posusz w koronie
179	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	204	10	118	82	
180	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	230	10	19	92	Posusz w koronie
181	126 (0008)	Kasztanowiec zwyczajny	*Aesculus hippocastanum*	270	16	18	108	
182	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	263	12	18	105	
183	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	330	14	21	132	Posusz w koronie, uszkodzony pień
184	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	288	7	20	115	Posusz w koronie, zredukowan a korona
185	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	215	8	20	86	
186	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	201	10	18	80	Posusz w koronie
187	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	230	10	19	92	
188	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	239	12	19	96	
189	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	380	16	25	152	
190	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	181	9	20	72	
191	126 (0008)	Lipa szerokolistna	*Tilia plathyphyllos*	160	8	20	64	
192	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	189	8	20	76	
193	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	255	10	18	102	
194	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	245	10	18	98	
195	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	78+78	8	16	31	
196	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	138	7	19	55	
197	139 (0008)	Klon Polny	*Acer campestre*	87	4	10	35	
198	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	120	7	18	48	
199	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	81	4	11	32	
200	139 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	83	8	14	33	
201	139 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	62+47+40 +43+40	8	10	25	
202	139 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	75	4	10	30	
203	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	104	5	7	42	
204	139 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	67	3	10	27	
205	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	45	3	10	18	
206	126 (0008)	Klon jawor	*Acer pseudoplatanus*	47	3	10	19	
207	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	237	7	17	95	
208	126 (0008)	Wiąz polny, Jesion wyniosły	*Ulmus minor, Fraxinus Excelsior*	55	2	7	22	

209	126 (0008)	Klon polny	*Acer campestre*	114	4	15	46	
210	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	51	2	7	20	
211	139 (0008)	Klon polny	*Acer campestre*	138	5	18	55	
212	139 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	96	2	15	38	
213	126 (0008)	Klon polny	*Acer campestre*	59	2	7	24	
214	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	84	4	7	34	
215	126 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	145+83	7	15	58	
216	126 (0008)	Klon polny	*Acer campestre*	78	3	10	31	
217	126 (0008)	Lipa drobnolistna	*Tilia cordata*	65	3	8	26	
218	139 (0008)	Jesion wyniosły	*Fraxinus Excelsior*	97	3	15	39	
219	139 (0008)	Klon polny, Lipa drobnolistna, Jesion wyniosły	*Acer campestre, Tilia mordata, Fraxinus Excelsior*		185			Formy krzewiaste
220	126 (0008)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	65	2	8	26	Posusz w koronie
221	126 (0008)	Klon jawor	Acer pseudoplatanus	88	4	10	35	
222	126 (0008)	Klon jawor	Acer pseudoplatanus	108	5	10	43	
223	126 (0008)	Klon jawor	Acer pseudoplatanus	101	4	10	40	
224	126 (0008)	Lipa drobnolistna, Jesion wyniosły, Klon polny	Tilia mordata, Fraxinus Excelsior, Acer campestre		40			Formy krzewiaste
225	126 (0008)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	50	2	6	20	
226	126 (0008)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	47	1	5	19	
227	126 (0008)	Bez czarny	Sambucus nigra		12			Formy krzewiaste
228	151 (0008)	Wiśnia	Prunus sp.	50+30	3	4	20	
229	151 (0008)	Wiśnia	Prunus sp.	50	3	4	20	
230	151 (0008)	Wiśnia	Prunus sp.	59	3	4	24	
231	151 (0008)	Wiśnia	Prunus sp.	60	3	4	24	
232	471/10 (0006)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	40	2	6	16	
233	295/17 (0006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	128	10	16	51	
234	155/7(0 006)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	175	16	19	70	
235	2/4 (0010)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	140	6	15	56	
236	2/4 (0010)	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	137	6	15	55	Drzewo zamierające
237	166/1 (0011)	Klon zwyczajny	Acer platanoides	45	3	5	18	
238	166/1 (0011)	Jesion wyniosły	Fraxinus Excelsior	70	4	6	28	
239	166/1 (0011)	Bez czarny	Sambucus nigra		6			Forma krzewiasta

240	166/1 (0011)	Klon polny	Acer campestre	65	4	8	26	
241	166/1 (0011)	Bez czarny, klon polny	Sambucus nigra, Acer campestre		178			Formy krzewiaste

W zakresie projektu wycinki drzew i krzewów:

- należy przeanalizować rozwiązania projektowe, które umożliwiłyby zachowanie nw. cennych przyrodniczo drzew:

- 2 jesiony wyniosłe – strona L; kilometraż ok. 361+600,
- szpaler drzew składający się z lip oraz jesionu wyniosłego – strona P, km ok. 361+100 do ok. 361+600,
- 1 lipa – strona L, km ok. 361+400,
- 1 grab – strona P, km ok. 360+900,
- 2 lipy – strona P, km ok. 360+800,
- 2 wiązy – strona L, km ok. 360+800,
- 3 lipy i 1 klon pospolity – strona P, km ok. 360+300 do 360+600,
- 3 jesiony wyniosłe i 1 wiąz – strona P, km ok. 360+200 do ok. 360+300,
- 7 lip i 1 klon jawor – strona P, km ok. 359+500 do ok. 359+800,

- w projektowaniu należy uwzględnić rozwiązania, które umożliwiałyby zachowanie drzew bądź w maksymalnym zakresie ograniczały wielkość wycinki drzew, w szczególności drzew które są zasiedlone bądź mogą stanowić siedlisko pachnicy dębowej (również innych gatunków chronionych). Zgodnie z inwentaryzacją przyrodniczą wykonaną w ramach raportu ooś, 68 drzew rosnących w pasie drogi może być zasiedlonych pachnicą. Drzewa zasiedlone oraz drzewa stanowiące potencjalne siedlisko pachnicy, których usunięcie okaże się niezbędne dla realizacji inwestycji drogowej, należy wskazać w projekcie wycinki drzew,

- należy uwzględnić potrzebę zachowania i ewentualnego zabezpieczenia przed zniszczeniem drzew objętych ochroną konserwatorską – aleja kasztanowców przy al. Wojska Polskiego (droga prowadząca do Szkoły Podstawowej nr 2) ujęta w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków – nr karty 1055, dział IV. Kompozycje zieleni wysokiej (w tym zabytkowe cmentarze), wiek ok. 80-150 lat. Usunięcie drzew zabytkowych wymaga zezwolenia PWKZ w Gdańsku,

b) **projekt nasadzeń drzew i krzewów w pasie drogowym DK22 na terenie Malborka** uwzględniający wymagania ujęte w pkt II.2.2.2 decyzji, w tym niżej wymienione.

Wymagane parametry roślin przeznaczonych do nasadzeń:

- sadzonki drzew o wysokości min. 2 m i obwodzie pnia na wysokości 100 cm min. 8 cm - w przypadku realizacji obowiązku nasadzeń rekompensujących w proporcji 1:7 (za 1 drzewo usunięte 7 drzew posadzonych), **lub** sadzonki drzew o wysokości min. 2,5 m i obwodzie pnia na wysokości 100 cm min. 12 cm - w przypadku nasadzeń rekompensujących w proporcji 1:5,
- sadzonki krzewów w wieku min. 2 lat, o wysokości min. 20 cm.

W miejscach dostępnych **układ roślin powinien cechować się** zwartą formą, przybierać formy pasów, nasadzeń rzędowych lub grupowych.
Wymagane jest **wykorzystanie do nasadzeń gatunków/ odmian drzew i krzewów dostosowanych do** aktualnych warunków klimatycznych i siedliskowych. **Dobór gatunków i odmian roślin** powinien być możliwe szeroki, aby nie powodować powstawania monokultur a w przypadku miejsc o ograniczonej dostępności – roślin o mniejszej ekspansywności, w formach kolumnowych. W pasie DK22 nie należy wprowadzać do nasadzeń drzew i krzewów miniaturowych, ozdobnych, owocowych, inwazyjnych. Tereny wolne w pasie DK22, uprzednio przekształcone w wyniku realizacji przedsięwzięcia, należy obsiać mieszanką traw zawierającą min. 30% (masowo) kwiatów łąkowych.
W przypadku stwierdzenia pachnicy dębowej, w założeniach projektowych należy uwzględnić nasadzenia drzew odpowiednich dla jej rozwoju (np. lip). Rośliny powinny cechować się dobrą tolerancją na oddziaływanie niekorzystnych czynników środowiska, w tym być odporne na mróz, suszę, szkodniki, choroby, działanie substancji agresywnych wykorzystywanych przy zwalczaniu gołoledzi,

2) zastosowanie nawierzchni cichej na całym projektowanym odcinku drogi, która obniży hałas drogowy o nie mniej niż 3 dB,

3) **rozwiązania minimalizujące oddziaływanie wynikające z emisji hałasu drogowego.**

a) **Przy analizie i doborze rozwiązań projektowych należy w pierwszej kolejności** uwzględnić czynniki decydujące o emisji hałasu, takie jak: pochylenie podłużne drogi, lokalizacja przystanków autobusowych i sposób realizacji zatok autobusowych, rodzaj i parametry skrzyżowań (np. rozważenie zastosowania skrzyżowań typu rondo, dla którego prognozowany spadek emisji hałasu to ok. 4 dB), sposób sterowania ruchem, zapewnienie możliwości dostosowania zmiany sygnalizacji świetlnej do zmienności natężenia ruchu drogowego w porze dnia i nocy oraz w okresie letnim (wysoki sezon turystyczny), wprowadzenie urządzeń kontroli prędkości, zastosowanie nawierzchni drogowej o wysokim współczynniku tłumienia (w tym nawierzchnie porowate, z domieszką gumy, w technologii dwuwarstwowej lub inne pozwalające obniżyć poziom hałasu nawet o ok. 10 dB), dylatacje na wiadukcie z dodatkowymi nakładkami redukującymi hałas i in.

b) **W przypadku dopuszczalności realizacji ekranów akustycznych** (zob. negatywne stanowiska Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zbytków w Gdańsku oraz Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku, również protokół z lustracji terenowej przeprowadzonej w ramach monitoringu miejsca światowego dziedzictwa z 27.10.2022 r., przekazany przez Narodowy Instytut Dziedzictwa przy piśmie z 29.12.2022 r., wskazujący na planowaną budowę ekranów akustycznych w ciągu DK22 jako jedno z zagrożeń/ czynników oddziałujących na miejsce i kluczowy problem ochrony) **wymaga się:**

- uwzględnienia rozwiązań łagodzących negatywny wizualny wpływ barier akustycznych na krajobraz, w tym:
  - ✓ zaprojektowania nasadzeń pnączy wzdłuż ekranów spośród odmian: Winobluszcz pięciolistkowy Parthenocissus quinquefolia, Winobluszcz trójklapowy Parthenocissus tricuspidata odm. „Korea", Winorośl pachnąca Vitis riparia, Winorośl „Zilga", Dławisz okrągłolistny Celastrus orbiculatus, Rdestówka auberta Polygonum aubertii,
  - ✓ zaprojektowania w sąsiedztwie ekranów, w miejscach dostępnych, dodatkowo nasadzeń okrywowych krzewów lub krzewinek, z uwzględnieniem roślin zimozielonych,
  - ✓ doboru kolorystyki i rodzaju wypełnienia ekranów wpisujących się w krajobraz,
  - ✓ doboru optymalnej wysokości urządzeń, ze względu na potrzebę ograniczenia negatywnego oddziaływania ekranów jako dodatkowych i nowych elementów w krajobrazie w charakterze dominanty,
  - ✓ zapewnienia wysokiej odporności elementów na uszkodzenia, wszelkie korozje, działanie środków wykorzystywanych w utrzymaniu dróg, wpływ czynników atmosferycznych (temperaturę, opady),
  - ✓ zapewnienia materiałów umożliwiających skuteczne usunięcie zanieczyszczeń, graffiti,
- wykonanie w przezroczystych częściach ekranów trwałych oznakowań w postaci cienkich poziomych czarnych pasków o szerokości 2 mm co 28 mm. Zabrania się umieszczania na ekranach sylwetek ptaków drapieżnych,
- uwzględnienia siedliska nietoperzy w obszarze kanału Ulgi,

4) **w zakresie odwodnienia drogi:**

- Odwodnienie drogi należy w pierwszej kolejności zaprojektować w oparciu o istniejące i nowoprojektowane rowy przydrożne. Dopiero, gdy warunki terenowe oraz występujące kolizje uniemożliwią odwodnienie drogi w oparciu o rowy, dopuszczalne są rozbudowa istniejącej bądź budowa nowej sieci kanalizacji deszczowej. Ponowną analizą zatem należy objąć odcinek drogi DK22 wzdłuż al. Wojska Polskiego, dla którego przewiduje się realizację nowych sieci kanalizacyjnych.
- W projektowanych rozwiązaniach należy uwzględnić pogłębiające się zmiany klimatu, które charakteryzują się większą liczbą dni z ulewnymi deszczami. W przypadku odprowadzania wód do kanału Ulgi, należy uwzględnić prognozowane ilości ścieków planowanych do wprowadzania do ww. odbiornika przez Krajowa Grupę Spożywczą Oddział Cukrownia Malbork (zob. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej rozbudowy i przebudowy zakładowej oczyszczalni ścieków przemysłowych z infrastrukturą towarzyszącą znak IM.6220.6.2022 z dnia 23.09.2022 r. - treść decyzji dostępna jest na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Malborka: www.bip.malbork.pl Menu: Informacje – ochrona środowiska).
- W przypadku planowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego oraz miejsca zrzutu wód z tego zbiornika należy szczegółowo przeanalizować istniejące warunki gruntowo-wodne, uwzględnić istniejące i planowane zagospodarowanie sąsiednich terenów (prewencyjnie również procedowane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla garaży i parkingów towarzyszących planowanej zabudowie wielorodzinnej przy al. Wojska Polskiego, dz. nr ew. 128 i 129 obr. 8 w Malborku bezpośrednie sąsiedztwo).

- Należy zbadać podane w raporcie ooś założenia projektowe dla urządzeń odwodnienia drogi:
  - ✓ Kanalizacja deszczowa wykonana z rur PVC lub PP litych, SN8, o średnicach od 0,20 m do 0,63 m.
  - ✓ Studnie z kręgów żelbetowych z betonu klasy B45 zgodnie z normą PN-EN 206+A1:2016-12 oraz krajowym uzupełnieniem PN-B-06265:2018-10, klasie ekspozycji XF3, ograniczeniem głębokości penetracji wody pod ciśnieniem wg PN-EN 12390-8 do 50mm.
  - ✓ Studnie pod wpusty deszczowe zaprojektowane jako betonowe o parametrach jak wyżej, średnicy DN500 mm, z osadnikiem głębokości 1,0 m.
  - ✓ Wyloty brzegowe kanalizacji deszczowej do odbiornika - dok prefabrykowany żelbetowy dn 0,500m i dn 0,315 m, wg KPED 02.16. Na wylocie zamontowana krata ruchoma zamykana na kłódkę techniczną.
- Zaprojektować urządzenia służące do podczyszczania wód z zawiesiny ogólnej oraz z węglowodorów ropopochodnych, uwzględniając parametry jakościowe wymagane dla odprowadzania zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych do ziemi lub do wód, określone w przepisach szczególnych. Dla wód odprowadzanych do kanału Ulgi oraz ze zbiornika retencyjno-infiltracyjnego należy zaprojektować wysokosprawne urządzenia podczyszczające (osadniki piasku i separatory substancji ropopochodnych).
- Zbadać dotychczasowe założenia projektowe o wykonaniu zbiornika czasowej retencji wód pochodzących z odwodnienia nawierzchni drogowej na terenie dz. nr 127 obr. 8 o parametrach: powierzchnia dna - 495,0 m^2, rzędna dna zbiornika - 9,00 m n.p.m., maksymalna rzędna zwierciadła wody w zbiorniku - 9,67 m n.p.m., rzędna korony zbiornika - 11,00 m n.p.m., pojemność zbiornika - 330,0 m^3.
- Przy projektowaniu urządzeń służących do odwodnienia drogi, retencjonowania i podczyszczenia wód opadowych /roztopowych należy uwzględnić rozwiązania chroniące zwierzęta; należy kierować się zasadami dobrych praktyk, zgodnie z którymi:
  - ✓ urządzenia kanalizacji deszczowej należy lokalizować poza powierzchniami przejść dla zwierząt, jeżeli okaże się to możliwe pod względem technicznym, technologicznym i organizacyjnym,
  - ✓ studzienki kanalizacyjne, piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych itp. urządzenia należy wyposażyć w szczelne pokrywy. W zależności od warunków technicznych należy zastosować dopływy podziemne do osadników i separatorów,
  - ✓ wszystkie studzienki rewizyjne należy zaopatrzyć w pełne pokrywy o możliwie najmniejszej średnicy,
  - ✓ wszystkie studnie i niecki wpadowe należy zaopatrzyć w szczelną pokrywę górną z włazem rewizyjnym,
  - ✓ w przypadku, gdy studnie lub niecki posiadają otwory wlotowe (połączenie z rowami), należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie płazów do wnętrza obiektów poprzez wyposażenie otworów w kraty stalowe lub rząd pionowych prętów (płaskowników) - należy stosować rozwiązanie kompromisowe pomiędzy wielkością oczek (czym mniejsze tym lepsze zatrzymywanie zwierząt) a wymaganiami hydrologicznymi (czym mniejsze oczka tym łatwiejsze blokowanie przepływu). Wielkość oczek kraty (odstępów pomiędzy prętami) powinna być nie większa niż 2 cm, co zapewni zatrzymywanie dorosłych płazów,
  - ✓ w przypadku, gdy studnia lub niecka zlokalizowana będzie bezpośrednio przy wlocie do przepustu, należy umożliwić zwierzętom swobodne przechodzenie przez przepust poprzez wykonanie pochylni z betonu.
- Uwzględnić rozwiązania zabezpieczające skarpę i koryto rowu melioracyjnego (dz. nr ew. 147 obr. 8) przed rozmyciem/ zniszczeniem spowodowanym awaryjnymi zrzutami wody zgromadzonej w zbiorniku retencyjno-infiltracyjnym,

5) **wykorzystanie materiałów naturalnych (takie jak faszyna, narzut kamienny, drewno, roślinność stabilizująca, biowłóknina z wszytymi nasionami traw) przy ewentualnym umacnianiu koryt cieków**. Materiały betonowe oraz gabiony z odpowiednim przykryciem należy stosować tylko w ostateczności. W obszarze obiektów inżynierskich (np.: przepusty, rowy drogowe, wyloty kanalizacji deszczowej) dopuszcza się zastosowanie dodatkowych rozwiązań zwiększających stabilność i wytrzymałość konstrukcji umocnieniowych, np. geokratę,

6) **w zakresie odwodnienia obszaru prac, wykopów:**
   - wskazać lokalizację obszarów prac, które mogą wymagać odwodnienia, ze względu na ustalone warunki gruntowo-wodne,
   - określić sposób odwodnienia, który nie będzie prowadził do powstania szkód w środowisku i na gruntach osób trzecich, w tym np. za pomocą igłofiltrów wskazywanych w raporcie ooś,
   - zapewnić podczyszczenie wód (z zawiesiny, także z innych zanieczyszczeń, o ile wystąpią)

przed odprowadzeniem ich do odbiornika, w tym np. z wykorzystaniem wysokosprawnych urządzeń odszlamiających,

- określić odbiorniki wód, lokalizację zrzutów wód, uwzględniając warunki wynikające z odrębnych przepisów, uzyskanych uzgodnień, decyzji, zawartych umów cywilno-prawnych i in.,

7) **wykonanie stałego ogrodzenia ochronnego dla płazów wraz z rozwiązaniami ułatwiającymi sprawne przemieszczanie się osobników wzdłuż niego**:
   a) ogrodzenie dwustronne na odcinku DK22 od km 361+500 do ok. 361+755, ze stoprynnami na wjazdach/ zjazdach na sąsiednie posesje i drogi podrzędne, których lokalizacja i konstrukcja musi zapewniać naprowadzanie osobników do systemu ogrodzeń,
   b) z materiału odpornego na uszkodzenia mechaniczne i korozję oraz utrudniającego wspinanie się zwierząt po jego powierzchni (np. ogrodzeń z pełnych płyt lub prefabrykatów). Z ww. względu, a także mając na uwadze pobliskie siedlisko płazów (obszar Nogatu na wysokości śluzy Rakowiec, w promieniu poniżej 500 m) należy odstąpić od stosowania materiałów perforowanych i ażurowych, zwłaszcza siatek,
   c) o wysokości części nadziemnej ogrodzenia nie mniejszej niż 40 cm (zalecana ≥ 50 cm),
   d) z odgięciem górnej krawędzi ogrodzenia, która nie może mieć ostrych zakończeń, na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm (zalecana długość: co najmniej 10 cm),
   e) zakopanego pod powierzchnię gruntu na głębokość min. 15–20 cm (zalecane 30 cm),
   f) ze szczelnymi połączeniami elementów ogrodzenia,
   g) o ograniczonej liczbie połączeń pomiędzy elementami tworzącymi ogrodzenie – stosowanie możliwie długich elementów,

8) **w zakresie zapewnienia ochrony przed negatywnym wpływem drgań:**
   a) identyfikację budynków, które mogą być narażone na drgania i które wymagają monitorowania pod kątem wpływu drgań na ich konstrukcje. Należy dokładnie zbadać i zweryfikować założenia przyjęte na etapie raportu ooś, zgodnie z którymi jedynie nw. budynki pozostają w strefie potencjalnego wpływu drgań:

Lp.	Rodzaj zabudowy	Obręb ewidencyjny	Działka ewidencyjna	Adres
1	wielorodzinny	11	117/19	Jasna 4
2	wielorodzinny	11	122/8	Henryka Sienkiewicza 15A-E
3	wielorodzinny	11	116/8	Henryka Sienkiewicza 15
4	wielorodzinny	10	1/34	Dworcowa 1
5	wielorodzinny	10	1/4	Dworcowa 24
6	jednorodzinny	10	1/19	Aleja Wojska Polskiego 15
7	jednorodzinny	10	1/19	Aleja Wojska Polskiego 16
8	wielorodzinny	6	109/4	Aleja Wojska Polskiego 518
9	wielorodzinny	6	472/6	Aleja Wojska Polskiego 516
10	wielorodzinny	6	473/2	Aleja Wojska Polskiego 514
11	jednorodzinny	6	141/5	Aleja Wojska Polskiego 510
12	jednorodzinny	6	143/13	Aleja Wojska Polskiego 505
13	szkoła ponadpodstawowa	6	153/53	Aleja Wojska Polskiego 502
14	wielorodzinny	6	153/33	Aleja Wojska Polskiego 501
15	wielorodzinny	6	153/31	Aleja Wojska Polskiego 500
16	jednorodzinny	6	290/5	Aleja Wojska Polskiego 46
17	jednorodzinny	6	293/3	Aleja Wojska Polskiego 50
18	jednorodzinny	6	294/3	Aleja Wojska Polskiego 51a
19	jednorodzinny	6	294/2	Aleja Wojska Polskiego 51
20	szkoła ponadpodstawowa	6	285	Aleja Wojska Polskiego 479
21	wielorodzinny	6	471/1	Aleja Wojska Polskiego 477
22	wielorodzinny	7	64/15	Gen. Grota-Roweckiego 13
23	wielorodzinny	7	68/1	Gen. Grota-Roweckiego 2
24	jednorodzinny	8	116/2	Aleja Wojska Polskiego 90
25	jednorodzinny	8	116/3	Aleja Wojska Polskiego 90

26	jednorodzinny	8	116/4	Aleja Wojska Polskiego 90B
27	jednorodzinny	7	265/2	Młodych 2
28	jednorodzinny	7	265/55	Młodych 4
29	jednorodzinny	8	137/14	Aleja Wojska Polskiego 91a
30	jednorodzinny	8	138	Aleja Wojska Polskiego 91b

Wykaz ten wymaga weryfikacji i ewentualnego uzupełnienia, w tym wskazania obiektów/ budynków wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków i gminnej ewidencji zabytków, w otoczeniu których prace muszą być prowadzone zgodnie z warunkami Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Wg wskazań raportu ooś zasięg odczuwalnych wibracji nie powinien sięgać dalej niż 20-**30 m** od osi projektowanej głównej drogi a emitujące największe ilości drgań urządzenia drogowe takie jak np. walec wibracyjny, wytwarzają drgania odczuwane, których maksymalny zasięg dochodzi do odległości **ok. 60 m. Budynki określone tabeli jw. usytuowane są w odległości do 20 m** od zakresu przewidywanych prac,

b) inwentaryzację występujących już, istotnych ze względu na wpływ drgań, uszkodzeń w budynkach narażonych na drgania,
c) prognozę wpływu drgań na zidentyfikowane budynki narażone na negatywny wpływ drgań - dla etapu realizacji oraz dla etapu użytkowania drogi,
d) określenie wartości mierzonych wielkości fizycznych, które będą niebezpieczne dla konstrukcji konkretnych budynków (lub będą odczuwalne) oraz które będą uciążliwe dla ich użytkowników,
e) określenie sposobu i zakresu monitorowania konstrukcji budynków; zakres prowadzenia pomiarów oraz obserwacji, połączony z procedurami postępowania na wypadek przekroczenia wartości granicznych, zdefiniowanych wielkości fizycznych czy parametrów obserwowanych procesów,
f) dobór systemu czujników i sposobu bieżącego rejestrowania poziomu drgań zapewniające szybkie reagowanie na pojawiające się zagrożenia, a także określenie miejsc i sposobu ich instalacji na konstrukcji budynku,
g) metody ochrony przed drganiami, w tym rozwiązania pozwalające ograniczyć wielkość emisji drgań w źródle (takie jak wprowadzenie wibroizolacji do konstrukcji nawierzchni, mat izolujących), czy zaplanowanie użycia sprzętu o niższej emisji drgań,
h) sposób zabezpieczenia budynków przed wpływem drgań, w tym konieczne zabezpieczenie istniejących już uszkodzeń budynków w postaci rys, pęknięć z użyciem rysomierzy (wyklucza się stosowanie plomb).

III. Nakłada obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie:

- etap realizacji:

1. drgań - poprzez monitorowanie poziomu drgań oraz ich wpływu, w zakresie określonym w pkt II.3 oraz pkt IV.1 sentencji. Przed przystąpieniem do prac budowlanych, po ocenie stanu budynków, należy zabezpieczyć uszkodzenia, w tym rysy, pęknięcia w konstrukcjach budowlanych. Jeżeli przeprowadzone obserwacje lub pomiary drgań wykażą możliwość wystąpienia szkodliwego wpływu drgań na konstrukcję budynków, w szczególności w przypadku zarejestrowania na budynkach ponadnormatywnych drgań przekraczających granicę drgań szkodliwych dla budynku, powodujących lokalne zarysowania i spękania, prace należy niezwłocznie wstrzymać oraz podjąć środki zapobiegające wystąpieniu szkód, takie jak: odpowiednie dostosowanie poziomu wibracji urządzeń powodujących drgania do mierzonych drgań poziomych budynku, prowadzenie dalszych prac z zastosowaniem technologii bezwibracyjnych lub z wykorzystaniem maszyn i urządzeń o niskiej emisji drgań, ograniczenie liczby pracujących jednocześnie urządzeń/ maszyn stanowiących źródło wibracji. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń należy zastosować niezbędne zabezpieczenia, przeprowadzić pełne prace naprawcze zgodnie z zaleceniami inżyniera budownictwa specjalizującego się w analizach dynamicznych konstrukcji budowlanych,
2. w przypadku uwolnienia do środowiska substancji/ odpadów niebezpiecznych podjąć natychmiastowe czynności w kierunku ograniczenia zakresu i skali zanieczyszczenia środowiska - ograniczyć zasięg rozprzestrzeniania się substancji/ odpadów oraz zapewnić ich likwidację/ rozkład/ przekształcenie w formy niezagrażające środowisku zależnie od rodzaju i właściwości zanieczyszczeń: z użyciem zapór/ barier, sorbentów/ materiałów sorpcyjnych, płynów do usuwania rozlewów i wycieków, neutralizatorów chemicznych, pomp, zabezpieczeń dla wpustów kanalizacji deszczowej i in.,

- etap użytkowania:

1. zapewnienia realizacji działań mających na celu złagodzenie negatywnego wizualnego odbioru ekranów (o ile zostaną zastosowane); zapewnienia estetyki i czystości ekranów poprzez regularne ich mycie i czyszczenie, w tym usuwanie graffiti, konserwację oraz usuwanie uszkodzonych/ zniszczonych elementów,
2. zapewnienia trwałości wprowadzonych nasadzeń w zakresie zieleni przydrożnej poprzez bieżące uzupełnianie ubytków roślin w proporcji minimum 1:1, w najbliższym sezonie wegetacyjnym – po upływie czteroletniej kontroli nasadzeń (zob. pkt II.2.2.2 sentencji),
3. utrzymanie nawierzchni drogi w stanie eksploatacyjnym zapewniającym utrzymanie zakładanej - ze względu na przyjęte rodzaj i technologię wykonania nawierzchni - redukcji hałasu drogowego oraz w stanie ograniczającym oddziaływanie drgań na sąsiednie budynki i ich użytkowników (poprzez bieżące usuwanie kolein i uszkodzeń nawierzchni),
4. zapewnienie bezpieczeństwa oraz możliwości sprawnego, bezkolizyjnego przemieszczania się płazów wzdłuż ogrodzeń ochronno-naprowadzających ze stoprynnami, w tym poprzez:
    - regularne usuwanie roślin w otoczeniu ogrodzeń,
    - niepozostawianie biomasy skoszonych roślin przy ogrodzeniu,
    - niewykaszanie roślinności zielnej w terminie migracji płazów,
    - dokonywanie bieżących przeglądów, napraw, w szczególności usuwanie szczelin i luk, ostrych zakończeń - corocznie przed okresem migracji płazów,
    - udrażnianie stoprynien co najmniej raz w roku.

IV. Nakłada obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie:

1. poziomu oraz wpływu drgań na budynki i ich użytkowników – etap realizacji przedsięwzięcia:

1) Monitoringiem należy objąć budynki wskazane w dokumentacji opracowanej dla potrzeb uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w szczególności budynki z wykazu przedstawionego w pkt II.3.8 sentencji.
2) Przed rozpoczęciem prac należy wykonać inwentaryzację fotograficzną stanu elewacji oraz wewnętrznej części budynków, także innych obiektów zlokalizowanych w ich sąsiedztwie.
3) Monitoring drgań w trakcie prowadzonych prac należy prowadzić z zastosowaniem systemu pomiaru i rejestracji drgań (systemu czujników zamontowanych do konstrukcji budynku).
4) Lokalizację punktów pomiarowych należy określić w projekcie monitorowania opracowywanym przez eksperta – inżyniera budownictwa specjalizującego się w dziedzinie drgań obiektów budowlanych.
5) W dniach pracy maszyn powodujących drgania, przed przystąpieniem do prac oraz po zakończeniu prac, należy przeprowadzić wizualny ogląd budynków, w szczególności pod kątem rozwarcia wcześniej zdiagnozowanych i zabezpieczonych rys, czy pęknięć w konstrukcjach budowlanych.
6) Prace generujące drgania prowadzone w sąsiedztwie budynków narażonych na drgania powinny być prowadzone pod nadzorem specjalisty, z wykorzystaniem wyników pomiarów drgań, które należy na bieżąco rejestrować.

Informacje i dane o budynkach objętych monitorowaniem, o zdiagnozowanych już istniejących uszkodzeniach w tych budynkach, o zastosowaniu rysomierzy (również innych rozwiązań), o zastosowaniu czujników pomiaru poziomu drgań, o wynikach obserwacji (przeglądu) budynków i rejestru poziomu drgań, o wpływie drgań na konstrukcje budynków, wraz z materiałem fotograficznym dokumentującym stwierdzone szkody w budynkach oraz przeprowadzone naprawy/ zastosowane zabezpieczenia wraz z oceną ich skuteczności (bądź informację o braku wystąpienia szkód), w formie raportu należy przedłożyć Burmistrzowi Miasta Malborka oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 6 miesięcy od zakończenia prac generujących drgania, wymagających monitorowania budynków,

2. jakości wód opadowych/ roztopowych odprowadzanych z nawierzchni drogowej do wód i ziemi oraz ich wpływu na środowisko - okresowy monitoring porealizacyjny:

Monitoring powinien obejmować czynności sprawdzająco - kontrolne w zakresie:

- działania systemu odwodnienia drogi pod kątem tworzenia się lokalnych zastoisk wody, wystąpienia ewentualnych lokalnych podtopień terenu w obszarze pasa drogowego i terenów bezpośrednio graniczących z pasem drogowym (por. e-mapy PSH wskazujące na zagrożenie

podtopieniami), w szczególności w obszarze planowanego odprowadzania wód ze zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,

- jakości wód opadowych i roztopowych, których odbiornikiem ma być kanał Ulgi oraz rów melioracyjny (dz. nr 147 obr. 8).

Wymagany okres monitorowania: 2 lata liczone od dnia oddania drogi do użytkowania.

W terminie do 1 roku po oddaniu drogi do użytkowania należy zbadać jakość odprowadzanych do środowiska podczyszczonych wód opadowych/ roztopowych. Poboru prób wody oraz badania jakości pobranej wody może dokonać tylko akredytowane laboratorium.

Wyniki z przeprowadzonych obserwacji terenowych, działań kontrolnych, badań laboratoryjnych wraz z informacjami dotyczącymi przeprowadzenia ewentualnych działań naprawczych i badań sprawdzających należy przedłożyć Burmistrzowi Miasta Malborka oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 6 miesięcy od zakończenia monitoringu,

3. **aktywności oraz śmiertelności płazów.**

Wyniki obserwacji przeprowadzonych pod kątem aktywności płazów w sąsiedztwie drogi krajowej nr 22, na wysokości odcinka drogi od km 361+100 do końca inwestycji drogowej, oraz wyniki poziomu śmiertelności płazów, z okresu najbliższych - po oddaniu drogi do użytkowania - wiosennej i jesiennej migracji płazów, należy przedłożyć Burmistrzowi Miasta Malborka oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia obserwacji.

V. **Nakłada obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,** w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,

ze szczególnym uwzględnieniem:

1. oceny wielkości i zasięgu oddziaływania wynikającego z emisji hałasu drogowego, dokonanej na podstawie prognozy ruchu opartej na najnowszym Generalnym Pomiarze Ruchu i/lub indywidualnych pomiarach natężenia ruchu drogowego, oraz aktualnego sposobu zagospodarowania terenów objętych ochroną akustyczną,

2. doboru działań oraz rozwiązań projektowych pozwalających ograniczyć negatywne oddziaływanie związane z emisją hałasu drogowego.

   Ponownej analizy i oceny pod kątem możliwości zastosowania, skuteczności, parametrów, rozwiązań materiałowych i konstrukcyjnych wymagają, określone w raporcie ooś oraz uwzględnione przez RDOŚ w Gdańsku w wydanym uzgodnieniu, ekrany akustyczne jak niżej:

Numer ekranu	Kilometraż drogi		Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
1	358+231	358+326	prawa	5	95	Mieszany
2	358+326	358+391	prawa	6	67	Mieszany
3	359+144	359+254	lewa	6	111	Mieszany
4	359+303	359+312	lewa	6	8	Mieszany
5	359+312	359+319	lewa	4,5	8	Mieszany
6	359+319	359+360	lewa	3	43	Mieszany
7	359+413	359+438	lewa	3,5	24	Mieszany
8	359+431	359+461	lewa	3	30	Mieszany
9	359+493	359+578	lewa	3	83	Mieszany
10	359+575	359+590	lewa	5	14	Mieszany
11	359+590	359+599	lewa	6	9	Mieszany
12	359+599	359+615	lewa	7	16	Mieszany
13	359+609	359+639	lewa	6	30	Mieszany

Wariantem rekomendowanym do realizacji przez Inwestora oraz uzgodnionym przez RDOŚ w Gdańsku są ekrany typu mieszanego tzn. u dołu 1,5 m (element pochłaniająco-

rozpraszający dźwięki) z przezroczystą górą, z oznakowaniem ostrzegawczym dla ptaków. Rekomendowane jest przez ww. wykonanie:

- dolnej części ekranów z paneli aluminiowych, z uwagi na bardzo dobre właściwości izolacyjne i pochłaniające oraz estetykę,
- górnej części ekranów - ze szkła akrylowego, z trwałymi znakowaniami czarnych poziomych pasków o szerokości ok. 2 mm z zatopionych czarnych włókien poliamidowych rozmieszczonych co ok. 3 cm.

Przyjęcie ostatecznych rozwiązań projektowych powinno uwzględniać aspekt, podnoszonej w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, konieczności zapewnienia ochrony krajobrazu w tym krajobrazu kulturowego oraz zabytków, w związku z przedstawieniem negatywnych stanowisk w sprawie realizacji ekranów akustycznych przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku oraz Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku, również Narodowego Instytutu Dziedzictwa,

3. reprezentatywnych lokalizacji punktów pomiaru hałasu wykonanych dla potrzeb sporządzenia analizy porealizacyjnej, które pozwolą ocenić skuteczność ostatecznie zaproponowanych i w konsekwencji zastosowanych rozwiązań. W ponownej ocenie należy zbadać, czy ze względu na ostatecznie przyjęte rozwiązania, konieczne jest uwzględnienie dodatkowych punktów pomiaru hałasu drogowego, względem poniższych:
   - al. Rodła w Malborku: pkt imisji nr 1 oraz pkt imisji nr 5,
   - al. Wojska Polskiego w Malborku: pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 9-11, pkt imisji nr 12, pkt imisji nr 13, pkt imisji nr 14, pkt imisji nr 16, pkt imisji nr 17, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 18 – 20, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 21-22, pkt imisji nr 23, pkt imisji nr 25, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 27-28, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 32 – 34, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 31-40, pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 46-47,

4. oceny oddziaływań wynikających ze zmiany warunków wizualno-estetycznych krajobrazu, w tym zmian w charakterze dostępnych widoków oraz zmian w jakości odbieranych walorów widokowych wraz ze wskazaniem propozycji działań łagodzących. Przy ww. ocenie należy uwzględnić receptory wrażliwe, w tym tereny/ obiekty zabytkowe, tereny mieszkaniowe oraz tereny odwiedzane przez turystów,

5. określonego przez Inwestora oraz uzgodnionego przez RDOŚ w Gdańsku zakresu wycinki drzew i krzewów w ramach prac przygotowawczych - wykaz przedmiotowych drzew i krzewów przedstawiony został w pkt II.3 sentencji decyzji.
   Zakres wycinki drzew i krzewów powinien zostać zweryfikowany po przyjęciu ostatecznych rozwiązań projektowych. Wskazuje się przy tym wykaz drzew cennych przyrodniczo, których pozostawienie jest pożądane:
   - 2 jesiony wyniosłe – strona L; kilometraż ok. 361+600,
   - szpaler drzew składający się z lip oraz jesionu wyniosłego – strona P, km ok. 361+100 do ok. 361+600,
   - 1 lipa – strona L, km ok. 361+400,
   - 1 grab – strona P, km ok. 360+900,
   - 2 lipy – strona P, km ok. 360+800,
   - 2 wiązy – strona L, km ok. 360+800,
   - 3 lipy i 1 klon pospolity – strona P, km ok. 360+300 do 360+600,
   - 3 jesiony wyniosłe i 1 wiąz – strona P, km ok. 360+200 do 360+300,
   - 7 lip i 1 klon jawor – strona P, km ok. 359+500 do 359+800,

6. ponownego zbadania i wskazania konkretnych drzew spośród tych przeznaczonych do wycinki, na których może występować pachnica dębowa. Zgodnie z inwentaryzacją przyrodniczą potencjalnie zasiedlone przez pachnicę drzewa rosną wzdłuż al. Wojska Polskiego, od km ok. 359+500 do granicy miasta (na tym odcinku wytypowano 68 drzew potencjalne zasiedlonych). W wykazie drzew przeznaczonych do wycinki znajdują się drzewa, które spełniają warunki odpowiednie dla stanowisk pachnicy (co do gatunku i wielkości pierśnicy).
   Ze względu na upływ czasu od wykonania inwentaryzacji przyrodniczej (2018), ograniczony zakres i krótki czas poświęcony inwentaryzacji pachnicy dębowej (przeprowadzony zakres: wytypowanie drzew, wabienie w pułapki feromonowe przez 2 dni w odstępach ok. 400 m,

przeszukanie dostępnych próchnowisk w zakresie obecności larw, kokolitów, odchodów), należałoby ponowić badania pod kątem występowania pachnicy w drzewach przeznaczonych do usunięcia, uwzględniając zalecenia płynące z „Opinii Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska na temat właściwej metody oraz terminu inwentaryzacji pachnicy dębowej w alejach przydrożnych", zamieszczonej na stronie internetowej organu: https://www.gov.pl/web/gdos/wytyczne-i-poradniki2,

7. oceny rozwiązań w zakresie zakładanego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych do środowiska.

VI. Nakłada obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu drogowego - w zakresie poprawności przyjętych założeń obliczeniowych, sprawdzenia rzeczywistego oddziaływania akustycznego drogi, skuteczności ostatecznie zastosowanych środków minimalizujących.

Analiza porealizacyjna powinna uwzględniać:

1. wyniki najbardziej aktualnych pomiarów natężenia ruchu drogowego, z określeniem udziału poszczególnych typów pojazdów w porze dnia i w porze nocy,
2. wyniki pomiarów hałasu drogowego.

W zakresie pomiarów hałasu należy przedstawić:

- opis dot. lokalizacji i charakterystyki punktów pomiaru hałasu,
- dokumentację fotograficzną miejsc wykonywania pomiarów,
- opis dotyczący metodyki pomiarów hałasu,
- wyniki pomiarów hałasu przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów,
- aktualne, tzn. wydane nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów kwalifikacje akustyczne terenów (dokonane na podstawie ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo faktycznego sposobu wykorzystania terenu, ze wskazaniem dla terenów chronionych dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w akcie wykonawczym, obowiązującym w tym czasie).

Pomiary hałasu należy przeprowadzić w punktach recepcyjnych ustalonych w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Niezależnie od ustaleń ww. postępowania, wskazuje się na wymóg przeprowadzenia pomiarów hałasu w niżej wymienionych punktach imisji określonych w raporcie ooś:

- pkt imisji 1, al. Rodła (na wysokości przystanku autobusowego), km ok. 358+200, s. P,
- pkt imisji 5, al. Rodła, km ok. 358+350, s. P,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 9-11, al. Wojska Polskiego nr 518, 516, 514,
- pkt imisji 12, al. Wojska Polskiego # ul. Andersa,
- pkt imisji 13, al. Wojska Polskiego, na wys. km ok. 359+400 do 450, s. L,
- pkt imisji 14, al. Wojska Polskiego, km ok. 359+500, s. L,
- pkt imisji 16, al. Wojska Polskiego nr 502 (wjazd na teren Zespołu Szkół), km ok. 359+600, s. L,
- pkt imisji 17, al. Wojska Polskiego, km między ok. 359+800 a 359+900, s. P,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 18 – 20, al. Wojska Polskiego, km między ok. 359+950 a 360+000, s. P,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 21-22, al. Wojska Polskiego (Szkoła Podstawowa nr 2), na wys. km ok. 360+100, s. L,
- pkt imisji 23, al. Wojska Polskiego, na wysokości km ok. 360+200, s. L,
- pkt imisji 25, al. Wojska Polskiego, na wysokości km ok. 360+400, s. L,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 27-28, al. Wojska Polskiego, km między ok. 360+450 a ok. 360+500, s. L,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 32 – 34, al. Wojska Polskiego, km ok. 360+600, s. P,
- pkt reprezentatywny dla pkt imisji 31-40, al. Wojska Polskiego, między km. ok. 360+600 a ok. 360+750, s. L,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 46-47, al. Wojska Polskiego, km ok. 361+550, s. L,

3. porównanie wyników pomiarów hałasu z wartościami poziomów hałasu zaprezentowanymi w raporcie ooś oraz z obowiązującymi w tym okresie standardami emisyjnymi,
4. ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ograniczenie oddziaływania wynikającego z emisji hałasu drogowego,
5. wskazanie, czy dla wnioskowanego odcinka DK22 konieczne jest zastosowanie dodatkowych/ innych środków minimalizujących uciążliwość powodowaną hałasem. W przypadku konieczności i zasadności ich zastosowania - wskazanie propozycji rozwiązań chroniących, z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia ochrony krajobrazu.

Jeżeli taka konieczność wystąpi w analizie porealizacyjnej należy ustalić i uzasadnić konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania oraz załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym należałoby utworzyć ww. obszar, ze wskazaniem możliwych sposobów wykorzystania terenów,

VII. **wskazuje działki przewidziane do przeprowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów dla potrzeb realizacji inwestycji drogowej wymagającej zezwolenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś:** obr. 11: dz. nr ew.: 123/7, 166/1, 120/18, obr. 10: dz. nr ew.: 6/52, 1/5, 1/76, 2/4, obr. 6: dz. nr ew.: 155/7, 271/27, 471/10, 295/8, 296/1, 295/17, 72, 295/35, obr. 7: dz. nr ew.: 265/15, 64/15, 76/13, obr. 8: dz. nr ew.: 151, 126, 139, 127, 128,

VIII. nie nakłada obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W toku postępowania wykluczono możliwość wystąpienia ww. oddziaływania,

IX. nie stwierdza konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanej inwestycji drogowej.

W decyzji nałożony został obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, które mogą stanowić podstawę wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania,

X. nie ustala wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska,

XI. „Charakterystykę przedsięwzięcia", zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś, ustanawia Załącznikiem nr 1 decyzji,

XII. Mapę obrazującą usytuowanie przedsięwzięcia ustanawia Załącznikiem nr 2 decyzji.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wnioskiem z dnia 28.02.2020 r. zwróciła się do Burmistrza Miasta Malborka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork-Królewo".

Do wniosku o wydanie decyzji zostały załączone dokumenty wymagane na podstawie art. 74 ustawy ooś. Strona przedłożyła ponadto dodatkowe wyjaśnienia w sprawie - aneks do karty informacyjnej przedsięwzięcia przy piśmie znak O.GD.I-2.418.DŚ.100.6.2020.IM z dnia 22.04.2020 r., aneks nr 2 do karty informacyjnej przedsięwzięcia przy piśmie znak O.GD.I-2.418.DŚ.100.9.2020.IM z dnia 20.05.2020 r., wyjaśnienia w piśmie znak O.GD.I-2.418.DŚ.100.12.2020.IM z dnia 1.06.2020 r. Przedmiotem wymaganych przez organ uzupełnień i wyjaśnień oraz korekt były zagadnienia związane ze sposobem ustalenia prognozowanej wielkości emitowanego do środowiska hałasu drogowego, doborem rozwiązań ochrony akustycznej, realizacją ekranów akustycznych, wycinką drzew i krzewów,

nasadzeniami zastępczymi, odwodnieniem drogi, planowanym zbiornikiem retencyjno-infiltracyjnym dla wód opadowych i roztopowych, oceną wpływu przedsięwzięcia na zabytki oraz krajobraz, w tym krajobraz kulturowy.

Wnioskowana inwestycja drogowa stanowi **przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko**, określone w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 ze zm.), jako:

- *przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1 (...),*

w związku z § 3 ust. 1 pkt 62:

- *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 lub 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.*

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, o którym mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, **oraz pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych**, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 72 ust. 1 pkt 6 i 10 ustawy ooś, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wydaniem ww. decyzji następczych.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację wnioskowanego przedsięwzięcia jest Burmistrz Miasta Malborka, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś oraz art. 21 K.p.a.

W toku postępowania zmierzającego do wydania decyzji, **Burmistrz Miasta Malborka uzyskał wymagane ustawą ooś opinie organów współdziałających co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko** (obowiązek wynikający z art. 64 ust. 1 ustawy ooś). W odpowiedzi na wniosek Burmistrza Miasta Malborka znak IM.6220.1.2020 z dnia 2.06.2020 r. **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku** (RDOŚ w Gdańsku) w postanowieniu RDOŚ-Gd-WOO-4220.330.2020.AJ.1 z dnia 26.06.2020 r. **stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił szczegółowy zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (dalej: raport ooś). RDOŚ w Gdańsku wskazał na zasadność przedstawienia w raporcie ooś, cyt.:**

1) szczegółowego opisu lokalizacji przedsięwzięcia, poprzez podanie numerów działek ewidencyjnych,
2) opisu planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności: przedstawienia parametrów planowanej do realizacji inwestycji wraz z opisem stanu istniejącego,
3) analizy oddziaływania akustycznego związanego z funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia. Należy przeanalizować wpływ emisji hałasu na warunki życia i zdrowia mieszkańców na terenach sąsiednich w szczególności na budynki mieszkalne jednorodzinne i wielorodzinne,
4) skutecznych metod zabezpieczenia terenów wymagających ochrony przed negatywnym wpływem przedsięwzięcia na klimat akustyczny, z podaniem parametrów (np. w przypadku barier akustycznych, wysokości i długości oraz rodzaju technologii),
5) analizy oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie drgań i wibracji oraz wskazania rozwiązań ograniczających to oddziaływanie,
6) propozycji rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na środowisko przyrodnicze oraz rozwiązań alternatywnych umożliwiających wyeliminowanie oddziaływania,
7) opisu krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane z uwzględnieniem oddziaływania inwestycji na znaczenie i odbiór krajobrazu z będących w zasięgu oddziaływania punktów widokowych, pól ekspozycji i osi widokowych,
8) analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany (mitygacja, czyli łagodzenie przez przedsięwzięcie zmian klimatu) oraz wpływu klimatu i jego zmian na przedsięwzięcie (adaptacja przedsięwzięcia do zmian klimatu), uwzględniając zmiany zagospodarowania terenu objętego wnioskiem,

9) zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, a w szczególności liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
10) analizy możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia – ustalenie, czy wariant wybrany do realizacji jest optymalny nie tylko dla Inwestora, ale i dla właścicieli sąsiednich nieruchomości oraz określenie w jaki sposób Inwestor zamierza przeciwdziałać konfliktom społecznym w związku z planowaną inwestycją;
11) szczegółowego opisu metod i materiałów wykorzystanych przy opracowaniu raportu ooś.

Wskazane przez RDOŚ w Gdańsku elementy raportu zostały uwzględnione przez Burmistrza Miasta Malborka w postanowieniu IM.622.1.2020 z 12.08.2020 r. rozstrzygającym o stwierdzeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pozostałe organy współdziałające w postępowaniu screeningowym, tj. Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (opinia GD.RZŚ.2.435.99.2020.AW z 3.07.2020 r.) oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku (opinia SE.NS.80.4461.20.2020.EK z 26.06.2020 r.) stwierdziły brak potrzeby przeprowadzenia rzeczonej oceny.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu w wydanej opinii określił warunki i wymagania dotyczące realizacji przedsięwzięcia. Dotyczą one warunków realizacji zaplecza budowy, wyposażenia placu budowy w sorbenty, usuwania zanieczyszczeń, sposobu prowadzenia prac związanych z naprawami, tankowaniem, wymianą olejów w środkach transportu, w maszynach, przechowywania paliw i substancji bitumicznych w trakcie budowy, gospodarowania odpadami, a także obowiązków zabezpieczenia wykopów oraz wód powierzchniowych przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy lub odpadów z prac rozbiórkowych bądź montażowych, odprowadzania wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej. Wymagania organ uwzględnił w wydanych warunkach realizacyjnych.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku nie określił warunków realizacyjnych.

Wydanie przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Elblągu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Malborku opinii o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko skutkowało pozbawieniem tych organów udziału w dalszym postępowaniu, zgodnie z przepisami ustawy ooś.

Burmistrz Miasta Malborka, po przeprowadzeniu analizy uwarunkowań środowiskowych, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, w oparciu o uzyskane opinie oraz informacje wynikające ze zgromadzonego materiału sprawy, w tym z karty informacyjnej przedsięwzięcia, **w postanowieniu IM.622.1.2020 z 12.08.2020 r. stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie zakres raportu ooś w oparciu o** art. 66, **art. 68 ust. 1 i ust. 2 pkt 2** ustawy ooś oraz wymagania określone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. W postanowieniu tym organ **ustalił następujące wymagania dla zakresu i treści raportu ooś:**

1. obowiązek określenia miejsca realizacji inwestycji drogowej poprzez podanie numerów działek ewidencyjnych i ich obrębów,
2. dokonanie ponownej analizy i weryfikacji prognozowanego ruchu drogowego, w oparciu o aktualne wyniki pomiarów ruchu drogowego (wymagane dla roku 2020), dane statystyczne i PKB,
3. wymóg zbadania następujących wskazanych przez Burmistrza wariantów alternatywnych uwzględniających rozwiązania ochrony akustycznej dla odcinka DK22 biegnącego w obrębie al. Rodła w Malborku, km: 358+230 do 358+390, strona prawa:
   - wariant przewidujący inne niż ekrany łączne rozwiązania ochrony akustycznej – wskazano przykładowe rozwiązania takie jak: zastosowanie nawierzchni cichej o podwyższonych - w stosunku do zaproponowanej nawierzchni - parametrach tłumienia, wprowadzenie zieleni izolacyjnej, zmiana przekroju poprzecznego drogi, odpowiednie zaprojektowanie skrzyżowań. W wariancie tym należało również uwzględnić analizę oraz ocenę możliwości i skuteczności wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu drogowego, zmiany organizacji ruchu, redukcji liczby zatrzymań i in. zmian w organizacji ruchu drogowego, o ile będą one prowadziły do redukcji poziomu hałasu drogowego,
   - wariant przewidujący ekrany niższe od proponowanych (proponowane mają 5 i 6 m wysokości) zaopatrzonych w oktagony wraz z nawierzchnią cichą o podwyższonym współczynniku tłumienia (deklarowana przez GDDKiA nawierzchnia charakteryzuje się współczynnikiem tłumienia - 3 dB),
   - ekrany o wysokości do 3 m w formie gabionów stalowych (kosze gabionowe), wypełnionych kamieniem (granit, gnejs lub otoczak), obsadzonych roślinnością, w tym roślinnością pnącą wraz z nasadzeniami dokonanymi w sąsiedztwie w formie szpalerów drzew lub wysokich krzewów, w celu uatrakcyjnienia ciągów pieszych i przysłonięcia

ścian. Przedstawiając ww. wariant należało dokonać analizy i oceny możliwości zastosowania elementów przeziernych w ciągu ekranów gabionowych, w celu nadania lekkości i rozbicia jednolitej formy ekranów na mniejsze odcinki,

- pozostałych wariantów wypracowanych na etapie opracowania raportu ooś, wpisujących się w krajobraz.

W opisie wariantów należało określić podstawowe parametry, takie jak długość i wysokość barier akustycznych, współczynniki tłumienia, uwzględnić opis dot. technologii prac i zastosowanych rozwiązań. Raport miał przedstawiać również wizualizacje poszczególnych wariantów,

4. określenia zakresu inwestycji wraz z podaniem charakterystycznych parametrów,
5. analizy akustycznej dla wszystkich wariantów z uwzględnieniem horyzontu ustalonego czasu,
6. analizy wpływu ustalonego dla poszczególnych wariantów poziomu hałasu na warunki życia oraz na zdrowie ludzi, wraz z określeniem liczby osób narażonych na oddziaływanie hałasu,
7. analizy możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia na podstawie przeprowadzonych konsultacji – ustalenie, czy wariant proponowany uwzględniający ekrany akustyczne w określonych lokalizacjach jest akceptowalny przez mieszkańców sąsiedniej zabudowy, zwłaszcza zabudowy mieszkalnej, a także ustalenie, który z ujętych w raporcie ooś wariantów jest wariantem najbardziej akceptowalnym. Raport powinien uwzględniać informacje nt. proponowanego sposobu przeciwdziałania wystąpieniu konfliktów społecznych,
8. przedstawienia w formie graficznej (mapa uwzględniająca zagospodarowanie terenu i numery działek) zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wszystkich wariantów, wraz z wykazem numerów działek,
9. opisu krajobrazu w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym krajobrazu kulturowego,
10. oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki i krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, w szczególności na zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO, uwzględniając strefę ekspozycji biernej i czynnej, ze względu na odległość od zabytków, obiektów o ustalonych walorach historycznych i kulturowych, zakres zaplanowanych zmian w dotychczasowym zagospodarowaniu terenu (zwłaszcza dotyczący ekranów akustycznych),
11. analizy oddziaływania przedsięwzięcia wynikającego z przenoszenia drgań i powstawania wibracji oraz wskazania rozwiązań ograniczających te oddziaływania,
12. rozwiązań zapobiegających wystąpieniu oraz ograniczających oddziaływanie inwestycji drogowej na środowisko przyrodnicze,
13. analizy: oddziaływania przedsięwzięcia na klimat, wpływu klimatu na przedsięwzięcie, adaptacji przedsięwzięcia do zmian klimatu,
14. analizy przyjętego sposobu gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi w obszarze pozbawionym kanalizacji deszczowej, w szczególności w zakresie budowy zbiornika rozsączająco-infiltracyjnego, uwzględniając zmiany klimatyczne i występujące ekstremalne zjawiska pogodowe (nawalne deszcze) oraz warunki gruntowe,
15. szczegółowego opisu metod i materiałów wykorzystanych przy opracowaniu raportu ooś.

Po stwierdzeniu ostateczności wydanego rozstrzygnięcia, w oparciu o art. 63 ust. 5 ustawy ooś, postanowieniem IM.6220.1.2020 z 11.09.2020 r. organ zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez GDDKiA Oddział w Gdańsku raportu ooś. GDDKiA Oddział w Gdańsku przedłożyła raport ooś w dniu 29.10.2021 r. (w ustawowym terminie), co stanowiło podstawę podjęcia zawieszonego postępowania (postanowienie IM.6220.1.2020 z 2.11.2021 r.) oraz jego dalszej kontynuacji.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, poprzedzające wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obejmuje <u>w szczególności</u> (art. 3 ust. 1 pkt 8, art. 77 ust. 1, art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś):

1. weryfikację raportu ooś,
2. uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
3. zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

<u>Organ wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, bierze pod uwagę (art. 80 ustawy ooś):</u>

1. <u>wyniki uzyskanych uzgodnień i opinii,</u>
2. <u>ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,</u>
3. <u>wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,</u>
4. wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

Uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinno odnosić się do przedmiotowych zagadnień, co organ niniejszym czyni.

WERYFIKACJA RAPORTU

W toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Burmistrz Miasta Malborka wezwał GDDKiA Oddział w Gdańsku do wniesienia uzupełnień, wyjaśnień i korekt w treści raportu ooś - **wezwania o wspólnym ozn. sprawy IM.6220.1.2020:**

1) wezwanie z 19.11.2021 r. w zakresie:

- **braku wymaganej przez organ weryfikacji prognozowanego natężenia ruchu drogowego.**

GDDKiA w opracowanej karcie informacyjnej przedsięwzięcia przyjęła do obliczeń prognozowanych wielkości emisji hałasu dane z Generalnego Pomiaru Ruchu **(GPR)** przeprowadzonego w 2015 roku oraz wytyczne przy prognozowaniu zmian natężenia ruchu. Zgodnie z postanowieniem Burmistrza określającym wymagany zakres raportu ooś (pkt II.2.3), GDDKiA została zobowiązana do dokonania ponownej analizy i weryfikacji prognozowanego ruchu drogowego w oparciu o wyniki GPR przewidzianego na rok 2020 (czyli o najbardziej aktualne wyniki), dane statystyczne o liczbie pojazdów zarejestrowanych w Polsce i wielkość PKB (z uwzględnieniem ew. spadku PKB w wyniku COVID). GPR został przeprowadzony w okresie 2020/ 2021. Raport nie uwzględniał pomiarów GPR dla roku 2020, jak wskazują jego Autorzy, ze względu na trwającą epidemię(?). Raport natomiast został przedłożony pod koniec października 2021 roku, na co zwrócił Stronie organ uwagę.

Organ powołał się na stanowisko Ministra Środowiska (pismo DZŚ-III.404.71.2017.MW, 537288.1420641.1085778 z 19-12-2017 r.), zgodnie z którym *"weryfikując stan klimatu akustycznego środowiska, inwestor jest zobowiązany do przeprowadzenia zarówno badań w zakresie bieżącego natężenia ruchu pojazdów (przy przebudowie istniejących szlaków komunikacyjnych) oraz wykonania analiz prognostycznych po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji. Wyniki analiz bieżącego stanu środowiska oraz prognozowanych wielkości jego oddziaływania będą stanowić dla organu właściwego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podstawę do określenia w tym względzie sprecyzowanych uwarunkowań, w tym lokalizacji oraz parametrów urządzeń minimalizujących negatywny wpływ na środowisko".* Organ ponownie wyjaśnił Inwestorowi (uprzednio na etapie karty informacyjnej przedsięwzięcia), że to od prognozy ruchu drogowego zależą wyniki obliczeń w zakresie prognozowanego poziomu hałasu. Dla tak przyjętej prognozy mogą znacząco odbiegać od realnych wartości.

Organ zwrócił się do Inwestora o weryfikację prognozowanego ruchu drogowego poprzez przyjęcie aktualnych danych pomiarowych bądź w ostateczności o uwiarygodnienie wyników prognozy ruchu drogowego poprzez przedstawienie szczegółowych wyjaśnień wraz ze szczegółowym uzasadnieniem, w zakresie:

- sposobu szacowania ruchu drogowego dla 2025 roku oraz 2030 roku – poprzez przedstawienie metodologii obliczeń z wyjaśnieniem,
- szacowanego błędu w obliczeniach (+/- 2 dB), z wyjaśnieniem,
- braku przeprowadzenia indywidualnych pomiarów ruchu drogowego dla projektowanego odcinka DK22, mając na uwadze złożoność problemu oraz dostateczny czas na sporządzenie dokumentacji.

W odpowiedzi z 21.02. 2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że prognoza ruchu została wykonana zgodnie z wymaganiami Inwestora (czyli GDDKiA) oraz obowiązującymi w tym zakresie dokumentami i wytycznymi (m.in. Prognoza wskaźnika wzrostu PKB na okres 2008-2040) oraz zasadami prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów projektowych. W załączeniu przekazali ww. dokumenty. Wskazali, że prognoza ruchu wykonana na podstawie GPR z 2015 uwzględniała punkt pomiarowy w mieście - kilometraż referencyjny ok. 360+300, co odzwierciedla istniejące natężenie ruchu na drodze. Niepewność szacowania poziomu dźwięku zgodnie PN wynosi ± 2 dB dla odległości do 100 m od drogi,

- **uzupełnienia raportu ooś o wykaz działek, w obrębie których przewidziano realizację inwestycji drogowej (pkt II.2.1 postanowienia wynikający z postanowienia RDOŚ w Gdańsku).**

Raport został uzupełniony w ww. zakresie. Wykaz działek został załączony do wyjaśnienia z 21.02.2022 r. Działki podlegały dalszej weryfikacji w toku postępowania,

- **przedstawienia czytelnych wizualizacji wariantów z ekranami dla odcinka drogi wzdłuż al. Rodła (ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego).**

Raport został uzupełniony w ww. zakresie. Załączniki graficzne załączono do wyjaśnienia z 21.02.2022 r.

- **uzupełnienia raportu ooś o opis, porównanie i uzasadnienie dla zaproponowanych przez GDDKiA oraz wskazanych przez Burmistrza Miast Malborka wariantów alternatywnych przedsięwzięcia wymagających zbadania.**
  Raport nie uwzględniał opisu wariantów wskazanych w pkt II.2.4 postanowienia, tj.:
  2) wariantu bez realizacji ekranów dla odcinka ul. Mickiewicza - ul. Sikorskiego, który przewidywałby inne (zastępcze) rozwiązania ochrony przed hałasem, w tym: nawierzchnię cichą o podwyższonym - w stosunku do proponowanego dotychczas - współczynniku tłumienia, wprowadzenie zieleni izolacyjnej, zmianę przekroju poprzecznego drogi, odpowiednie zaprojektowanie skrzyżowań, a także elementy uspokojenia ruchu drogowego, zmianę organizacji ruchu, redukcji liczby zatrzymań i in. zmian w organizacji ruchu drogowego, o ile będą prowadziły do redukcji poziomu hałasu komunikacyjnego,
  3) wariantów z ekranami niższymi niż proponowane 5 m i 6 m dla odcinka ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego (dwa warianty):
  - I. wariant - ekrany niższe niż proponowane 5 m i 6 m ale z reduktorami dźwięku wraz z nawierzchnią o podwyższonych parametrach tłumienia (tj. powyżej deklarowanych 3 dB),
  - II. wariant - z ekranami o wysokości do 3 m w formie gabionów stalowych wypełnionych kamieniem. Dla tego wariantu wymagana była analiza, czy możliwe byłoby uwzględnienie również ekranów przeziernych (w celu nadania lekkości i rozbicia jednolitej formy) oraz wprowadzenie roślinności towarzyszącej (drzew, krzewów, pnączy).

Burmistrz Miasta Malborka wyjaśnił przy tym, że wpływ na generowanie hałasu mają m.in. pochylenie drogi, przekrój poprzeczny drogi (właściwa liczba jezdni i pasów ruchu, pochylenie i sposób kształtowania umocnienia skarp), nawierzchnia drogi (rodzaj i stan techniczny nawierzchni - cicha nawierzchnia to redukcja hałasu nawet powyżej 3 dB), płynność ruchu z najmniejszą liczbą zatrzymań (odpowiednie sposoby sterowania ruchem w miastach, zwłaszcza w trakcie godzin szczytu komunikacyjnego, czasowych koncentracji ruchu, np. ruch rekreacyjny, masowe imprezy itp.), uspokojenie ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń i środków technicznych (np. foto i wideo radary dokonujące pomiarów konkretnych odcinków, które jednocześnie powodują lokalne ograniczenia prędkości, co pośrednio wiąże się z ograniczeniem poziomu hałasu). Zwrócił uwagę, że z prezentowanych w raporcie obliczeń wynika, że brak ekranów dla odcinka al. Rodła (wariant bezinwestycyjny) prowadziłby do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia na poziomie wartości błędu obliczeniowego (błąd obliczeniowy: +/- 2 dB), szacowane wartości przekroczeń wynoszą od 0,1 dB do 1,4 dB, przy czym wyższe wartości dotyczą wyższych kondygnacji (od 2 do 5 piętra). Podane wartości są niemal identyczne dla 2025 oraz 2030 roku. W porze nocy natomiast w tej lokalizacji wartość przekroczeń – wg obliczeń - kształtuje się na poziomie od 1,2 dB do 5,9 dB. Najwyższe wartości dotyczą pkt imisji nr 1 i 5 a najkorzystniej wypada pkt nr 6 (al. Rodła). Ponownie wartości są niemalże takie same dla roku 2025 i 2030. Z analizy wyników wynikało, że w zasadzie jedyną odczuwalną i korzystną różnicę widać jest na poziomie parterów i w odosobnionych przypadkach 1. piętra budynków poddanych ochronie akustycznej.

Organ podniósł kwestię braku opisu wariantu bez ekranów, który uwzględniałby inne łączone metody wielokierunkowej ochrony przed hałasem. Nie sposób zatem jest ocenić, na ile zastosowanie innych bezekranowych metod pozwoliłoby obniżyć podane wartości. Powołał się przy tym na źródła wiedzy branżowej, tj. na opracowanie Gierasimiuk P., Motylewicz M.: „Hałas w otoczeniu dróg i ulic – problemy oceny i działania ochronne", w którym autorzy wyjaśniają, że „Poziom hałasu drogowego zależy głównie od: parametrów i warunków ruchu drogowego, prędkości pojazdów, charakterystyki nawierzchni drogowej, geometrii i przekroju poprzecznego drogi oraz ukształtowania otaczającego terenu. Wymienione czynniki, z uwagi na odmienny wpływ i charakter, powodują potrzebę stosowania różnych rozwiązań ochronnych w obszarach emisji, propagacji i imisji dźwięku. Do najpowszechniejszych metod ochrony przeciwhałasowej należą ekrany akustyczne lecz na podkreślenie zasługują również działania z zakresu inżynierii ruchu drogowego i planowania przestrzennego, które również w znacznym stopniu mogą przyczynić się do obniżenia nadmiernego hałasu. Coraz częściej stosowane są również tzw. „ciche" nawierzchnie. Ich poprawne wykonanie i eksploatacja mogą przyczynić się do uzyskania redukcji hałasu nawet o kilka decybeli."

Organ przytoczył stanowisko Ministra Środowiska (pismo DZŚ-III.404.71.2017.MW, 537288.1420641.1085778 z 19-12-2017 r.), który wskazuje, że „najprostszym sposobem na ograniczenie uciążliwości akustycznych generowanych przez przedsięwzięcia drogowe jest zachowanie odpowiedniej odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej oraz stosowanie środków minimalizujących te oddziaływania. **Jakkolwiek za środki minimalizujące akustyczne oddziaływanie dróg powszechnie uznawane są ekrany/ wały ziemne, to należy zauważyć że nie w każdej sytuacji urbanistycznej są one skuteczne**". Zwrócił Stronie przy tym uwagę, że pkt 1 i 5 imisji hałasu usytuowane są najbliższej jezdni, przy pkt 1 znajduje się przystanek autobusowy i jest to też pkt najbliższej usytuowany względem dużego skrzyżowania DK22 z ul. Mickiewicza, pkt 5 obejmuje końcowy odcinek zbliżający się do ważnego, ze względu na natężenie ruchu, skrzyżowania

z ul. Sikorskiego (DW515). Na wysokości tych punktów żądane byłoby wprowadzenie rozwiązań łagodzących uciążliwość wynikającą z emisji hałasu. Dla pkt 1 jednak nie przewidziano montażu ekranu. Organ zwrócił się o wskazanie powodów - czy podyktowane było to koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych (pobliskie skrzyżowanie DK22 z ul. Mickiewicza, przejście dla pieszych na DK22, przystanek autobusowy, dojście do ul. Jasnej).

Organ zwrócił uwagę na ogólnikowość wyjaśnień dotyczących rozwiązań drogowych. Autorzy raportu ooś stwierdzają bowiem, że „ze względu na obecne zagospodarowanie terenu oraz uzbrojenie w infrastrukturę, nie wariantowano inwestycji w odmienne rozwiązania w planie sytuacyjnym(?)" Inwestor zakładał zmiany w zakresie uzbrojenia terenu, czy przebudowy skrzyżowań. W zakresie możliwości zastosowania cichej nawierzchni o podwyższonym współczynniku tłumienia GDDKiA podtrzymała dotychczasowe (z etapu karty informacyjnej) założenie o zastosowaniu nawierzchni cichej umożliwiającej tłumienie na poziomie 3 dB. Jak wyjaśnia raport „**Nie rozpatrywano innych bardziej zaawansowanych nawierzchni zmniejszających hałaśliwość (np. porowatych lub z domieszką gumy). GDDKIA nie zakłada możliwości wykonania takich rodzajów nawierzchni z uwagi na trudności z utrzymaniem zwłaszcza w okresie zimowym takich nawierzchni**". Organ wskazał, że powyższe uzasadnienie jest dalece niewystarczające. Autorzy raportu ooś nie przedstawili żadnego opisu, który wskazywałby na konkretne wady i zalety konkretnych rodzajów nawierzchni, nie powołali się na żadne wiarygodne źródła informacji, nie odnieśli się do konkretnych warunków pogodowych, które stanowią problem w użytkowaniu danej nawierzchni, nie dokonali oceny korzyści zastosowania danych nawierzchni pod kątem ochrony środowiska, w tym ludzi. Oran dodał ponadto, że ze względu na występujący w mieście problem hałasu drogowego wybiórcze zastosowanie cichej nawierzchni jest niezrozumiałe, zwłaszcza w perspektywie kolejnych lat, dla których przewiduje się wzrost natężenia ruchu drogowego. Powołał się na raport ooś, zgodnie z którym cicha nawierzchnia nie została przewidziana dla odcinków w km: 358+150 do 358+200, 361+150 do 361+500, 361+650 do granicy miasta (m.in. por. załączniki graficzne). Zadał pytanie, z jakich powodów Inwestor nie przewiduje wykonania cichej nawierzchni na całym projektowanym odcinku DK22.

Organ przywołał wcześniej podnoszone u projektantów sugestie i oceny co do zasadności wprowadzenia ronda w obrębie skrzyżowania DK22 z ul. Daleką. Zwrócił uwagę, że ul. Daleka stanowi dojazd pojazdów do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, firmy Elewarr (dostawy zbóż) oraz szeregu zakładów funkcjonujących i rozwijających się poza tą strefą. W ocenie specjalisty ds. drogownictwa w urzędzie rondo usprawniłoby intensywny w tym obszarze miasta ruch drogowy, byłoby również rozwiązaniem bezpieczniejszym. Podniesiono, że takie rozwiązanie pozwala jednocześnie zmniejszyć hałas. Powołano się przy tym na opracowanie branżowe (Gierasimiuk P., Motylewicz M.: „Hałas w otoczeniu dróg i ulic – problemy oceny i działania ochronne"), w którym autorzy stwierdzają, że tradycyjny model ochrony przed hałasem zakłada stosowanie rozwiązań ochronnych wyłącznie pomiędzy źródłem powstawania hałasu, a jego odbiorcą. W tym wypadku działania zapobiegawcze to przede wszystkim ekrany akustyczne, wały ziemne ewentualnie pasy zieleni, lokalizowane jedynie w obszarze rozwiązań ochronnych. Korzystniejszym rozwiązaniem jest stosowanie środków ochronnych również w strefie emisji i imisji równolegle. **Połączenie różnych metod i sposobów ochrony we wszystkich obszarach jednocześnie pozwoli na uzyskanie efektu skumulowanej ochrony przed hałasem. Działania ochronne jakie mogą być podjęte w strefie emisji to przede wszystkim: (...) zastosowanie ronda w miejscu skrzyżowania zwykłego - redukcja hałasu do 4 dB".**

Odnosząc się do kwestii zastosowania zieleni izolacyjnej, jako elementu towarzyszącego innym rozwiązaniom chroniącym, organ zwrócił uwagę, że zamiast wprowadzenia dodatkowych nasadzeń, przewidziana została wycinka ok. 250 drzew oraz ok. 2 000 m^2 powierzchni zakrzewionej i zadrzewionej. Uznał, że są to bardzo duże straty w zieleni towarzyszącej drodze i że w zasadzie zniknęłaby cała zieleń przydrożna al. Wojska Polskiego, w tym starodrzew, drzewa ujęte w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków. Organ zwrócił uwagę Stronie, że raport nie precyzuje, z jakich uzasadnionych/ koniecznych przyczyn miałoby dojść do wycinki drzew i krzewów objętych wykazem działek przeznaczonych do prac przygotowawczych (Zał. nr 8 wniosku). Wskazał, że w ostatnim czasie przeprowadzony został przegląd drzew przydrożnych DK22 i wytypowane zostały drzewa do wycinki - drzewa w złej kondycji zdrowotnej, przez co należy domniemywać, że drzewa, które pozostały są drzewami zdrowymi. Organ poruszył przy tym kwestię nasadzeń kompensacyjnych i konieczności wyjaśnienia zakresu tych działań, gdyż raport nie precyzował liczby drzew lub krzewów przewidzianych do nasadzeń. Raport określał jedynie, że będzie to ilość wyższa od liczby drzew/ krzewów przewidzianych do usunięcia, określał propozycje gatunków i odmian roślin do nasadzeń. Z raportu nie wynikało, aby nasadzenia roślin miały być przeprowadzone w kierunku stworzenia zwartej zieleni izolacyjnej w konkretnych miejscach dla spełnienia konkretnej funkcji.

Organ wyjaśnił, że brak opisu żądanych wariantów to brak analizy akustycznej dla tych wariantów, brak przedstawienia zasięgów ich oddziaływania na środowisko, brak możliwości dokonania oceny/ wyboru wariantu optymalnego dla wszystkich elementów środowiska. Poddał pod

zastanowienie, czy poziom hałasu na odcinku al. Rodła drogi krajowej mógłby zostać zredukowany przy zastosowaniu nawierzchni cichej o podwyższonym współczynniku tłumienia (powyżej rekomendowanych 3 dB) z jednoczesną realizacją innych metod ochrony akustycznej. Podkreślił przy tym, że trudno o taką ocenę w sytuacji, gdy GDDKiA nie przedstawia wymaganych postanowieniem wariantów przedsięwzięcia.

Organ pouczył GDDKiA o możliwych skutkach braku przedstawienia wymaganych postanowieniem wariantów. Zwrócił Stronie uwagę, że ocena poszczególnych wariantów przedsięwzięcia leży w kompetencji organu właściwego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (również w kompetencji organów współdziałających w postępowaniu), co wynika z treści art. 61 ust. 2, art. 62 ust. 1, art. 80 ust. 1, art. 81 ust. 1 ustawy. Przypomniał Stronie, że organ ma prawo wskazać rodzaje wariantów alternatywnych wymagających zbadania w raporcie (art. 68 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy). Zwrócił Stronie po raz kolejny uwagę na to, że ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko to ocena kompleksowa. Wybór wariantu powinien zostać dokonany po uwzględnieniu wpływu/ oddziaływań każdego z wariantów na wszystkie elementy środowiska wskazane w ustawie (por. art. 62 ust. 1 ustawy). W wezwaniu przywołane zostały rozstrzygnięcia sądów administracyjnych, w tym:

- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim sygn. II SA/Go 242/18, Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu sygn. IV SA/Po 343/18, NSA III OSK 376/21, zgodnie z którymi:

"Racjonalność" wariantu oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. (...) Z kolei "alternatywność" oznacza, że wariant ten musi się różnić od wariantu proponowanego przez inwestora w zakresie oddziaływania na środowisko. "Alternatywność" wymaga, co do zasady, zaproponowania wariantu różnego pod względem kryteriów przestrzennych (jak np. lokalizacja, skala i rozmiar inwestycji) lub technologicznych (jak np. rodzaj użytych materiałów, moc i produktywność zainstalowanych urządzeń). Nie jest też wykluczone odwoływanie się do innych różnic, wynikających np. z kryteriów ekonomicznych i społecznych.

Warianty przedsięwzięcia powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z tych wariantów będzie oddziaływać na środowisko, ponieważ ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko chronić w jak najpełniejszym wymiarze.

Opis analizowanych wariantów powinien być na tyle rzetelny i dokładny, by organ rozpatrujący sprawę mógł zbadać, czy przedsięwzięcie powinno być realizowane w wariancie proponowanym przez inwestora, czy też w wariancie alternatywnym. Przygotowanie opisu racjonalnego wariantu alternatywnego wymaga każdorazowo przeprowadzenia indywidualnej oceny danego przedsięwzięcia pod kątem jego oddziaływania na środowisko w sytuacji, gdyby ten wariant miał być zrealizowany.

Warianty realizacji przedsięwzięcia stanowią jeden z najważniejszych instrumentów prawidłowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedstawienie minimum trzech wariantów pozwala na utworzenie siatki porównawczej, na gruncie której organ weryfikuje proponowany wariant, który może być zaakceptowany przez organ. (...). Ilość wymaganych do przedstawienia w raporcie wariantów realizacji przedsięwzięcia nie zależy zatem od woli i uznania, a także oceny inwestora. Inwestor jest obowiązany przedłożyć taki raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym zostanie rzetelnie przedstawiona analiza wszystkich wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy z 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko".

Organ wyjaśnił, że brak jest możliwości wydania pozytywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w oparciu o niekompletny raport, nie spełniający warunków określonych w art. 66 ustawy ooś.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że Inwestor nie wyraża zgody na zmianę rozwiązań projektowych, w tym m.in. na zmianę przekroju poprzecznego drogi, zmianę organizacji ruchu itp. Podnieśli, że przyjęte rozwiązania projektowe są najbardziej optymalne pod względem wkomponowania w istniejące zagospodarowanie terenu, potrzeby ruchowe na drodze jak również konieczność zachowania najwyższego poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu. W ocenie Autorów dalsze ograniczanie prędkości (poniżej 50 km/h) z punktu widzenia akustycznego nie jest prawidłowym rozwiązaniem albowiem przy prędkościach 30-40 km/h wzrasta hałas związany z silnikiem oraz tracone są właściwości związane z nawierzchnią o zmniejszonej hałaśliwości. Wyjaśnili, że reduktory (oktagony) są rozwiązaniami o bardzo dyskusyjnej skuteczności zwłaszcza na terenach miejskich a badania wykonane na szeregu inwestycji zrealizowanych przez GDDKiA wykazały, że bardzo często nie powodują zakładanej redukcji hałasu co skutkowało koniecznością podnoszenia wysokości ekranów. Autorzy raportu ooś wyjaśnili również, że rozwiązanie w postaci ronda na skrzyżowaniu DK22 z ul. Daleką nie jest rozwiązaniem projektowym preferowanym przez Inwestora,

zatem odstąpiono od analizy akustycznej dla takiego wariantu. Dodali, że ostateczna decyzja dotycząca zakresu stosowania ekranów akustycznych leży w gestii organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a także że z uwagi na specyfikę inwestycji polegającą na rozbudowie/ przebudowie istniejącej drogi krajowej przechodzącej przez tereny zabudowane możliwości związane z wariantowaniem są ograniczone a analizowane w raporcie wariantowanie jest adekwatne do skali zadania.

- **wyjaśnienia powodu nieuwzględnienia w proponowanym wariancie ekranu akustycznego dla obszaru emisji w pkt 1 (początek inwestycji – obszar przystanku autobusowego przy al. Rodła).**

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że brak jest technicznej możliwości wykonania ekranu dla budynku,

- **wyjaśnienia, czy faktycznie wielkość przekroczeń poziomu hałasu dla obszaru emisji w pkt 1 w przypadku zaproponowanego wariantu alternatywnego (wariantu nr 2) są niższe od wartości podanych dla wariantu proponowanego (nr 1) oraz wariantu maksymalnej ochrony kaustycznej (por. wyniki dla roku 2025 pora nocy).**

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że w tabeli w zakresie receptora nr 1 dla roku 2025 w porze nocy pojawił się błąd a wyniki są tożsame dla opcji 1 i 2. W wyjaśnieniu zamieszczono poprawioną tabelę nr 1. Wyniki prognozy równoważnego poziomu dźwięku – po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych możliwych do realizacji z uwzględnieniem BRD, wpływu na krajobraz oraz uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – opcja 2,

- **wyjaśnienia problemu skuteczności zaproponowanych rozwiązań ochrony akustycznej.**

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił Stronie uwagę, że wg przedstawionych w raporcie obliczeń dla pkt 1-6 (ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego) dla wszystkich przedstawionych wariantów z ekranami (nawet dla wariantu maksymalnej ochrony akustycznej), wartości przekroczeń w porze nocy dla 2030 są identyczne (również przekroczenia w 2025 w porze nocy dla opcji 1. i maksymalnej ochrony). Oznaczałoby to, że skuteczność przyjętych rozwiązań, tj. ekranów oraz w części nawierzchni cichej (przed i w pkt 1 brak jest cichej nawierzchni) dla wszystkich 3 wariantów, na tym odcinku DK22, jest taka sama. Równoważny poziom dźwięku, wg prognoz, dla wariantu bezinwestycyjnego (brak ekranów i cichej nawierzchni) byłby wyższy o max. 3,4 dB (pkt 1). Z ww. względów organ zadał pytanie o skuteczność przyjętych rozwiązań, zwłaszcza ekranów.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, *że „na tym odcinku ekrany akustyczne są możliwe do realizacji (receptory 2-6) a więc występują one w wariancie tak maksymalnej ochrony, jak również w wariancie(?). W przypadku receptora nr 1 nie zastosowano ekranu z uwagi na brak technicznych możliwości",*

- **wyjaśnienia deklarowanej jednakowej skuteczności wszystkich prezentowanych ekranów akustycznych.**

Burmistrz Miasta Malborka poddał w wątpliwość uznanie przez autorów raportu ooś (niepoparte dowodami i argumentacją), że „wszystkie analizowane rozwiązania (ekrany) cechują się taką samą skutecznością akustyczną. Ta sama skuteczność dotyczy ekranów w całości pochłaniających dźwięki – typu zielona ściana oraz trocinobetonowego, ekranu typu mieszanego (u dołu 1,5 m pochłaniający np. zielony trocinobetonowy / aluminiowy, góra przeźroczysta), ekranu mieszanego w formie gabionów z elementami przeziernymi.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że *„wszystkie analizowane rozwiązania muszą spełniać wymagania dotyczące klasy pochłaniania oraz izolacyjności akustycznej ekranów określono zgodnie z aktualnymi normami, tj. PN-EN 1793-1:2017-05 PN-EN 1793-2:2018-08. Ponadto wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi. Stąd też zakładana minimalna skuteczność każdego rozwiązania jest taka sama",*

- **wyjaśnienia powodu nieuwzględnienia cichej nawierzchni dla całego projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 nawet w przypadku wariantu najkorzystniejszego dla środowiska** – cichą nawierzchnię zapewniono dla wybranych odcinków drogi.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że *„nawierzchnia o zmniejszonej hałaśliwości zaproponowana została na odcinkach, gdzie rozwiązanie to ma merytoryczne uzasadnienie. Jest to zakres minimalny – na kolejnych etapach realizacji inwestycji możliwe będzie zwiększenie tego zakresu, o ile będzie to korzystne, np. z uwagi na proces technologiczny układania nawierzchni"*,

- **uzasadnienia stanowiska prezentowanego przez GDDKiA, zgodnie z którym zaproponowany wariant alternatywny (wariant nr 2) uwzględnia(?) opinie Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Powyższe przekonanie nie znajdowało bowiem potwierdzenia w treści opinii wydanych przez ww. organy.**

Burmistrz Miasta Malborka w treści wezwania odniósł się do raportu ooś (s. 27), w którym Autorzy stwierdzają, że *„właściwe organy mogą podjąć decyzję o uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – w celu zapewnienia właściwej ochrony krajobrazu kulturowego i wartości ekspozycji zabytków Miasta Malborka – i o wyborze opcji 2.”*. Organ zwrócił uwagę, że Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku w piśmie ZN.5152.519.2018.KK z 4.12.2018 r. przedstawił stanowisko o dopuszczeniu realizacji ekranu o wys. 6 m i dł. 65 m w km: od 358+327 do 358+390 str. P (również ekranu o wys. 7,5 m i dł. 110 m w km: od 359+130 do 359+6245?), natomiast Miejski Konserwator Zabytków w Malborku konsekwentnie negatywnie opiniuje montaż ekranów na odcinku DK22 od ul. Mickiewicza do ul. Sikorskiego. Tymczasem raport ooś dla opcji 2. (również dla opcji 1.) zakłada realizację dwóch (łączonych) ekranów w km: od 358+231 do 358+391, str. P, o łącznej długości 162 m (ekran o wysokości 5 m dł. 95 m oraz ekran o wysokości 6 m dł. 67 m), z czego wynika że opcja 2. nie odpowiada nawet warunkowi PWKZ w Gdańsku.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. wyjaśnili, że ostateczna decyzja dotycząca zakresu stosowania ekranów akustycznych leży w gestii organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach procedury administracyjnej organ może wziąć pod uwagę inne istotne aspekty i na ich podstawie wydać określone warunki środowiskowe,

- **uzupełnienia raportu ooś o czytelne wizualizacje ekranów akustycznych oraz wskazania wysokości ekranów gabionowych zaprezentowanych na wizualizacji.**

Wizualizacje w większej rozdzielczości zostały załączone przy wyjaśnieniu z 21.02.2022 r. Wyjaśniono, że zaprezentowane ekrany gabionowe mają wysokość 5 m,

- **uzupełnienia brakujących informacji na temat rodzaju zabudowy oraz wartości prognozowanego poziomu hałasu dla punktów immisji nr 7 i 8 (al. Wojska Polskiego) oraz dla dz. nr 64/6 (róg ul.** Nogatowej). Tereny te określone zostały w raporcie jako „INNE”.

Burmistrz Miasta Malborka wskazał, że wg EWID, ewidencji ludności, obserwacji przy punktach imisji 7 i 8 występują tereny zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej (więcej niż 2 lokale) a w przypadku budynku usytuowanego w obrębie działki nr ew. 64/6 (róg Nogatowej) tereny zabudowy mieszkalno-usługowej (funkcje mieszkaniowa, z usług: sala bankietowa, LOTTO, HAS).

W odpowiedzi z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś potwierdzili wskazane funkcje, informując jednocześnie, że w tych lokalizacjach brak jest technicznych możliwości wykonania ekranów akustycznych,

- **wyjaśnienia kryteriów, jakimi kierowali się Autorzy raportu ooś przy proponowaniu lokalizacji punktów pomiaru hałasu planowanych do wykonania w celu opracowania analizy porealizacyjnej – Autorzy raportu ooś określili punkty pomiaru w miejscach, dla których wykonana prognoza emisji hałasu nie przewiduje przekroczeń i pominęli punkty ze zdiagnozowanymi przekroczeniami.**

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił uwagę na zapisy raportu ooś, zgodnie z którymi:

1) pomiary kontrolne powinny: zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie, określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku, pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
2) pomiarami miałyby zostać objęte punkty imisji hałasu: 2, 5, 9, 13, 14, 16 (Tab. 91. Lokalizacja proponowanych punktów pomiaru hałasu na etapie analizy porealizacyjnej).

Organ zwrócił się o wyjaśnienie, jakimi kryteriami kierowali się Autorzy raportu ooś, przy propozycjach miejsc pomiaru hałasu dla wariantu rekomendowanego tzw. opcja 1 (uwzględniając szacowaną wartość błędu obliczeniowego na poziomie +/- 2 dB) typując punkty imisji hałasu: 2, 5, 13, 14, 16 - dla których nie przewiduje się przekroczeń i pomijając punkty: pkt 1 (MW), dla którego wskazano przekroczenia poziomów dźwięku w porze nocy dla 2025 roku i 2030 roku – dla opcji I., opcji II. i maksymalnej ochrony akustycznej (przekroczenia balansujące na poziomie błędu obliczeniowego), pkt: 17, 18, 20, 32, 34, 46 i 47 (MU) oraz pkt 9, 23-25 (MW) - dla których prognozuje się podwyższone przekroczenia w porze nocy, pkt 21-22 (UO) - dla których prognozuje się podwyższone przekroczenia w porze dnia.

W odpowiedzi z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś stwierdzili, że jest to minimalny zakres pomiarów a organ prowadzący postępowanie może w toku analiz materiału dowodowego zwiększyć ilość (zakres) niezbędnych pomiarów. Zwrócili dodatkowo uwagę, że pomiary hałasu służą do kalibracji modelu akustycznego – na etapie analizy prealizacyjnej, będzie wykonywana metodą obliczeniową analiza obejmująca wszystkie budynki wymagające ochrony,

- **uzupełnienia raportu ooś o wymagane informacje na temat liczby ludności narażonej na hałas oraz analizy wpływu hałasu na warunki życia oraz zdrowie ludzi.**

W odpowiedzi z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że „nie posiadają szczegółowych danych ewidencyjnych odnośnie ilości mieszkańców w poszczególnych lokalach – są to zresztą dane

z jednej strony „wrażliwe z drugiej podlegają ciągłym zmianom stąd też przyjęto standardowe podejście stasowane na tematach drogowych tj. operując budynkami i receptorami w kontekście narażenia na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu",

- **uzupełnienia raportu ooś o analizę możliwych konfliktów społecznych na podstawie przeprowadzonych konsultacji społecznych - ustalenie, czy wariant proponowany uwzględniający ekrany akustyczne w określonych lokalizacjach jest akceptowalny przez mieszkańców sąsiedniej zabudowy, zwłaszcza zabudowy mieszkalnej, a także ustalenie, który z ujętych w raporcie ooś wariantów jest wariantem najbardziej akceptowalnym wraz z informacjami nt. proponowanego sposobu przeciwdziałania wystąpieniu konfliktów społecznych.**

Burmistrz Miasta Malborka wyjaśnił Stronie, że zgodnie z postanowieniem Inwestor powinien ustalić, czy wariant proponowany uwzględniający ekrany akustyczne w określonych lokalizacjach jest akceptowalny przez mieszkańców sąsiedniej zabudowy, zwłaszcza zabudowy mieszkalnej, a także ustalić, który z wariantów jest wariantem najbardziej akceptowalnym. Raport ooś powinien dodatkowo uwzględniać informacje nt. proponowanego sposobu przeciwdziałania wystąpieniu konfliktów społecznych. Warunek ten jest zbieżny z warunkiem określonym przez RDOŚ w Gdańsku. Zgodnie z opinią RDOŚ w Gdańsku Inwestor powinien *„ustalić, czy wariant wybrany do realizacji jest optymalny nie tylko dla inwestora, ale i dla właścicieli sąsiednich nieruchomości"* oraz powinien *„określić, w jaki sposób inwestor zamierza przeciwdziałać konfliktom społecznym w związku z planowaną inwestycją".*

Organ zwrócił uwagę, że Inwestor korespondował z Malborską Spółdzielnią Mieszkaniową w zakresie środków ochrony akustycznej - pismo MSM L.dz. 167/2020 z 14.01.2020 r., w którym Spółdzielnia zwróciła się o informacje nt. sporządzonej analizy akustycznej, proponowanych rozwiązań, które zmniejszyłyby skutki hałasu oddziałującego na zabudowę mieszkalną zlokalizowaną wzdłuż DK22 – ul. Jasna 1,2-3, 4 ul. Sienkiewicza 15, Al. Wojska Polskiego i gen. Grota-Roweckiego w Malborku. W piśmie tym MSM sugerowała możliwość zastosowania przez GDDKiA środków chroniących w postaci cichej nawierzchni oraz elementów uspokojenia ruchu drogowego. Organ poinformował jednocześnie, że zgodnie informacją zastępcy prezesa zarządu MSM (mail z dnia 3.04.2020 r.), skargi na hałas komunikacyjny DK22 wpłynęły do zarządu w latach 2003-2004. Wnieśli je mieszkańcy ul. Jasnej 1, 2-3, 4 oraz ul. Sienkiewicza 15. W kolejnych latach skargi były sporadyczne, ze względu na zapowiadaną wówczas realizację obwodnicy miasta. Żadna z osób skarżących nie opowiadała się za realizacją ekranów. O ekrany natomiast dopominali się mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy ul. Grota-Roweckiego 6 i 8, ze względu na dużą dokuczliwość hałasu, zwłaszcza w porze nocy. Informację powyższą przekazano ARKAS-PROJEKT. Zawarto również te informacje w uzasadnieniu postanowienia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. stwierdzili, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przewidziany jest udział społeczeństwa – w tym okresie dokumentacja jest dostępna dla wszystkich stron postępowania i mogą one składać wnioski oraz protesty. Z ww. względu Autorzy wnioskują, aby taki udział został zapewniony jak najszybciej – w ten sposób wnioski za i przeciw proponowanym rozwiązaniom zostaną złożone a ich analiza pozwoli na identyfikację konfliktów społecznych. Wnioski będą jednym z ważniejszych elementów jaki organ prowadzący postepowanie powinien wziąć pod uwagę przy formułowaniu warunków środowiskowych,

- **ochrony zabytków i krajobrazu, w szczególności pod kątem oddziaływania ekranów na zabytki oraz krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, ze szczególnym uwzględnieniem zespołu zamkowego - strefy ekspozycji biernej i czynnej zamku. Wskazano przy tym na konieczność wniesienia korekt w załączniku nr 3c raportu ooś (Mapa uwarunkowań środowiskowych i kulturowych) w zakresie błędnych oznaczeń, opisów, lokalizacji/ granic układów urbanistycznych, obszarów i form wpisanych do miejskiej ewidencji zabytków oraz do rejestru zabytków województwa pomorskiego. Przedstawiono negatywną opinię Miejskiego Konserwatora Zabytków (opinia znak RGP/MZK-4120.269.2021.IR z 15.11.2021 r. wraz z jej uzasadnieniem).**

Burmistrz Miasta Malborka wskazał, że zgodnie z warunkiem RDOŚ raport ooś powinien zawierać, cyt.: *„opis krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane z uwzględnieniem oddziaływania inwestycji na znaczenie i odbiór krajobrazu z będących w zasięgu oddziaływania punktów widokowych, pól ekspozycji i osi widokowych".* Zwrócił uwagę, że Załącznik graficzny nr 3c raportu ooś wymaga poprawy. W ocenie Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku (pismo RGP/MKZ-4120.269.2021.IR z 15.11.2021 r.) w załączniku występują nw. błędne oznaczenia bądź braki w zakresie obszarów i obiektów objętych ochroną konserwatorską, cyt.:

1) błędnie oznaczone granice układów urbanistycznych ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka,
2) nie uwzględnione granice obszaru układ urbanistyczny Starego Miasta Malborka z terenem zamkowym, wpisany do rejestru zabytków pod numerem 115 (d. 83/N) decyzją z dnia

17.07.1959 r.,

3) błędnie oznaczony układ urbanistyczny wpisany do rejestru zabytków w kwartale ulic 17 Marca, al. Rodła, ul. Piłsudskiego, ul. Mickiewicza (nie istnieje taki),
4) błędnie oznaczone granice układu urbanistycznego wraz z zespołem budowlanym w rejonie ulic Chopina, Szymanowskiego, Wiślanej, Toruńskiej, Grudziądzkiej, Gen. St. Maczka (d. R. Luksemburg), Wołyńskiej (d. M. Fornalskiej), Ciepłej, Wiosennej, Warszawskiej, Lotniczej i Pomorskiej w Malborku, wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr 1332 (d. 122/90) decyzją z dnia 22.10.1990 r.;
5) budynki w obrębie układu urbanistycznego wraz z zespołem zabudowy w rejonie ulic Żeromskiego, Kasprowicza, 17 Marca, Derdowskiego w Malborku, wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr 1337 (179/90) decyzją z dnia 21.11.1990 r. nie są wpisane do rejestr zabytków województwa pomorskiego, są zlokalizowane w układzie urbanistycznym wpisanym do rejestr zabytków województwa pomorskiego, same budynku są w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka,
6) Park Północny jest elementem układu urbanistycznego wraz z zespołem budowlanym w rejonie ulic Chopina, Szymanowskiego, Wiślanej, Toruńskiej, Grudziądzkiej, Gen. St. Maczka (d. R. Luksemburg), Wołyńskiej (d. M. Fornalskiej), Ciepłej, Wiosennej, Warszawskiej, Lotniczej i Pomorskiej w Malborku, wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr 1332 (d. 122/90) decyzją z dnia 22.10.1990 r. nie jest parkiem indywidualnie wpisanym do rejestru zabytków województwa pomorskiego,
7) w załączniku widnieje określenie Zabytki w Rejestrze Konserwatora Zabytków(?), które jest nieprecyzyjne; Miejski Konserwator Zabytków w Malborku po analizie map wnioskuje, że chodzi o obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków województwa pomorskiego,
8) w opracowaniu brakuje obszarów objętych ochroną konserwatorską na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które zgodnie z art. 7 pkt. 4 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j.: Dz. U. z 2021 r. poz. 710 ze zm.) <u>są formą ochrony zabytków.</u>
9) brak oznaczenia zabytkowej alei drzew zlokalizowanej wzdłuż Alei Wojska Polskiego ujętej w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków.

Burmistrz Miasta Malborka powołał się na opinię Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku (pismo znak RGP/MZK – 4120.269.2021.IR z 15.11.2021 r.), przedstawiając ją Autorom raportu ooś o treści, która brzmi:

„W opracowaniu „Raport oddziaływania na środowisko" rozdz. 15. Ocena oddziaływania inwestycji na zabytki chronione na podstawie przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami problematyka ochrony zabytków oraz krajobrazu kulturowego został potraktowany bardzo ogólnikowo i ograniczyła się właściwie do stwierdzenia, iż „realizacja analizowanej inwestycji nie narusza fizycznie żadnego z wymienionych zabytków, to znaczy nie powoduje konieczności ich wyburzenia." Tymczasem problem ochrony zabytków w mieście Malbork jest dużo bardziej złożony. Malbork, jako miasto historyczne o niebagatelnych walorach historycznych i architektonicznych powstałe wokół średniowiecznej warowni – zamku krzyżackiego wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO w 1999 r., uznanego za pomnik historii Zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 września 1994 r. stanowi ważny punkt na architektonicznej mapie Europy zasługuje na wyjątkowo rozważnie prowadzoną politykę przestrzenną, mającą za priorytet eliminowanie niepożądanych działań w krajobrazie kulturowym.

Przyglądając się historycznym planom miasta dostrzec można, iż dawny układ urbanistyczny oparty był o wertykalny układ ulic głównych biegnących od zamku w kierunku południowym. W latach 80' ubiegłego wieku zrealizowano budowę Alei Rodła. Konsekwencją tej inwestycji było podzielenie miasta na dwie części. W związku z tym faktem ciągłość ulic została przerwana a wiele zabytkowych budynków zniknęło bezpowrotnie z krajobrazu miasta. Pokłosiem tego działania jest jednak nie tylko zmiana struktury urbanistycznej miasta ale ma ono także szeroki wydźwięk społeczny. Zaproponowane w przedstawionym projekcie ekrany akustyczne mogłyby ten proceder pogłębić."

W opracowaniu „Streszczenie w języku niespecjalistycznym" rozdz. 8 Oddziaływanie na krajobraz, czytamy, że planowana rozbudowa drogi krajowej nr 22 w żaden sposób nie będzie oddziaływała na główny obiekt zabytkowy – zamek Krzyżacki w Malborku. Nie odniesiono się jednak w żaden sposób do strefy buforowej zamku oraz nie przeanalizowano wypływu na ekspozycję czynną i bierną zabytku klasy UNESCO.

Proponowana lokalizacja ekranów akustycznych przy Alei Rodła kłóci się z postanowieniami Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego przyjętej w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r. przez Konferencję Generalną Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury na jej siedemnastej sesji, której zapisy wyraźnie mówią o konieczności wyznaczenia oraz ochrony strefy buforowej wokół dobra światowego dziedzictwa rangi UNESCO (Zamek Krzyżacki w Malborku), z uwzględnieniem ekspozycji czynnej i

biernej (panoramy) obiektu w celu zapewnienia należytej ochrony. Mając na myśli strefę buforową, ekspozycję bierną oraz czynną zamku Konwencja nie określa wyłącznie przestrzeni bezpośrednio "przylegającej" do Zamku. Strefa ta winna obejmować również obszary oddalone od Zamku (obejmujące nawet tereny Gminy Malbork), które pozostają w wizualnym oraz funkcjonalnym związku z dobrem dziedzictwa narodowego (wspomniane ekspozycje). Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury winny stanowić obligatoryjny element planowania i zagospodarowania przestrzennego. Konsekwencje prawne dla nieposzanowania w/w wytycznych zawartych w Konwencji mogą skutkować umieszczeniem Zamku Krzyżackiego w Malborku na Liście dóbr zagrożonych lub całkowitym wykreśleniem ze wskazanej Listy. Powyższe zapisy związane z poszanowaniem strefy buforowej obecne są w wielu z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Malborka. Jak możemy zauważyć jest to obiekt wymagający szczególnej oprawy w strukturze przestrzennej, w której funkcjonuje. Właściwa ekspozycja zarówno czynna jak i bierna, jest elementem jego zakotwiczenia w strukturze kulturowej miejsca. Ponadto, jest ona formą ochrony obiektu jako części szerszego krajobrazu urbanistycznego, na który składają się relacje tego obiektu z pozostałymi elementami kształtującymi przestrzeń, w tym także obiektami realizowanymi współcześnie.

Oprócz obiektu jakim jest Zamek Malborski, w strukturze miasta znajdują się inne obiekty wpisane indywidualnie do rejestru zabytków a także 1060 obiektów wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka. W mieście znajduje się także kilka obszarów wpisanych do rejestru zabytków oraz GEZ jako obszary urbanistyczne, na które składa się zabudowa śródmiejska powstała pod koniec XIX oraz w początkach XX wieku. Jest to architektura historyzująca we wszystkich jej odmianach stylistycznych zrealizowana z dużym rozmachem.

Obecnie na terenie miasta realizowany jest wieloletni Program Rewitalizacji Miasta Malborka „Malbork na Plus" mający na celu doprowadzenie do ożywienia, poprawy funkcjonalności, estetyki, wygody użytkowania i jakości życia w mieście w tym również „zszycia" tkanki miasta. Budowa ekranów akustycznych mogłaby przyczynić się do wzmocnienia bariery jaka stała się droga krajowa dla swobodnego przepływu ludzi, w tym również turystów z terenów zespołu zamkowego i centrum miasta do rewitalizowanych terenów śródmieścia.

Należy zauważyć, iż starodrzew zlokalizowany wzdłuż alei Wojska Polskiego z uwagi na zachowane wartości kompozycyjne zieleni wysokiej został ujęty w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków, w związku z powyższym winno zostać to uwzględnione przy planowanej wycince postulując o zachowanie zabytkowych drzew.

Mając na uwadze dobro miasta oraz priorytety przyjęte w Programie Opieki nad Zabytkami dla Miasta Malborka na lata 2021-2024 zakładające „Ochronę i rewitalizację zabytkowych obiektów i obszarów miasta kształtujących jego ład przestrzenny i krajobraz kulturowy, mając wpływ na rozwój społeczno – gospodarczy, w tym na turystykę, jako gałąź gospodarki Malborka, związaną z historyczną tkanką miasta" oraz „realizacją działań projektowych i inwestycyjnych miasta oraz potencjalnych partnerów w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego" Miejski Konserwator Zabytków zwraca się prośbą o uwzględnienie przedstawionych uwag w sprawie".

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. stwierdzili, że „ostateczna decyzja dotycząca zakresu stosowania ekranów akustycznych leży w gestii organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach procedury administracyjnej organ może wziąć pod uwagę inne istotne aspekty (w tym opinie Miejskiego konserwatora zabytków) i na ich podstawie wydać określone warunki środowiskowe. Autorzy dokumentu poinformowali jednocześnie, że rozwiązania projektowe w żaden sposób nie ingerują w obszar kluczowy dla obszaru objętego ochroną UNESCO (Zamek Krzyżacki). Pomiędzy początkiem analizowanej trasy a obszarem zamku występuje strefa zwartej i dodatkowo wysokiej zabudowy zamykającej oś ekspozycji",

- **wyjaśnienia kwestii odwodnienia DK22 na odcinku drogi ul. Dąbrowskiego – granica Malborka, w tym w zakresie: zapewnienia włączenia projektowanej kanalizacji deszczowej do również projektowanej kanalizacji deszczowej przewidzianej na dalszym odcinku DK22 (poza granicami miasta), projektowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego (podanie lokalizacji zbiornika, informacji nt. uzyskania warunków technicznych na odprowadzanie wód do sąsiedniego rowu melioracyjnego, sposobu odprowadzania wód nagromadzonych w wykopie, wyjaśnienia czy realizacja zbiornika pozwoli zapobiec występowaniu podtopień terenu (takie zagrożenie wskazują emapy PSH), czy realizacja zbiornika może prowadzić do obniżenia poziomu wód gruntowych.**

Burmistrz Miasta Malborka przywołał treść raportu ooś (s. 19), z której wynika, że „Za wiaduktem do wysokości ul. Dąbrowskiego zaprojektowano kanalizację deszczową z włączeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej – z dwoma wylotami do kanału Ulgi. Przed wylotami zostaną zaprojektowane osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych. Od ul. Dąbrowskiego do granicy miasta przewiduje się odwodnienie do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zaprojektowano zbiornik retencyjno-infiltracyjny z przelewem do istniejącego rowu miejskiego. Przed zbiornikiem

zaprojektowano osadnik oraz separator substancji ropopochodnych. Ostatni odcinek drogi przewiduje się odwodnić również za pomocą kanalizacji deszczowej - odbiornikiem tej zlewni będzie kanalizacja deszczowa zaprojektowana na sąsiednim odcinku drogi krajowej jako oddzielne opracowanie". Organ zwrócił się o wyjaśnienie jn.:

1) o jakim „ostatnim odcinku drogi" oraz o jakim „oddzielnym opracowaniu" mowa jest w raporcie?
2) czy realizacja kanalizacji deszczowej na „ostatnim odcinku drogi" nastąpi przed (ewentualnie równolegle) z planowaną przebudową DK22 w Malborku i czy tym samym zapewnione zostanie żądane odwodnienie drogi wraz z realizacją zadania inwestycyjnego?
3) czy zważywszy na występujące na tym obszarze miasta zagrożenia podtopieniami (tego typu problemy faktycznie mają miejsce na końcowym odcinku drogi) planowany zbiornik retencyjno –infiltracyjny ze zrzutem wód do rowu pozwoli zapobiec wystąpieniu podtopień terenu? Czy w zakresie zrzutu wód ze zbiornika Inwestor uzyskał zgodę właściciela rowu? Jeśli tak, to jakie są warunki odprowadzania wód do rowu?
4) czy faktycznie prawdą jest, że cyt.: „W zakresie inwestycji nie znajduje się żaden ciek naturalny lub rów melioracyjny" (s. 40)? Należałoby wyjaśnić kwestię budowy zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i założenia odprowadzania wód do rowu miejskiego,
5) czy pewnym jest, że cyt.: „W ramach inwestycji nie przewiduje się realizacji głębokich wykopów związanych z obniżeniem poziomu wód gruntowych" w kontekście planowanej budowy zbiornika retencyjnego? Jakie rozwiązania są przewidziane, w tym w zakresie odprowadzenia wód, zważywszy, że jest to teren narażony na podtopienia?
6) czy zbiornik ten będzie usytuowany w obszarze dz. nr ew. 127 obr. 8 jak wskazywałaby przesłana koncepcja DK22)? Zwraca się uwagę, że teren ten został oznaczony jako siedlisko gatunków chronionych (patrz: inwentaryzacja przyrodnicza).

Autorzy raportu ooś w piśmie z 21.02.2022 r. przedstawili informacje, z których wynika, że ostatni odcinek drogi dotyczy zakresu od km ok. 361+650 do ok. 361+756 a oddzielne odpracowanie dotyczy odcinka DK22 Królewo - granica województwa i zadanie to zostanie zrealizowane jako pierwsze, stąd projektowana kanalizacja zostanie podłączona do sieci już istniejącej. Zbiornik retencyjno-infiltracyjny został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami i przewiduje wystąpienie deszczów nawalnych i silnych roztopów. Wody opadowe i roztopowe z odcinka ok. 360+560 do ok. 361+650 będą odprowadzane do ww. zbiornika za pomocą kanalizacji deszczowej. Dodatkowo zaprojektowany został przelew awaryjny zbiornika ze zrzutem wód do sąsiedniego rowu melioracyjnego, który łączy się z rzeka Nogat. Nie przewiduje się realizacji głębokich wykopów, również w przypadku zbiornika. W wyjaśnieniu potwierdzono wskazane przez organ usytuowanie zbiornika. Zapewniono, że prace związane z realizacją inwestycji będą prowadzone pod nadzorem środowiskowym,

- **wyjaśnienia zakresu planowanej wycinki drzew i krzewów**.

Tut. organ wezwał GDDKiA do potwierdzenia/ weryfikacji wykazu działek dla prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów przedstawionego w początkowej fazie procedowania (jako załącznik wniosku o wydanie decyzji), podania przyczyn wycinki drzew i krzewów dla każdej z działek, określenia, w obrębie których działek wycince podlegałoby najwięcej drzew/ krzewów oraz jaka byłaby szacunkowa/ maksymalna/ procentowa wielkość strat w obrębie tych działek, wyjaśnienia, czy przewiduje się usunięcie drzew, na których zidentyfikowano lub istnieje wysokie prawdopodobieństwo występowania gatunków chronionych (np. pachnicy dębowej), jakie zastosowane zostaną środki chroniące w trakcie wycinki drzew i krzewów w obszarze kanału Ulgi będącego miejscem żerowania ptaków, nietoperzy, ssaków, wyjaśnienia, czy wycince (i w jakiej skali) podlegałyby drzewa rosnące na terenie wpisanym do rejestru zabytków, w tym w zakresie alei starodrzewu wzdłuż al. Wojska Polskiego – wskazano przy tym tereny parku, cmentarza katolickiego św. Jana tym przy ul. Ciepłej, aleję drzew przy al. Wojska Polskiego, teren rekreacyjny związany z Zespołem Szkół nr 2 w Malborku, który uwzględnia Zarządzenie nr 172/2017 Burmistrza Miasta Malborka z dnia 25.10.2017 r. w sprawie prowadzenia Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka. Wyjaśniono, powołując się na przepisy szczególne, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie może być podstawą wycinki drzew rosnących na terenach wpisanych do rejestru zabytków. Wskazano drzewa cenne przyrodniczo, które powinny zostać zachowane oraz przedstawiono uwagi specjalisty ds. dendrologii w urzędzie co do potrzeby uzgodnienia, wyboru i dokonania nasadzeń zastępczych.

Po konsultacji ze specjalistą ds. dendrologii w tut. urzędzie wskazano Inwestorowi na potrzebę zachowania i ochrony następujacych drzew rosnących w pasie drogowym: 2 jesiony wyniosłe – strona L; kilometraż 361+600, szpaler drzew składający się z lip oraz jesionu wyniosłego – strona P, km: 361+100 do 361+600, 1 lipa – strona L, km: 361+400, 1 grab – strona P, km: 360+900, 2 lipy – strona P, km: 360+800, 2 wiązy – strona L, km: 360+800, 3 lipy i klon pospolity – strona P, km: 360+300 do 360+600, 3 jesiony wyniosłe i wiąz – strona P, km: 360+200 do 360+300, 7 lip i klon jawor – strona P,

km: 359+500 do 359+800. Organ przedstawił również uwagi dotyczące nasadzeń wniesione przez specjalistę ds. dendrologii w urzędzie (pismo znak GKO.6131.211.2021 z 16.11.2021 r.) o wykonanie kompensacji przyrodniczej w stosunku 1 do 7-10 sztuk, co jest podyktowane wartością przyrodniczą, stanem kondycji zdrowotnej oraz wielkością planowanych do usunięcia drzew, dokonując nasadzeń drzew z gatunków dotychczas reprezentowanych, tj.: grab pospolity, wiąz pospolity oraz dostosowana i odporna na warunki miejskie odmiana lipy drobnolistnej 'Greenspire'. Zaproponowano wspólne ustalenie składu gatunkowego, w celu doboru roślin pod kątem wytrzymałości na warunki miejskie z uwzględnieniem walorów dekoracyjnych. Specjalista ds. dendrologii zwrócił uwagę na potrzebę dokonania kompensacji przyrodniczej w obrębie przedsięwzięcia oraz na potrzebę zwiększenia bioróżnorodności pasów drogowych, pasów zieleni rozgraniczających ciągi pieszo-jezdne, które aktualnie są trawnikami; poprzez wykonanie łąk kwietnych.

W piśmie z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że przewiduje się wycinkę tylko drzew kolidujących z projektowanym układem drogowym, tj. jezdnią, chodnikami, ciągiem pieszo-rowerowym, uzbrojeniem podziemnym. Zaznaczyli, że na tym etapie nie dysponują szczegółowymi informacjami nt. wycinki roślin. Załączyli nowy wykaz działek dla prac przygotowawczych. Poinformowali o braku stwierdzenia występowania pachnicy dębowej na badanym terenie, lecz nie wykluczają występowania gatunków chronionych. Zapewnili, że wycinka roślin będzie prowadzona pod nadzorem środowiskowym. Wycinka zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków oraz poza okresem najwyższej aktywności nietoperzy. Poinformowali, że zgodnie z danymi otrzymanymi od Konserwatora Zabytków w kolizji z zakresem inwestycji nie ma drzew na terenie wpisanym do rejestru zabytków. Co do zgłoszonych przez urząd propozycji nasadzeń, Autorzy raportu ooś podnieśli, że nasadzenia zastępcze zostaną wykonane zgodnie z warunkami środowiskowymi jakie narzuci organ prowadzący postępowanie. Zgłosili jednocześnie problem dostępności miejsc do nasadzeń, zwracając się do organu o wskazanie dodatkowych terenów należących do Miasta, na których takie nasadzenia zastępcze mogłyby zostać zrealizowane,

- **wyjaśnienia sprzecznych informacji na temat rozbiórki budynku usługowo-handlowego** (por. karta informacyjna przedsięwzięcia, wyjaśnienie do karty - Aneks nr 1 s. 12, raport ooś s. 152 pkt 18 i s. 158 pkt 23).

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił w wezwaniu uwagę, że raport ooś powinien jednoznacznie wskazać, który budynek podlegałby rozbiórce, zawierać informacje na temat prac rozbiórkowych, występowania bądź nie w budynku chronionych gatunków ptaków, ssaków, w tym nietoperzy.

W wyjaśnieniu z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że nie przewiduje się rozbiórki budynków w ramach zadania.

- **wskazania środków chroniących faunę (w tym nietoperze, ptaki) oraz florę przewidzianych na etapie przebudowy obiektów mostowych (km 359+429).** Brak wyjaśnień.
- **przedstawienia propozycji monitorowania przedsięwzięcia,** w szczególności przy realizacji obiektów mostowych na kanale Ulgi, podczas wycinki drzew i krzewów, realizacji zbiornika retencyjnego, przebudowy wiaduktu kolejowego z przejściem.

W odpowiedzi z 21.02.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że inwestycja nie koliduje z żadnymi formami ochrony przyrody a teren jest poddany bardzo silnej presji człowieka i nie stanowi atrakcyjnego obszaru dla zwierząt i roślin. Prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem środowiskowym. Działania minimalizujące zostały przedstawione w raporcie,

- **uzupełnienia streszczenia raportu ooś w języku niespecjalistycznym o informacje przedstawione w wyjaśnieniu.**

Zwrócono Stronie uwagę, że streszczenie powinno uwzględniać wszystkie wymagane elementy raportu ooś oraz powinno być napisane w sposób przystępny i zrozumiały dla osób niebędących specjalistami w dziedzinie. Streszczenia nie przedłożono.

- **Burmistrz Miasta Malborka zwrócił się dodatkowo do GDDKiA o przedłożenie (aktualnego) pełnomocnictwa.**

Odpis pełnomocnictwa został przedłożony,

- **<u>WEZWANIE z 8.03.2022 r.:</u>**

- **ponownie o braku weryfikacji przedstawionej na etapie karty informacyjnej przedsięwzięcia prognozy natężenia ruchu drogowego.**

Burmistrz Miasta Malborka w treści wezwania zwrócił uwagę, że wg wyjaśnień ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o. Sp.k. z 21.02.2022 r. „zawarta w opracowaniu prognoza ruchu została wykonana zgodnie z wymaganiami Inwestora oraz obowiązującymi w tym zakresie dokumentami i wytycznymi (...)". Organ określił natomiast w postanowieniu określającym zakres raportu ooś wymóg sporządzenia prognozy akustycznej w oparciu o najbardziej aktualne dane (GPR dla roku 2020). Szerzej wyjaśnił ten aspekt w postanowieniu oraz w wezwaniu z 19.11.21 r. Problem tego w jaki sposób, w oparciu o jakie wytyczne oraz uzyskane od GDDKiA dokumenty został sporządzony raport ooś, dotyczy stron umowy i nie może być uwzględniony w toczącym się postępowaniu. Organ podkreślił, że z informacji

zamieszczonych na stronie internetowej GDDKiA wynika, że został już przeprowadzony Generalny Pomiar Ruchu 2020/ 2021.

W piśmie z 20.04.2022 r. Autorzy raportu ooś udzielili analogicznego wyjaśnienia jak w piśmie z 21.02.2022 r. Dodali, że raport ooś został złożony w październiku 2021 r., podczas gdy synteza wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21 (GPR) dla dróg krajowych została opublikowana w listopadzie 2021 r. Ww. podkreślili, że raport ooś został opracowany w oparciu o najbardziej aktualne dane i tym samym spełnia wymagania postanowienia Burmistrza Miasta Malborka. Dodali jednocześnie, że weryfikacja prawidłowości przyjętych założeń na etapie raportu ooś nastąpi w trakcie wykonywania analizy porealizacyjnej,

- **ponownie o braku przedstawienia opisu wariantów alternatywnych określonych przez Burmistrza Miasta Malborka jako wymagających zbadania.**

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił Stronie uwagę, że raport ooś nie spełnia wymogu formalnego. Uzasadnienie braku uzupełnienia raportu ooś o wymagane warianty alternatywne, z uwagi na to, że *„nie są wariantami preferowanymi przez Inwestora i nie są w związku z tym rozpatrywane"*, nie znajduje akceptacji tut. organu i oparcia w przepisach. Organ zwrócił się o wyjaśnienie co oznacza, że warianty przedsięwzięcia, które organ wskazał jako konieczne do zbadania nie są preferowane przez Inwestora oraz z jakich uzasadnionych powodów nie są przez niego rozpatrywane, co stoi na przeszkodzie, aby warianty te i wskazane możliwe alternatywne rozwiązania mogły zostać zbadane, w celu dokonania wyboru optymalnego i najbardziej korzystnego pod względem zapewnienia ochrony ludności przed hałasem, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego oraz zabytków. Organ odniósł się do często formułowanego twierdzenia, że *„ostateczna decyzja dotycząca stosowania ekranów akustycznych leży w gestii organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach"*. Zwrócił uwagę, że organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i określa warunki realizacji przedsięwzięcia w oparciu o raport ooś sporządzony w sposób rzetelny, który jest kompletny/ spełniający wymagania formalne, spójny, pozbawiony niejasności oraz błędów, który umożliwia dokonanie analizy i oceny wariantów, w tym w zakresie wariantów racjonalnych alternatywnych. Wyjaśnił, że warianty przedsięwzięcia powinny zostać przedstawione w formie i zakresie, który umożliwi porównanie i ich ocenę, w tym warianty powinny spełniać kryteria, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 6 , 6a, 7 ustawy. Ustawa wskazuje w tym zakresie na wymóg: 1. określenia przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów, 2. porównania oddziaływań wariantów z określonymi elementami środowiska, w tym na krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków, 3. ustalenia wzajemnych oddziaływań między elementami środowiska, 4. uzasadnienia proponowanego wariantu z uwzględnieniem wskazanych w ustawie informacji. Raport ooś powinien oceniać wpływ wariantów na poszczególne elementy środowiska, określać zakres i zasięg oddziaływania na środowisko. Powyższy obowiązek ściśle się wiąże z art. 81 ustawy, zgodnie z którym *„jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariancie proponowanym przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji, spośród wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5, wariant dopuszczony do realizacji. W przypadku braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantach, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5, oraz w przypadku braku zgody wnioskodawcy na wskazanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu dopuszczonego do realizacji, organ odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia"*.

Ponownie organ podkreślił, że dla wariantu bez ekranów należało przewidzieć wszelkie możliwe, skuteczne rozwiązania ochrony przed hałasem zapewniające jednocześnie ochronę krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego oraz zabytków.

Organ zwrócił uwagę na to, że Autor wyjaśnień podnosi jedynie aspekt ograniczenia prędkości, przedstawiając uzasadnienie (co było już przedmiotem wyjaśnień na etapie karty informacyjnej przedsięwzięcia), nie wyraża zgody(?) na zmianę rozwiązań projektowych, w tym m.in. na zmianę przekroju poprzecznego drogi, zmianę organizacji ruchu itp., czy na zastosowanie ronda (skrzyżowanie z ul. Daleką), twierdząc, że *przyjęte rozwiązania projektowe są najbardziej optymalne pod względem wkomponowania w istniejące zagospodarowanie terenu, potrzeby ruchowe na drodze jak również konieczność zachowania najwyższego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu"* oraz że *„nie są to rozwiązania preferowane przez inwestora"* - bez skonkretyzowania i oparcia twierdzeń o przeprowadzone diagnozy, dokumentację lub ekspertyzę specjalistyczną, czy inne wiarygodne źródła. Przedstawione twierdzenia są niemożliwe do zweryfikowania i trudno uznać taką argumentację za przekonującą, czy odzwierciedlającą faktyczne możliwości wprowadzenia zmian projektowych i organizacyjnych. Należy zwrócić uwagę, iż wariant bez realizacji ekranów, który ma podlegać zbadaniu miał przewidywać inne (zastępcze) rozwiązania ochrony przed hałasem. Organ w zapisie tym, używając zwrotu: „w tym…", wymienił przykłady takich innych rozwiązań, które mogłyby, zwłaszcza przy ich łącznym zastosowaniu, wpłynąć na obniżenie hałasu. W wyjaśnieniu nie

odniesiono się do możliwości i zasadności zastosowania wskazanych rozwiązań oraz nie zaproponowano innych. Nie odniesiono się do kwestii zastosowania cichej nawierzchni o współczynniku tłumienia powyżej deklarowanych 3 dB, wprowadzenia zmian w zakresie lokalizacji przystanku autobusowego zlokalizowanego obecnie przy al. Rodła przy pkt 1 imisji hałasu, zastosowania elementów kontroli prędkości ruchu drogowego, sterowania ruchem drogowym, wprowadzenia zieleni izolacyjnej.

Organ zwrócił ponadto uwagę, że w dotychczasowym układzie DK22 nie zapewnia bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadczą o tym występujące kolizje, w tym kolizja która miała miejsce w dniu 2.03.22 r. na skrzyżowaniu DK22 z ul. Andersa. Brak konkretnych zmian projektowych i organizacyjnych nie poprawi tej sytuacji - inwestycja w zasadzie skupia się na remoncie drogi. Organ zwrócił także uwagę na wcześniejsze opracowania, które uwzględniały rondo na wysokości ul. Dalekiej i uzyskały akceptację GDDKiA. Rondo zostało wrysowane również na załącznikach graficznych karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dyspozycji GDDKiA Oddział w Gdańsku znajdują się również projekty przebudowy DK22 na odcinku Malborka, które uzyskały akceptację dyrekcji a dotyczyły rozbudowy DK22 o dodatkowe pasy ruchu. Organ zapytał, z jakich powodów takiej akceptacji nie ma obecnie. Rondo bądź inne równoważne rozwiązanie mogłoby poprawić stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jednocześnie umożliwić redukcję hałasu (w przypadku ronda jest to redukcja nawet do ok. 4 dB).

Organ wskazał nadto na niejasną treść wyjaśnień o tym, że *„nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości zaproponowano na odcinkach, gdzie rozwiązanie to ma merytoryczne(?) uzasadnienie. Jest to zakres minimalny –na kolejnych etapach realizacji inwestycji(?) możliwe będzie zwiększenie tego zakresu o ile będzie to korzystne(?) np. z uwagi na proces technologiczny układania nawierzchni"*, pytając o jakim merytorycznym uzasadnieniu, jakim etapowaniu inwestycji jest mowa i czy zastosowanie cichej nawierzchni mogłoby faktycznie okazać się niekorzystne.

Organ zwrócił uwagę, że w przedstawionym wyjaśnieniu nie odniesiono się do wątpliwości zgłoszonych przez organ co do wiarygodności danych dotyczących prognozowanych poziomów hałasu oraz skuteczności ekranów akustycznych na odcinku ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego. Wskazał, że należałoby wyjaśnić, co oznacza stwierdzenie, że brak jest technicznej możliwości wykonania ekranu dla obszaru emisji w pkt 1.

Organ przedstawił dalsze wątpliwości co do tej samej skuteczności ekranów. Zwrócił się o wyjaśnienie przedmiotowej kwestii. Jak wynikało bowiem z wyjaśnienia z 21.02.22 r. każdy z ekranów musi spełniać PN, „stąd też zakładana minimalna skuteczność każdego rozwiązania jest taka sama". W przypadku stwierdzenia, że „oktagony są rozwiązaniami o bardzo dyskusyjnej(?) skuteczności zwłaszcza na terenach miejskich" i że „badania wykonane na szeregu inwestycji zrealizowanych przez GDDKiA wykazały, że bardzo często nie powodują zakładanej redukcji hałasu, co skutkowało koniecznością podnoszenia wysokości ekranów" wskazał, że nie zostało ono poparte konkretnymi dowodami, tym samym organ zwrócił się o uwiarygodnienie twierdzenia, w tym poprzez wskazanie konkretnych lokalizacji, w których badania potwierdziły brak skuteczności oktagonów. Wskazał, że trudno jest uznać, iż wariant dot. ekranów z oktagonami, przy równoczesnym zastosowaniu nawierzchni o podwyższonych parametrach tłumienia – powyżej deklarowanych 3 dB, mógłby faktycznie nie spełniać roli alternatywnego wariantu racjonalnego.

Ponownie organ powołał się na warunki określone przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku z 4.12.2018 r. (opinia znak ZN.5152.519.2018.KK) oraz aktualną opinię ww. organu z dn. 14.02.2022 r. znak ZN.510.61.2022.ReKo wydaną w oparciu o raport ooś. PWKZ, po analizie raportu ooś, nie zgodził się na realizację ekranów akustycznych na odcinku DK22 ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego (podobnie Miejski Konserwator Zabytków w Malborku).

Organ pouczył Stronę, że niekompletny raport ooś nie może być przedmiotem uzgodnienia przez organ współdziałający oraz nie może być poddawany konsultacjom społecznym. Organ powołał się na orzecznictwo, zgodnie z którym *„Wariant alternatywny musi być z kolei wariantem racjonalnym, a więc w pełni wykonalnym. Wszelkie warunki jego realizacji, jeżeli takowe istnieją (a w przedmiotowej sprawie istnieją) winny zostać spełnione albo chociaż ich spełnienie winno zostać uprawdopodobnione. Następnie w raporcie winny zostać określone, a przez organ I instancji wnikliwie zweryfikowane, przewidywane oddziaływania na środowisko wariantów poddawanych analizie (por. wymogi z art. 66 ust. 1 pkt 6 ustany ooś). Przy czym oddziaływanie na środowisko wariantu alternatywnego i najkorzystniejszego dla środowiska winno zostać przenalizowane w zakresie tych samych komponentów środowiska i w tym samym stopniu szczegółowości co wariant inwestycyjny. Sprowadza się to zatem do określenia przewidywanego oddziaływania na komponenty w szczególności wymienione w art. 66 ust. 1 pkt 7 ustany ooś. Dopiero tak uzupełniony raport ooś może zostać poddany opiniowaniu i uzgodnieniu z organami współdziałającymi oraz udostępniony w ramach udziału społeczeństwa. Wynik przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko organ ma zaś obowiązek przedstawić w uzasadnieniu swojego rozstrzygnięcia, a w jego sentencji poprawnie wskazać wariant wybrany do realizacji."* (Wyrok WSA w Warszawie z 17.09.2021 r., IV SA/Wa 793/21,

LEX nr 3310254). W uzasadnieniu tego wyroku organ orzekający zwrócił uwagę, iż: *„Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 7 ustawy o.o.ś. uzasadnienie wyboru wariantu powinno uwzględniać informacje, o których mowa w pkt 6 i 6a. Przedstawienie szczegółowego opisu wariantu alternatywnego przedsięwzięcia, a także uzasadnienia wyboru wariantu uznanego za optymalny, jest niezbędne ze względu na dyspozycję art. 81 ust. 1 ustawy ooś, która pozwala na dokonanie wyboru najbardziej korzystnego spośród zaprezentowanych wariantów. Jest to również konieczne ze względu na konkluzje wynikające z orzecznictwa sądów administracyjnych (por. wyroki NSA: z dnia 25 lipca 2019 r., sygn. akt: II OSK 2320/17; z dnia 28 maja 2019 r., sygn. akt: II OSK 1682/17; z dnia 7 czerwca 2018 r., sygn. akt: II OSK 1614/16; z dnia 17 października 2017 r., sygn. akt: II OSK 257/16), które w przypadku wadliwego wariantowania przedsięwzięcia prowadzą do uchylenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.*"

W piśmie z 20.04.2022 r. Autorzy raportu ooś stwierdzili, że zakres wariantów analizowanych w ramach raportu ooś pozostaje w gestii Wnioskodawcy (GDDKIA). W ich ocenie organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie posiada uprawnień do przedstawiania wariantów. Analizowane w dokumentacji warianty muszą być wariantami racjonalnymi, czyli wykonalnymi. Wariant wskazany przez Organ, polegający na zaniechaniu ochrony akustycznej jest wariantem niezgodnym z obowiązującymi przepisami (tu: ustawą – Prawo ochrony środowiska) i z tego powodu nie może być w raporcie analizowany. Jak dalej podnieśli, wariantem możliwym do realizacji jest również wariant bezinwestycyjny – polegający na pozostawieniu istniejącego układu drogowego bez zmian i wykonanie co najwyżej remontu nawierzchni – wariant ten nie poprawi jednak w żaden sposób warunków bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu i nie spowoduje zmniejszenia hałasu albowiem nie zostanie zastosowana w tym przypadku nawierzchnia o zmniejszonej hałaśliwości i inne rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie. Dodali, że Inwestor nie przedstawi wariantu niezgodnego z przepisami, lecz Organ ma prawo samodzielnie podjąć decyzję w tej sprawie, biorąc pod uwagę wymagania ochrony krajobrazu, która w opinii Inwestora nie jest kwestią istotniejszą od zapewnienia mieszkańcom Malborka właściwej ochrony akustycznej. Tym bardziej, że w dokumentacji przedstawiono sposób, w jaki oddziaływanie ekranu akustycznego na krajobraz zostać może zminimalizowane. Autorzy raportu ooś zgodzili się z wywodem dotyczącym możliwości dokonania przez Organ – za zgodą wnioskodawcy innego wariantu niż preferowany przez Inwestora. Odnieśli się do art. 81 ust. 1 ustawy o.o.ś i warunku jaki musi być w tym celu spełniony, tzn. że z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynikać musiałby brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariancie proponowanym przez wnioskodawcę a takiego braku możliwości, organ prowadzący postępowanie nie wykazał. Autorzy wyjaśnili, że dla wariantu bez ekranów akustycznych przeanalizowano możliwe oddziaływania i ochrony przed hałasem, jednak stwierdzono, że nie istnieje możliwość zastosowania takich rozwiązań, które byłyby skuteczne. Dlatego też wariant ten nie spełniałby definicji „wariantu racjonalnego" i jako taki nie może być analizowany. Autorzy dokumentu zaznaczyli, że za projekt drogowy odpowiadają uprawnieni projektanci – to samo w sobie jest gwarancją poprawnego zaprojektowania rozwiązań. Dodatkowo rozwiązania są weryfikowane/ sprawdzane przez doświadczonych pracowników Zamawiającego (GDDKIA) w tym przechodzą również audyt BRD. A więc na wielu poziomach rozwiązania te są weryfikowane pod względem poprawności. Zaproponowane rozwiązania projektowe są wypadkową tak możliwości terenowych i uwarunkowań lokalnych jak również wymagań przepisów oraz standardów GDDKIA dla tej klasy dróg. W zakresie cichej nawierzchni wyjaśnili, że na etapie wydawania decyzji ZRID prowadzona będzie ponowna ocena, która będzie mogła doszczegółowić zakres zabezpieczeń. Cicha nawierzchnia zawsze jest korzystna, lecz nie zawsze uzasadniona – jeśli i tak muszą być zastosowane inne (skuteczne same w sobie) działania minimalizujące, np. ekrany akustyczne. Co do podnoszonej przez organ wiarygodności danych dotyczących prognozowanych poziomów hałasu oraz skuteczności ekranów akustycznych na odcinku ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego Autorzy wyjaśnili, że brak jest technicznej możliwości wykonania ekranu dla budynku gdzie zlokalizowano receptor nr 1, z uwagi na skomplikowany układ związany z dużą zajętością terenu związaną z wykonaniem zatoki autobusowej, peronu dla pieszych, miejsca na wiatę, ścieżki rowerowej i schodów terenowych. W zakresie ekranów z oktagonami Autorzy raportu ooś podali przykład badań wykonanych przy autostradzie A4 w rejonie Opola. Zastosowano tam na etapie budowy oktagony, które na etapie analizy porealizacyjnej zostały zweryfikowane (wraz z ekranami na których stały). W efekcie pomiarów wykazano, że nie są one skuteczne, tj. że występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych i konieczne stało się podwyższenie ekranów akustycznych dla zapewnienia odpowiedniego klimatu akustycznego. Autorzy podnieśli, że organ może zawsze narzucić tego typu rozwiązania a ich skuteczność zostanie zweryfikowana na etapie analizy porealizacyjnej, z ryzykiem, że ekrany będą musiały zostać podniesione. W odniesieniu do opinii konserwatorskiej przywołanej przez organ, Autorzy raportu ooś zwrócili uwagę, że została ona pozyskana przez organ bez wiedzy wnioskodawcy (GDDKIA), nie jest znana treść wystąpienia organu do PWKZ w Gdańsku, tj. jakich argumentów użyto i jaki materiał dowodowy

został przedłożony oraz że PWKZ w Gdańsku nie jest stroną postępowania na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej, jak również nie jest wymagana opinia tego organu. Wyjaśnili, że uzgodnienie rozwiązań projektowych oraz opinia PWKZ w Gdańsku będą uzyskiwane na etapie projektu budowlanego przed złożeniem wniosku ZRID. Wtedy też konserwator będzie mógł się wypowiedzieć i określić w sposób jednoznaczny warunki techniczne w odniesieniu do przedłożonego kompletnego projektu budowlanego. Decyzja środowiskowa określać będzie maksymalny możliwy zakres realizacji inwestycji a w przypadku narzucenia przez PWKZ w Gdańsku ograniczeń projekt zostanie zmodyfikowany,

- **ponownie braku ustalenia wartości poziomu hałasu / ewentualnych przekroczeń dla punktów imisji nr 7 i 8.** Wyjaśnienie potwierdzało jedynie, że w zasięgu tych punktów znajdują się budynki objęte ochroną akustyczną.

Autorzy raportu ooś w wyjaśnieniu z 22.04.2022 r. potwierdzili, że budynki te są budynkami mieszkalnymi lub mieszkalnymi z usługami oraz że brak jest technicznych możliwości wykonania ekranów akustycznych - lokalizacja w przedmiotowym miejscu ekranów spowoduje kolizję fizyczną z istniejącym obiektem chronionym,

- **ponownie o braku określenia szacunkowej liczby ludności narażonej na hałas, o które wnosił RDOŚ w Gdańsku.**

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił Stronie uwagę na określony zakres raportu ooś, który w istotnej części (również w przedmiotowym zakresie) wynika z opinii RDOŚ w Gdańsku. Przywołał zapis wyjaśnień wskazujący na to, że: *„Autorzy raportu nie posiadają szczegółowych danych ewidencyjnych odnośnie ilości mieszkańców w poszczególnych lokalach – są to zresztą dane z jednej strony „wrażliwe"(?) z drugiej podlegają ciągłym zmianom stąd też przyjęto standardowe podejście stosowane na tematach(?) drogowych tj. operując budynkami i receptorami w kontekście narażenia na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu".* Organ nie podzielił twierdzenia, że dane dot. liczby ludności narażonej na hałas to dane wrażliwe. Wskazał, że należałoby wyjaśnić, jakie starania podjęto w celu uzyskania i przedstawienia w raporcie ww. danych. Podpowiedział, że załączniki w postaci wykazu działek znajdujących się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniają m.in. dane osobowe osób fizycznych oraz dane podmiotów mających prawo rzeczowe do terenu oraz, że dla drogi krajowej nr 22 opracowane zostały mapy akustyczne oraz przyjęto aktualizację programu ochrony przed hałasem, co może stanowić również jedno ze źródeł danych nt. liczby osób narażonych na oddziaływanie hałasu.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 22.04.2022 r. wyjaśnili, że fakt posiadania prawa rzeczowego do terenu nie jest jednoznaczne z zamieszkiwaniem na konkretnej działce. Wypisy dla działek znajdujących się w zakresie oddziaływania zostały pozyskane, gdyż uprawnienie do wystąpienie o takie dane daje inwestorowi ustawa ooś. Dane o ilości osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu są pozyskiwane na potrzeby sporządzenia map akustycznych, lecz nie na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko – wymaganie dalece wykracza poza postanowienia art. 66 ustawy ooś. Informacje te nie są zresztą (opierając się na doświadczeniu z szeregu zrealizowanych w całej Polsce inwestycji) potrzebne do oceny oddziaływania w zakresie hałasu,

- **ponownie o braku analizy możliwych konfliktów społecznych na podstawie przeprowadzonych konsultacji społecznych, o które wnosił RDOŚ w Gdańsku.**

Burmistrz Miasta Malborka ponownie zwrócił uwagę na określony zakres raportu ooś, który w istotnej części (również w przedmiotowym zakresie) wynika z opinii RDOŚ w Gdańsku. Przypomniał, że w piśmie z 29.12.2021 r. poinformował GDDKiA o stanowisku zarządu Malborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, działającej w imieniu lokatorów sąsiadującej z DK22 zabudowy wielorodzinnej. Zarząd Spółdzielni wnosił o zastosowanie wariantu, który zakładałby odejście od realizacji ekranów akustycznych na odcinku ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego na rzecz innych skutecznych rozwiązań ochrony przed hałasem. W wydanym postanowieniu Burmistrz powołał się na wcześniejsze ustalenia /korespondencję prowadzoną w tym zakresie pomiędzy Burmistrzem, MSM oraz GDDKiA. Organ wskazał, że wnioskowanie *„o to, aby udział (mowa jest o udziale społeczeństwa) został zapewniony jak najszybciej – w ten sposób wnioski za i przeciw proponowanym rozwiązaniom zostaną złożone a ich analiza pozwoli na identyfikacje konfliktów społecznych",* na tym etapie, nie jest możliwe. Powyższe wyjaśniono, powołując się na orzecznictwo.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 22.04.2022 r. stwierdzili, że organ (czyt. również RDOŚ W Gdańsku) zdaje się mylić kolejność zdarzeń w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – udział społeczeństwa jest prowadzony przez organ w ramach tej procedury, nie ma podstaw, by tego rodzaju konsultacje przeprowadził inwestor. Dalej zaznaczyli, że „W przypadku, jeśli Spółdzielnia złoży oficjalne uwagi w procedurze, organ będzie mógł podjąć decyzję o ich ewentualnym uwzględnieniu – Autorzy raportu ooś nie widzą możliwości uwzględnienia postulatu, który stoi wbrew postanowieniom art. 74 ustawy o.o.ś (jak wykazano powyżej, nie ma możliwości zapewnienia ochrony przed hałasem bez zastosowania ekranu akustycznego). Wniosek Spółdzielni

może być z dnia na dzień bez podania przyczyny wycofany/zmieniony – czy oznacza to, że za każdym razem jak nastąpi taka zmiana to należy korygować rozwiązania projektowe?"

- **ponownie o wprowadzenie korekt na załączniku graficznym raportu ooś w zakresie błędów w oznaczeniach dot. zabytków i układów urbanistycznych wpisanych do rejestru i ewidencji zabytków (Zał. nr 3c).**

Burmistrz Miasta Malborka wskazał konkretne błędy występujące w raporcie ooś (oparte na stanowisku MZK oraz PWKZ). Nie zostały one usunięte. Autorzy wcześniejszych wyjaśnień wskazali, że *„zgodnie z danymi otrzymanymi od Konserwatora Zabytków(?) w kolizji z zakresem inwestycji nie ma drzew na terenie wpisanym do rejestru zabytków"*. Organ uznał za zasadne wyjaśnienie, czy przewidziana jest wycinka alei drzew rosnących w pasie al. Wojska Polskiego (organ nie dysponuje kartą informacyjną zabytku) oraz drzew i krzewów rosnących na terenie cmentarza ewangelickiego na Piaskach/ skwer za Zespołem Szkół nr 2 przy al. Wojska Polskiego (dodana dz. nr 471/4 obr. 6), które figurują w Zarządzeniu nr 172/2017 Burmistrza Miasta Malborka z 25.10.2017 r. w spr. prowadzenia Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka, Zał. nr 1 poz. 1055 i poz. 1056. Organ zwrócił Stronie uwagę, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana przed zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów. Nie stanowi natomiast podstawy do wycinki drzew lub krzewów rosnących na terenie objętym ochroną konserwatorską. Dla przedmiotowych drzew inwestor musi uzyskać pozwolenie wojewódzkiego konserwatora zabytków.

W odpowiedzi z 22.04.2022 r. Autorzy raportu ooś przyznali słuszność twierdzeniu, że ewentualna wycinka drzew i krzewów na terenie objętym ochroną konserwatorską będzie procedowana na podstawie odrębnych decyzji właściwego organu ochrony zabytków. Dodali, że kompleksowe uzgodnienie rozwiązań projektowych oraz opinia PWKZ w Gdańsku będzie uzyskiwana na etapie projektu budowlanego przed złożeniem wniosku ZRID. Wtedy też konserwator będzie mógł się wypowiedzieć i określić w sposób jednoznaczny warunki techniczne w odniesieniu do przedłożonego kompletnego projektu budowlanego. Decyzja środowiskowa określać będzie maksymalny możliwy zakres realizacji inwestycji a w przypadku narzucenia przez PWKZ w Gdańsku ograniczeń projekt zostanie zmodyfikowany,

- **o braku przedstawienia dostatecznej analizy i oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (również wariantów alternatywnych) na zabytki i krajobraz.**

Burmistrz Miasta Malborka wskazał na potrzebę wyjaśnienia zapisu, cyt.: *„rozwiązania projektowe w ramach przedmiotowego zadania w żaden sposób nie ingerują w obszar kluczowy(?) dla obszaru objętego ochroną UNESCO (zamek krzyżacki), gdyż pomiędzy początkiem analizowanej trasy a obszarem zamku występuje strefa zwartej zabudowy i dodatkowo zabudowy zamykającej oś ekspozycji"*, jest dalece niewystarczające i nie jest zgodne z opinią służb konserwatorskich." Zwrócił się o wyjaśnienia, na jakiej podstawie został wyznaczony „obszar kluczowy". Dodał, że stanowisko MKZ i PKWZ zawarte w przedłożonych opiniach jasno określa, iż przebudowa drogi krajowej DK22 będzie miała realny wpływ na obszary zabytkowe, w związku z czym przedstawione warianty powinny zostać poddane analizie. Miejski Konserwator Zabytków w Malborku oraz Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku negatywnie zaopiniowali realizację ekranów akustycznych oraz wskazali szereg błędów występujących w dokumentacji. Aktualną opinię PWKZ w Gdańsku przekazał tut. organ GDDKiA przy piśmie z dnia 14.02.2022 r. W postanowieniu Burmistrza oraz w wezwaniu Burmistrza do złożenia wyjaśnień wyartykułowane zostały stanowiska ww. organów oraz występujące błędy w dokumentacji. Nadal nie odniesiono się do oddziaływania przedsięwzięcia na strefę buforową zamku oraz nie przeanalizowano wypływu na ekspozycję czynną i bierną zabytku klasy UNESCO.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 22.04.2022 r. stwierdzili, że, cyt. „Uwaga jest całkowicie niezrozumiała a wywód Organu jest niekonsekwentny. W obszarze pomiędzy istniejącą drogą krajową nr 22 a Zamkiem dla którego wyznaczona została strefa buforowa (zabytek klasy UNESCO) powstało w ostatnich latach szereg budynków które z uwagi na wysokość stanowią znacznie większą dominantę a ich atrakcyjność architektoniczna jest bardzo wątpliwa – bardzo dobrym przykładem jest Centrum Handlowe Dekada oddana do użytku w 2015 roku. Wszystkie te elementy zasłaniają całkowicie obszar Zamku od terenu drogi krajowej nr 22. Jednocześnie należy mieć na uwadze to, że inwestycja polega na ROZBUDOWIE ISTNIEJĄCEJ DROGI – nie planuje się w jej ramach zmiany znacznych korekt niwelety, budowy wielopoziomowych skrzyżowań a więc układ przestrzenny nie ulega zmianie. Stąd też w stosunku do zmian w architekturze jaki następuje w Malborku wpływ rozbudowy drogi jest marginalny w zakresie krajobrazu. Jak zostało to już opisane wcześniej kompleksowe uzgodnienie rozwiązań projektowych oraz opinia PWKZ w Gdańsku nastąpi na etapie projektu budowlanego przed złożeniem wniosku ZRID. Wtedy też konserwator będzie mógł się wypowiedzieć i określić w sposób jednoznaczny warunki techniczne w odniesieniu do przedłożonego kompletnego projektu budowlanego. Decyzja środowiskowa określać będzie maksymalny możliwy zakres realizacji inwestycji a w przypadku narzucenia przez PWKZ w Gdańsku ograniczeń projekt zostanie zmodyfikowany. W skrajnym przypadku może nastąpić rezygnacja z realizacji inwestycji i

pozostawienie stanu istniejącego, który jak organ słusznie zauważył nie jest rozwiązaniem bezpiecznym."

- **ponownie o braku określenia propozycji monitorowania przedsięwzięcia w zakresie wskazanych miejsc wrażliwych przyrodniczo. Pkt 9 dotyczący przedmiotowej kwestii zawarty w treści wcześniejszego wyjaśnienia pozostawiony został bez odpowiedzi.**

Autorzy raportu ooś w piśmie z 22.04.2022 r. stwierdzili, że uwaga jest bezzasadna – w uzupełnieniu raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że monitoring na etapie realizacji (tj. w zakresie wskazanym w wezwaniu organu) będzie prowadził nadzór przyrodniczy.

- **o konieczności weryfikacji działek, na których zaplanowana została realizacja inwestycji drogowej oraz działek znajdujących się w obszarze 100 m od granicy inwestycji drogowej.**

Skorygowano wykaz działek,

- **o wyjaśnienie zakresu wycinki drzew lub krzewów rosnących na terenie działki nr 120/18 obr. 11, którą na etapie weryfikacji raportu** ooś **GDDKiA dodała do „Wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych".**

Autorzy raportu ooś w piśmie z 22.04.2022 r. wyjaśnili, że zakres wycinki obejmie krzewy żywopłotowe z gatunków: róża dzika, róża pomarszczona, bez czarny, ligustr pospolity (*Rosa canina, Rosa rugosa, Sambucus nigra,Ligustrum vulgare*) rosnące po prawej stronie DK22, z uwagi na to, że kolidują one z projektowanym chodnikiem,

- **o uzupełnienie wyjaśnień do raportu ooś o podpis osoby kierującej zespołem autorów (podpis złożyła osoba niesporządzająca raportu).**

Wyjaśnienia zostały uzupełnione w przedmiotowym zakresie.

- **w sprawie przedłożonego odpisu pełnomocnictwa.**

Odpis pełnomocnictwa został przedłożony,

- **<u>WEZWANIE z 28.04.2022 r. w sprawie:</u>**

- **braku przedstawienia żądanych przez organ wariantów alternatywnych przedsięwzięcia**.

Burmistrz Miasta Malborka wyjaśnił Stronie, że przedłożony raport ooś w swoim zakresie nie uwzględnia wszystkich obowiązkowych elementów wynikających z postanowienia Burmistrza Miasta Malborka znak IM.6220.1.2020 z dnia 12.08.2020 r., w tym również wskazanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w postanowieniu RDOŚ-Gd-WOO.4220.330.2020.AJ.1 z 26.06.2020 r., w tym nie przedstawia informacji nt. wariantów alternatywnych wymagających zbadania wskazanych przez organ. Ponownie zwrócił Stronie uwagę, że uprawnieniem organu było nałożenie obowiązku przedstawienia w raporcie alternatywnych wariantów wymagających zbadania, co wynika wprost z art. 68 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy. Z tego uprawnienia organ skorzystał. Inwestor natomiast pozbawił organ (również organ uzgadniający) możliwości przeprowadzenia własnej analizy i oceny wszystkich wariantów. Organ wyjaśnił, że ocena wariantów leży po stronie organu (również organu uzgadniającego) a nie Inwestora.

W wyjaśnieniu z 23.06.2022 r. Autorzy raportu ooś wskazali na brak możliwości zaprojektowania skutecznej ochrony akustycznej bez zastosowania ekranów akustycznych. Zapewnili, że na etapie opracowywania dokumentacji środowiskowej przeprowadzana jest wielokryterialna ocena w zakresie ustalenia optymalnych metod i środków ochrony przed hałasem, która pozwala na szczegółowe rozpoznanie wszelkich dostępnych rozwiązań i możliwości, ich ocenę przy zastosowaniu różnorodnych kryteriów i podkryteriów. Z oceny tej, z badań własnych oraz zewnętrznych prowadzonych przez ośrodki naukowe jednoznacznie wynika, że nie istnieje nawierzchnia drogowa charakteryzująca się tak wysoką redukcją hałasu, by mogła ona skutecznie zastąpić ekran akustyczny lub wał ziemny. Jednocześnie *„możliwość redukcji hałasu przy zastosowaniu tzw. „cichej" nawierzchni dotyczy ściśle określonych uwarunkowań (w tym m.in. prędkości ruchu) i jest nieporównywalnie mniejsza od izolacyjności standardowego ekranu akustycznego."* GDDKiA podtrzymała, że rekomendowanym przez nią wariantem jest wariant nr 1 uwzględniający realizację 13 ekranów akustycznych. GDDKiA wskazała jednocześnie, że organ wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach *„o ile znajdzie podstawy do uznania wyższości jednych aspektów nad innymi, w tym przypadku np. uzna wyższość ochrony krajobrazu kulturowego i ekspozycję zabytków nad spełnieniem standardów ochrony środowiska w zakresie hałasu, może postanowić o wyborze opcji 2"* (wg raportu ooś jest to wariant alternatywny nr 2 przewidujący 3 ekrany akustyczne). *„W tej sytuacji jednak kwestią zasadniczą będzie trudność lub wręcz niemożność dotrzymania przez zarządcę drogowego wymaganych standardów ochrony akustycznej, co potwierdzą wyniki pomiarów wykonanych w ramach ewentualnej analizy porealizacyjnej i związane z tym konsekwencje."* GDDKiA stwierdziła jednocześnie, że *„zakres wariantów analizowanych w ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko pozostaje w gestii wnioskodawcy, natomiast organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie posiada uprawnień do przedstawiania „własnych" wariantów. Wszystkie analizowane w dokumentacji warianty muszą być z oczywistych względów wariantami racjonalnymi,*

czyli wykonalnymi. Wariant wskazany przez Organ, polegający na zaniechaniu ochrony akustycznej jest wariantem niezgodnym z obowiązującymi przepisami (z ustawą – Prawo ochrony środowiska) i z tego powodu nie może być w profesjonalnie opracowanym raporcie oddziaływania na środowisko wskazywany jako preferowany."

W zakresie przedstawionego wyjaśnienia w sprawie ekranów z oktagonami, organ wskazał, że w wyjaśnieniu GDDKiA z 20.04.2022 r. Autorzy raportu ooś poddali w wątpliwość skuteczność ekranów z oktagonami, powołując się na badania wykonane przy autostradzie A4 w rejonie Opola wykonane na etapie sporządzania analizy porealizacyjnej, w efekcie których po stwierdzeniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, ekrany podniesiono. Burmistrz Miasta Malborka wezwał GDDKiA o przedłożenie dodatkowych wyjaśnień. Podniósł przy tym zasadność przedstawienia szczegółowszych informacji na temat uwarunkowań terenowych realizacji opisanych ekranów z oktagonami. Zwrócił uwagę, że ekrany zrealizowane zostały wzdłuż autostrady, co oznacza, że natężenie ruchu drogowego oraz udział poszczególnych rodzajów pojazdów w ruchu drogowym może istotnie się różnić. Wskazał ponadto na brak w wyjaśnieniu informacji nt.: rodzaju, w tym wysokości oraz odległości zabudowy chronionej, dla której zastosowano tego rodzaju rozwiązanie, wysokości ekranów z oktagonami oraz wysokości do której podniesiono ekrany po demontażu oktagonów, wielkości przekroczeń norm hałasu przy zastosowaniu ekranów z oktagonami, czy po podniesieniu ekranów zapewniają one dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu, zalet i wad takiego rozwiązania.

W piśmie z 23.06.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że w założeniu oktagony w ekranach przy autostradzie A4 miały zastąpić ok. 1-1,5 m wysokości ekranu. Na etapie analizy porealizacyjnej stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu (na różnych poziomach) co skutkowało koniecznością podniesienia ekranów o 1,5 – 2 m. Wyjaśnili również, że brak jest obecnie jednoznacznych badań w zakresie skuteczności tego typu rozwiązania, że również z tego względu oktagony są obecnie bardzo rzadko stosowane. Z powyższych względów, w celu zapewnienia skutecznej ochrony akustycznej z uwzględnieniem prognozowanego wzrostu natężenia ruchu drogowego, a także ze względu na możliwe koszty finansowe związane z późniejszą dobudową lub podwyższaniem wybudowanych zabezpieczeń, które są relatywnie wysokie i wymagają uzyskania nowych źródeł finasowania nie zalecono realizacji tego typu rozwiązania. Podniesiona została również okoliczność kontroli zewnętrznych organów, w tym kontroli NIK i problem przyjęcia do realizacji nieskutecznych rozwiązań.

W zakresie żądanego przez organ opisu wariantu ekranu wykonanego z gabionów z elementami przeziernymi, roślinnością i cichą nawierzchnią o podwyższonej skuteczności, Autorzy raportu ooś przedstawili wariant lecz tylko w formie graficznej. Z raportu ooś można wnioskować, że ekrany gabionowe miałyby taką samą skuteczność co pozostałe zaproponowane typy ekranów. Organ, mając wątpliwości, zwrócił się ponownie o wyjaśnienie, dlaczego przy zastosowaniu różnych materiałów, wysokości oraz technik wykonania skuteczność ekranu gabionowego oraz pozostałych ekranów jest taka sama. Zwrócił również uwagę, że raport ooś nie przedstawia zalet i wad ekranu gabionowego.

W piśmie z 23.06.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że pomimo zastosowania różnych materiałów, wysokości oraz technik wykonania skuteczność ekranów jest taka sama, ponieważ to właśnie skuteczność (pochłanialność i/lub izolacyjność) ekranu jest parametrem, którego założoną w toku obliczeń wartość powinny spełniać poszczególne warianty zabezpieczeń. Z tego też względu dokładnie ta właśnie wartość decyduje o doborze odpowiednich typów zabezpieczeń, rodzajów użytych materiałów, technologii wykonania, itd. Podniesiono, że wskazane w raporcie rodzaje ekranów zostały dodatkowo ocenione pod kątem wpływu na krajobraz miejski Miasta Malborka, ponownie przedstawiając wizualizację poszczególnych typów ekranów, czyli ekran cały pochłaniający – typu zielona ściana, ekran cały pochłaniający – typu zielona ściana obsadzony pnączami, ekran cały pochłaniający – trocinobetonowy, ekran cały pochłaniający – trocinobetonowy obsadzony pnączami, ekran mieszany – u dołu 1,5 m pochłaniający np. zielony trocinobetonowy / aluminiowy a góra przeźroczysta, ekrany do wysokości do 3 m w formie gabionów stalowych (kosze gabionowe), wypełnionych kamieniem (granit, gnejs lub otoczak), obsadzonych roślinności, w tym roślinnością pnącą wraz z nasadzeniami dokonanymi w sąsiedztwie w formie szpalerów drzew lub wysokich krzewów, w celu uatrakcyjnienia ciągów pieszych i przysłonięcia ścian. Pozostała część ekranu nad gabionem przeźroczysta. Autorzy raportu ooś potwierdzili, że wszystkie analizowane rozwiązania cechują się taką samą docelową skutecznością akustyczną, dobrze wkomponowują się w krajobraz miasta, nie stanowią głównego elementu w krajobrazie, ponieważ dominującym elementem miasta w tej okolicy są wysokie budynki mieszkalne, latarnie uliczne, czy np. bardzo wysoki biało-czerwony komin. Kolorystycznie każde z tych rozwiązań również nie powoduje dysonansu wizualnego.

- **niedokonanej weryfikacji prognozy natężenia ruchu drogowego.**

Burmistrz Miasta Malborka ponownie zwrócił Stronie uwagę, że w obliczeniach prognozowanego poziomu hałasu nie uwzględniono wymaganych kryteriów - nie posłużono się

aktualnymi danymi z GPR przewidzianego dla roku 2020 (realizacja: 2020/ 2021). Mimo zaleceń postanowienia, Autorzy raportu ooś, wykorzystali wyniki GPR z 2015 r., kierując się zaleceniami GDDKiA dot. sporządzania prognoz ruchu. Nie wyjaśnili przy tym, czy przyjęte do obliczeń dane (natężenie ruchu, udział poszczególnych rodzajów pojazdów dla pory dnia i pory nocy) nie odbiegają od aktualnych wielkości i prognoz oraz jaki mogłoby to mieć wpływ na wyniki dokonanych obliczeń. W wezwaniu organ wskazał, że w warunkach postanowienia określającego wymagany zakres raportu Burmistrz Miasta Malborka zobowiązał Inwestora do przeprowadzenia ponownej analizy i zweryfikowania określonego na etapie karty informacyjnej przedsięwzięcia prognozowanego natężenia ruchu drogowego. Podkreślił przy tym, że przedmiotem analiz powinny być nowe/ aktualne wyniki pomiarów. Zwrócił uwagę, że prognoza natężenia ruchu oparta o wyniki z GPR w 2015 roku, z uwzględnieniem wytycznych GDDKiA dot. zasad prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008 – 2040 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych, może być obarczona – istotnym dla wyników obliczeń – błędem. Od prognozy ruchu, dalej prognozy wielkości emisji hałasu zależy z kolei przyjęcie adekwatnych/ uzasadnionych rozwiązań.

W piśmie z 23.06.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że zawarta w opracowaniu prognoza ruchu została wykonana zgodnie z wymaganiami Inwestora oraz obowiązującymi w tym zakresie dokumentami i wytycznymi tj. m.in.: Prognozą wskaźnika wzrostu PKB na okres 2008-2040 oraz zasadami prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych. W załączeniu do pisma z dnia 21 lutego br. przekazano dokumenty, w których szczegółowo opisano metodologię obliczeń. Prognoza ruchu została wykonana na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu, gdzie jeden z punktów pomiarowych znajdował się w mieście Malborku, w kilometrze referencyjnym około 360+300, co odzwierciedla istniejące natężenie ruchu na drodze. Powołali się ponadto na stanowisko Ministra Środowiska wyrażone w piśmie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 maja 2019 r., znak: DZŚ-III.021.7.2019.MW (w załączeniu), w którym stwierdza że „zarządzający drogami posiadają doświadczenie związane z pomiarami i analizami ruchu drogowego,[...] a więc doświadczenie związane ze zmiennością potoków ruchu na przestrzeni poszczególnych dni tygodnia, pór roku, czy w perspektywie nadchodzących lat i stąd najlepiej potrafią ustalić natężenie ruchu, którego przyjęcie do obliczeń zapewni dotrzymanie, w związku z eksploatacją drogi, dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku", a także że „zgodnie z przepisem art. 139 ustawy – Prawo ochrony środowiska, przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacja dróg zapewniają zarządzający tymi drogami – Minister Środowiska świadomie nie określił natężania ruchu, jakie należy przyjmować do obliczeń zabezpieczeń akustycznych". Z tych względów Autorzy raportu ooś stwierdzili, że brak jest jakichkolwiek podstaw zarówno formalno-prawnych, jak i merytorycznych do kwestionowania przyjętych przez GDDKiA założeń dotyczących natężenia i struktury ruchu,

- **braku wprowadzenia korekt w zakresie obiektów i terenów wpisanych do miejskiej i wojewódzkiej ewidencji zabytków (Zał. nr 3c).**

Burmistrz Miasta Malborka w wezwaniu podniósł, iż w ocenie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku oraz Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku (opinie organów w aktach sprawy) raport ooś uwzględnia błędy w identyfikacji oraz w oznaczeniach lokalizacji obiektów i terenów wpisanych do miejskiej i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Mimo wskazówek tut. organu oraz przesłanej opinii konserwatorskiej, występujące w raporcie ooś błędy nie zostały usunięte.

W odpowiedzi z 23.06.2022 r. Autorzy raportu ooś wyjaśnili, że na potrzeby sporządzenia dokumentacji projektowej i środowiskowej wystąpiono do Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w sprawie identyfikacji obiektów zabytkowych usytuowanych w obszarze inwestycji. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków wypowiedział się w pismach z dnia 2 maja 2018 r. (znak ZA.5135.14.2018.JM) oraz z dnia 25 kwietnia 2018 r. (znak RD.5135.65.2018.DH) – oba pisma znajdują się w Załączniku Nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dane przekazane przez PWKZ obejmują informacje na temat zabytków wpisanych do rejestru oraz wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków. Dodatkowo identyfikację obiektów zabytkowych dokonano na podstawie udostępnionych na stronie internetowej Starostwa Malborskiego (https://www.powiat.malbork.pl/), zgodnie z sugestią zawartą w ww. piśmie PWKZ. Wskazywane w wezwaniu błędy nie leżą po stronie Wykonawcy, lecz wynikają z braku szczegółowych materiałów dotyczących kolidującego zabytku – w piśmie z dnia 24 maja 2022 r., l.dz.:RGP/MKZ-4120.80.2022.IR Miejski Konserwator Zabytków poinformowała, że cyt.: „niestety nie posiada w swoich zasobach karty adresowej przedmiotowego zabytku t.j. Aleja Wojska Polskiego ujęty w Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Malborka pod nr 1055, dział IV Kompozycje zieleni wysokiej (w tym zabytkowe cmentarze). Informacja na temat lokalizacji przedmiotowej alei zawarta jest w Programie Opieki nad Zabytkami Miasta Malborka „Aleja prowadząca do ul Wojska Polskiego na północ, w kierunku budynku mieszkalnego nr 491, trzynaście kasztanowców, w tym dziesięć od strony zachodniej, wiek drzew ok. 80-150 lat". Nie istnieje żaden załącznik graficzny prezentujący granice przedmiotowego obiektu zabytkowego, lub – z przyczyn nieznanych Wykonawcy – nie został udostępniony na jego wniosek ani przez Miejskiego

Konserwatora Zabytków w Malborku, ani przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. W dniu 3 czerwca 2022 r., w ramach korespondencji mailowej otrzymano z urzędu MKZ poglądową mapę lokalizacji obiektu chronionego, która choć pozwala na stwierdzenie braku kolizji inwestycji z objętymi ochroną drzewami, lecz wciąż nie pozwala na precyzyjne określenie granic zabytku,

- **braku przedstawienia w raporcie rzetelnej analizy i oceny wpływu przedsięwzięcia na krajobraz, w tym krajobraz kulturowy oraz zabytki.**

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił Stronie również uwagę na wymagania co do zakresu raportu ooś wskazane przez RDOŚ w Gdańsku, zgodnie z którymi dokument ten powinien zawierać opisu krajobrazu, w którym przedsięwzięcie ma być zlokalizowane z uwzględnieniem oddziaływania na znaczenie i odbiór krajobrazu z będących w zasięgu oddziaływania punktów widokowych, pól ekspozycji i osi widokowych. Przypomnieć należy, że zgodnie z postanowieniem Burmistrza Miasta Malborka Inwestor obowiązany był zawrzeć w raporcie ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki i krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, w szczególności na zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO, uwzględniając strefę ekspozycji biernej i czynnej, ze względu na odległość od zabytków, obiektów o ustalonych walorach historycznych i kulturowych, zakres zaplanowanych zmian w dotychczasowym zagospodarowaniu terenu (zwłaszcza dotyczący ekranów akustycznych). W wezwaniu podniesiona została ponadto kwestia negatywnych opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Organ wyjaśnił, że w trakcie postępowania weryfikacyjnego Burmistrz Miasta Malborka zasięgnął opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku w zakresie ustaleń raportu ooś poczynionych w przedmiocie wpływu przedsięwzięcia na zabytki oraz krajobraz kulturowy. Odpowiadając na uwagi autorów raportu ooś przedstawione w piśmie z 20.04.2022 r. (pkt 14), tut. organ wyjaśnił, że o wniesienie przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku uwag do raportu ooś w zakresie wpływu przedsięwzięcia na zabytki oraz krajobraz kulturowy wystąpił Miejski Konserwator Zabytków (por. wstęp pisma PWKZ z 14.02.2022 r.). Działanie ww. organów prowadzące do konfrontacji stanowisk oraz potwierdzenia słuszności stwierdzonych uchybień i błędów w raporcie ooś należy uznać za celowe i pożądane. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku przedstawił stanowisko odpowiadające stanowisku Miejskiego Konserwatora Zabytków (stanowiska są spójne). Stanowisko Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku przesłane zostało do GDDKiA Oddział w Gdańsku przy piśmie Burmistrza Miasta Malborka IM.6220.1.2020 z 14.02.2022 r. Uwagi Miejskiego Konserwatora Zabytków wraz z opinią nt. ekranów (podtrzymywana trzykrotnie opinia negatywna) również zostały udostępnione GDDKiA - stanowią istotną część uzasadnienia postanowienia oraz przytoczone zostały w wezwaniach. Zasięgając opinii organu specjalizującego się w przedmiocie ochrony zabytków organ działał z poszanowaniem zasady kompleksowości ochrony środowiska, zgodnie z zasadą przezorności/prewencji, również zgodnie z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego (por. art. 7b, art. 77 par. 1). Burmistrz Miasta Malborka odniósł się ponadto do wcześniejszych wyjaśnień o dalszych etapach procedowania – wskazanego przez Autorów raportu ooś uzgodnienia rozwiązań projektowych oraz uzyskania opinii konserwatorskich na etapie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Organ zapytał Stronę, czy na etapie ZRID stanowisko konserwatorów, którzy zanegowali posadowienie ekranów akustycznych może być odmienne oraz zwrócił uwagę, że wyjaśnienie problemu dotyczącego możliwości bądź nie realizacji ekranów powinno nastąpić jak najwcześniej, po to, aby uniknąć braku uzgodnienia projektu na dalszym (tak zaawansowanym) etapie inwestycyjnym.

Autorzy raportu ooś w piśmie z 23.06.2022 r. wyjaśnili, że ze względu na charakter przedsięwzięcia, jakim jest rozbudowa istniejącej drogi (i co istotne zlokalizowanej w dużym oddaleniu od obiektów objętych strefą UNESCO), nie należy się spodziewać jakiegokolwiek znaczącego oddziaływania na krajobraz. Droga obecnie istnieje i funkcjonuje od wielu lat, a poprzez jej rozbudowę najbliższe otoczenie drogi odniesie wymierne korzyści, ponieważ zostanie uporządkowane i uzyska bardziej estetyczny wygląd. Z uwagi na przebieg analizowanego odcinka drogi przez obszar miasta Malborka, gdzie zabudowa zlokalizowana jest blisko drogi, aspekt wpływu na krajobraz był również jednym z istotnych elementów doboru zabezpieczeń akustycznych. Autorzy raportu ooś stwierdzili, że wymóg dotyczący oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki i krajobraz w zakresie oczekiwanym przez organ został spełniony w rozdziale 12 raportu ooś. Podkreślono, że zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO znajduje się w odległości ponad 250 metrów od analizowanej drogi i pozostaje poza jakimkolwiek jej oddziaływaniem – tym bardziej, że analizowaną inwestycją jest rozbudowa istniejącego odcinka drogi krajowej nr 22 i jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko – jedynym elementem nowym, mogącym mieć wpływ na odbiór krajobrazu – są zabezpieczenia akustyczne, które były pod tym kątem przeanalizowane i ocenione. Zwrócono uwagę, że wielokrotnie przedkładano informacje dotyczące istniejącego stanu faktycznego, który w zakresie zagospodarowania terenu sąsiadującego z drogą DK 22 manifestuje się tym, że pomiędzy odcinkiem

DK22 a zespołem zamku występuje obszar zwartej zabudowy – wielopiętowe budynki mieszkalne oraz usługowe, w tym centrum handlowe, sklepy, itd.. Biorąc pod uwagę fakt, iż w ramach analizowanej inwestycji nie planuje się wielopoziomowych skrzyżowań, jak również prowadzenia drogi w nasypie żadne nowe oddziaływanie na tę najwyższą formę ochrony konserwatorskiej nie wystąpią. Zamieszona została dodatkowo mapa (rys. 1) z oznaczeniami dotyczącymi lokalizacji odcinka drogi objętego rozbudową i zespołu zamkowego. Zaznaczono, że projekt budowlany będzie podlegał uzgodnieniu przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, który jest organem kompetentnym w sprawie ochrony dziedzictwa kulturowego. Odnosząc się do kwestii opinii konserwatorskich Autorzy raportu ooś stwierdzili, że zgodnie ze specustawą drogową z 10 kwietnia 2003 roku do wniosku o wydanie decyzji ZRID wymagana jest opinia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w toku prac nad przygotowaniem dokumentacji zakres ochrony akustycznej przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismem z dnia 4 grudnia 2018 r., znak: ZN.5152.519.2018.KK (kopia znajduje się w Załączniku Nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko). Aktualnie stanowisko tego samego organu w tej samej kwestii wydaje się być odmienne. W zakresie negatywnych opinii organów (MKZ i PWKZ) Autorzy raportu ooś zwrócili również uwagę, że konserwator zabytków z woli ustawodawcy nie jest organem biorącym formalny udział w postępowaniu administracyjnym w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, prowadzonym na podstawie 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. Oznacza to, że opinia pozyskana od tego rodzaju organów nie ma mocy wiążącej, a może być postrzega jedynie w kategoriach konsultacji roboczych, do których organ prowadzący postępowanie niewątpliwie ma prawo. Należy jednak podkreślić, iż:
- formalna opinia WKZ będzie uzyskiwana na etapie ZRID, a nie decyzji środowiskowej,
- jakie będzie wówczas ostateczne stanowisko WKZ trudno przesądzić, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, iż uzyskane do tej pory opinie WKZ są wzajemnie sprzeczne,
- opinia nie ma mocy wiążącej dla organu wydającego decyzję ZRID,
- uzyskanie decyzji ZRID wymaga spełnienia wymagań z zakresu ochrony środowiska, w tym dotrzymania dopuszczalnych norm hałasu w środowisku, a zatem i te aspekty organ wydający ZRID musi wziąć pod uwagę,

- **przedstawienia zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, a w szczególności liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać (warunek RDOŚ uwzględniony przez Burmistrza Miasta Malborka w postanowieniu).**
  Autorzy raportu ooś w wyjaśnieniu z 23.06.2022 r.:
  I. podnieśli, że analizy wpływu ustalonego dla poszczególnych wariantów poziomu hałasu na warunki życia oraz na zdrowie ludzi, wraz z określeniem liczby osób narażonych na oddziaływanie hałasu zostały przedstawione w raporcie w sposób szczegółowy tj. dla wszystkich budynków podlegających ochronie akustycznej, które znajdowały się w obszarze oddziaływania prognozowanego ponadnormatywnego hałasu wyznaczonego przez najdalszą izofonę wyznaczono receptory obliczeniowe hałasu. Dla każdego z receptorów obliczono przewidywany poziom hałasu zarówno dla roku 2025, jak i roku 2035 w odniesieniu do każdego z analizowanych wariantów akustycznych. Analizy wyników przedstawionych w receptorach pokazują wielkość narażenia mieszkańców Malborka na hałas w poszczególnych wariantach proponowanych rozwiązań,
  II. przedstawili szacunkowe ilości osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie. Oszacowania dokonano przy następujących założeniach: - na hałas narażone są tylko lokale/mieszkania od strony ulicy. - w każdym lokalu przyjęto taką samą ilość mieszkańców, tj. 4 osoby,- pominięto w analizie szkoły z uwagi na to, że nie ma tam przebywania całodobowego. Dla tak przyjętych założeń: 1. bez zabezpieczeń – szacunkowa populacja narażona na ponadnormatywny hałas: 704 osoby, 2. wariant maksymalnej ochrony akustycznej – szacunkowa populacja narażona na ponadnormatywny hałas: 44 osoby, 3. wariant zabezpieczeń akustycznych możliwych do realizacji z uwzględnieniem BRD i wpływu na krajobraz – opcja 1 - szacunkowa populacja narażona na ponadnormatywny hałas: około 248 osób, 4. wariant zabezpieczeń akustycznych możliwych do realizacji z uwzględnieniem BRD, wpływu na krajobraz oraz uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – opcja 2 - szacunkowa populacja narażona na ponadnormatywny hałas: 320 osób. Autorzy raportu ooś wskazują, że z przedstawionych analiz wariant bezinwestycyjny powoduje pozostawienie dużej ilości mieszkańców Malborka w strefie ponadnormatywnego oddziaływania a wariant rekomendowany do realizacji powoduje spadek ilości osób narażonych na to oddziaływanie o ponad 50 %,
- **analizy konfliktów społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia - ustalenia, czy wariant wybrany do realizacji jest optymalny nie tylko dla Inwestora, ale i dla właścicieli**

sąsiednich nieruchomości oraz określenia w jaki sposób Inwestor zamierza przeciwdziałać konfliktom społecznym w związku z planowaną inwestycją (warunek RDOŚ uwzględniony przez Burmistrza Miasta Malborka w postanowieniu).

Jak wskazują Autorzy raportu ooś w wyjaśnieniu z 23.06.2022 r. warunek ten został w raporcie spełniony. Ostateczna identyfikacja konfliktów społecznych nastąpi na etapie udziału społeczeństwa.

Z inicjatywny Burmistrza Miasta Malborka w dniu 13 lipca 2022 roku odbyło się spotkanie przedstawicieli Urzędu Miasta Malborka oraz GDDKiA w siedzibie GDDKiA Oddział w Gdańsku (notatka służbowa z 15.07.22 r. w aktach sprawy). Spotkanie to nie przyniosło pożądanych rezultatów. Tak zarówno Strona Wnioskująca, jak i organ pozostali na dotychczasowych stanowiskach.

Na etapie uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia zweryfikowane zostały numery działek, w obrębie których planowane jest przeprowadzenie inwestycji oraz numery działek, w obrębie których przewidziana została wycinka drzew i krzewów – **pisma wyjaśniające GDDKiA Oddział w Gdańsku: O/Gd.I.2.4110.100.IM.83 z 24.10.2022 r., O/Gd.I.2.4110.100.IM.86 z 27.10.2022 r., O/Gd.I.2.4110.100.IM.88 z 3.11.2022 r.**

<u>UZYSKANIE WYMAGANEGO USTAWĄ OOŚ UZGODNIENIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA:</u>

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska i, w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, z dyrektorem urzędu morskiego. Według art. 77 ust. 4 u.o.o.ś. w postanowieniu, regionalny dyrektor ochrony środowiska: 1) uzgadnia realizację przedsięwzięcia oraz określa warunki tej realizacji; 2) przedstawia stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia na prace przygotowawcze, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących; nie dotyczy to inwestycji w zakresie terminalu.

Wnioskiem IM.6220.1.2020 z 20.07.2022 r. Burmistrz Miasta Malborka wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o przedstawienie stanowiska w sprawie uzgodnienia realizacji planowanego przedsięwzięcia. We wniosku tym podniósł następujące problematyczne aspekty sprawy:

- brak porównania w raporcie wszystkich wariantów przedsięwzięcia, brak przez to ostatecznego uzasadnienia wyboru wariantu preferowanego, brak możliwości przeprowadzenia przez organ własnej analizy i oceny wariantów, tym samym ewentualnego wyboru innego wariantu – wariantu optymalnego, ze względu na potrzebę zapewnienia kompleksowej ochrony środowiska, w szczególności ochrony akustycznej terenów chronionych, ochrony krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego, zabytków, zieleni,
- brak spełnienia przez raport ooś wymagań określonych w art. 66 ust. 1 pkt 6, 6a, 7 ustawy – w raporcie nie określono przewidywanego oddziaływania na środowisko dla wariantów wymaganych przez organ, nie dokonano porównania wszystkich wariantów pod kątem oddziaływań na elementy wskazane przez ustawę, w szczególności na ludzi, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy, także w zakresie wzajemnego oddziaływania między tymi elementami,
- brak przedstawienia w raporcie wyników ustaleń, czy wariant proponowany uwzględniający ekrany akustyczne jest akceptowalny przez mieszkańców sąsiedniej zabudowy. Warunek ten określił w wydanym postanowieniu sam Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Do oceny RDOŚ w Gdańsku organ pozostawił wywiązanie się przez Inwestora z warunków postanowienia RDOŚ zawartych w pkt II. ppkt 7, 9, 10 (warunki uwzględnione zostały w postanowieniu Burmistrza Miasta Malborka IM.6220.1.2020 – pkt I.1 oraz pkt II.2 ppkt 6-7, 9-10). Dotyczą one wymogu przedstawienia w raporcie, cyt.:

- opisu krajobrazu, w którym przedsięwzięcie ma być zlokalizowane z uwzględnieniem oddziaływania na znaczenie i odbiór krajobrazu z będących w zasięgu oddziaływania punktów widokowych, pól ekspozycji i osi widokowych,
- przedstawienia zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, a w szczególności liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

- analizy konfliktów społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia - ustalenia, czy wariant wybrany do realizacji jest optymalny nie tylko dla Inwestora, ale i dla właścicieli sąsiednich nieruchomości oraz określenia w jaki sposób Inwestor zamierza przeciwdziałać konfliktom społecznym w związku z planowaną inwestycją.

Do wniosku skierowanego do RDOŚ w Gdańsku **załączone zostały negatywna opinia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku** w zakresie realizacji ekranów akustycznych przy al. Rodła **oraz stanowisko Malborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Malborku**, która wypowiedziała się za odejściem od realizacji ekranów akustycznych oraz zastosowaniem innych skutecznych rozwiązań ochrony przed hałasem dla odcinka ul. Mickiewicza – ul. Sikorskiego w Malborku. W trakcie prowadzonego postępowania uzgodnieniowego **Burmistrz przekazał RDOŚ w Gdańsku uwagi i postulaty wniesione przez uczestników postępowania** przewidującego udział społeczeństwa w podjęciu decyzji **oraz odpowiedź GDDKiA Oddział w Gdańsku w sprawie zgłoszonych uwag i postulatów.**

Zgodnie z wezwaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.102.2022.WR.1 z 29.07.2022 r.), Burmistrz Miasta Malborka pismem IM.6220.1.2020 z 4.08.2022 r. zwrócił się do GDDKiA o przedstawienie wyjaśnień żądanych przez organ uzgadniający w zakresie, cyt.:

- podania wyłącznie numerów i obrębów działek, na których planowana jest realizacja inwestycji drogowej (dla usprawnienia procedury i anonimizacji danych osobowych),
- jednoznacznego określenia kilometraży dla projektowanego odcinka drogi (w związku z niespójnością występującą między treścią zał. nr 7 dot. inwentaryzacji przyrodniczej a pozostałymi elementami raportu ooś),
- przedstawienia wykazu drzew przewidzianych do usunięcia z opisem uwzględniającym: nazwę gatunkową, wiek, obwód drzewa mierzony na wysokości 130 cm, stan sanitarny i lokalizację (w związku z brakiem zapewnienia przez przepisy prawa uzgodnienia wycinki drzew przez RDOŚ w Gdańsku w odrębnych postępowaniach),
- określenia podstawowych parametrów dla planowanej kanalizacji deszczowej (odwodnienia DK22),
- określenia parametrów i lokalizacji projektowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
- uszczegółowienia informacji nt. zakresu prac związanych z remontem wiaduktu kolejowego oraz przejścia podziemnego,
- określenia rodzaju nawierzchni projektowanego ciągu pieszo-rowerowego,
- jednoznacznego określenia parametrów ekranu akustycznego nr 3, wskazując, że w tabeli nr 54 dotyczącej wariantu maksymalnej ochrony akustycznej podana została inna długość ekranu (160 m) niż długości podawane dla tego ekranu w innych miejscach raportu ooś (111 m),
- jednoznacznego wskazania, który z opisanych i zaprezentowanych graficznie ekranów (typ konstrukcji) w rozdziale 12. raportu ooś (oddziaływanie na krajobraz) został wybrany przez GDDKiA Oddział w Gdańsku do realizacji,
- wyjaśnienia pojęcia „kategoria A", którym posługują się Autorzy raportu ooś określając kategorię lęgowości w tabeli nr 73,
- wskazania współczynnika nasadzeń/ planowanej liczby drzew do nasadzeń,
- uzupełnienia raportu ooś w zakresie zgodnym z art. 66 ust. 1 pkt 6a i 7 ustawy ooś (przepisy dotyczą obowiązku przedstawienia w raporcie analizy wariantów, porównania wariantów z wariantem proponowanym, uzasadnienia wyboru wariantu proponowanego).

W wyjaśnieniach Autorów raportu ooś załączonych do pisma GDDKiA z 11.08.2022 r. :

- wskazane zostały numery działek i obrębów, na których planowana jest realizacja inwestycji drogowej z pominięciem danych osobowych,
- określono odcinek drogi objęty inwestycją poprzez podanie kilometraży drogi,
- przedstawiono informację nt. drzew planowanych do wycinki (poza terenami leśnymi) poprzez zestawienie w formie tabelarycznej danych o ich usytuowaniu (podano nr i obręby działek), gatunku, obwodów pni na wysokości 130 cm, szerokości korony/ powierzchni krzewów, wysokości, wieku, stanu,
- podano parametry techniczne projektowanego odwodnienia drogi oraz zbiornika retencyjnego dla wód opadowych i roztopowych, oraz wskazano lokalizację tego zbiornika,
- podano zakres prac przewidzianych dla wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego pod wiaduktem,
- określono rodzaj nawierzchni przewidzianej dla ciągu pieszo- rowerowego,

- określono długość ekranu akustycznego oznaczonego nr 3 na załączniku graficznym raportu ooś,
- określono typ konstrukcji ekranów akustycznych, który został wybrany przez GDDKiA do realizacji,
- wyjaśniono znaczenie symbolu: „kategoria A" dla określonego w raporcie gniazdowania ptaków,
- wyjaśniono, że dla przewidzianej wycinki 241 drzew, GDDKiA deklaruje wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie odpowiadającej ilości drzew wyciętych (w stosunku 1:1), z czego jedynie 50 drzew w granicach planowanej inwestycji a pozostałą ilość w pasie drogi krajowej nr 22 na terenie województwa pomorskiego, co jest podyktowane brakiem dostępnego miejsca na nasadzenia drzew. Sprostować tylko należy, że zgodnie z wykazem drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, łącznie przewidziano usunięcie 220 drzew (wśród drzew również występowały drzewa wielopienne) oraz 21 powierzchni zakrzewionych (łączna powierzchnia zakrzewień – 2 061 m^2),
- w zakresie wariantowania inwestycji drogowej GDDKiA wskazała, że *„Przedsięwzięcie (..) polega na rozbudowie fragmentu istniejącej drogi krajowej nr 22 – nie analizowano zatem wariantów lokalizacyjnych. Opis wariantów technicznych – sposobu zapewnienia ochrony akustycznej został opracowały z wymaganą dokładnością oraz rzetelnością. Warianty są ze sobą w pełni porównywalne. Ze względu na obecne zagospodarowanie terenu oraz uzbrojenie w infrastrukturę, nie wariantowano inwestycji w odmienne rozwiązania w planie sytuacyjnym. Głównym celem było jak najmniejsze zajmowanie terenów przyległych z uwagi na rozbudowaną tkankę miejską. (...) Wariantowano sposób zapewnienia ochrony akustycznej, jednak ograniczono się do katalogu rozwiązań uznanych za technicznie wykonalne – czyli analizie poddano wyłącznie warianty racjonalne. (...) W ramach wariantów inwestycyjnych analizowano dwie opcje – gdyż w ramach przygotowania przedsięwzięcia pojawił się konflikt pomiędzy wymaganiami wynikającymi z konieczności zapewnienia właściwego klimatu akustycznego, a – jakże istotnym dla miasta Malborka – zachowaniem ekspozycji budynków objętych ochroną, która wyklucza zastosowanie niektórych ekranów akustycznych (zgodnie z opinią Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Miasta Malborka)."* Przedstawione zostały tabele uwzględniające informacje i dane na temat lokalizacji, parametrów, typu ekranów akustycznych wraz z uwagami które uwzględnia raport ooś, tj. *Tabela 2. Wykaz zabezpieczeń akustycznych koniecznych do realizacji w celu zapewnienia właściwego klimatu akustycznego – opcja 1* oraz *Tabela 3 Wykaz zabezpieczeń akustycznych możliwych do realizacji po uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i Miasta Malborka – opcja 2.* W wyjaśnieniach dodano również, że *„Zważywszy na obowiązujące przepisy art. 74 ustawy – Prawo ochrony środowiska, Inwestor wskazuje do realizacji zabezpieczenia zgodnie z opcją 1. Niemniej jednak właściwe organy mogą podjąć decyzję o uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – w celu zapewnienia właściwej ochrony krajobrazu kulturowego i wartości ekspozycji zabytków Miasta Malborka – i o wyborze opcji 2. Wariantem rekomendowanym do realizacji w kontekście rodzaju zabezpieczenia akustycznego jest ekran mieszany – u dołu 1,5 m pochłaniający np. aluminiowy, a góra przeźroczysta. Rozwiązanie to jest możliwe do obsadzenia pnączami w dolnej części."*

  W opisie - jak określili go Autorzy raportu ooś – „wariantu zerowego" (czyli bezinwestycyjnego) przedstawione zostały przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia. Jak wskazują Autorzy raportu ooś *„Zaniechanie inwestycji uniemożliwiłoby poprawę stanu technicznego odcinka drogi krajowej nr 22. (...) nie poprawiłyby się warunki korzystania z drogi (komfort jazdy, płynność ruchu, oddziaływanie hałasu na mieszkańców). Ponadto nie poprawiłyby się wyniki oddziaływania drogi na środowisko, w tym: ilość emitowanych zanieczyszczeń oraz wskaźniki poziomu hałasu wynikające z jej użytkowania. Działania związane z wariantem „zerowym", polegające jedynie na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, bez podnoszenia i poprawy jej parametrów technicznych, mogą zatem okazać się niewystarczające. Obecnie inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem ochrony środowiska – jest to wymóg prawny. Droga dobrze zaprojektowana, właściwie eksploatowana – wywiera również pozytywny wpływ na środowisko przez: • wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczenie różnych funkcji w obszarze, • przejęcie ruchu ze stref wrażliwych na niekorzystne oddziaływania i zagrożonych środowiskowo, • urządzenia obsługi ruchu, urządzenia usprawnienia ruchu, poprawę jakości otoczenie drogi, w strefach zniszczonych, zaniedbanych, zmniejszenie występowania awarii poprzez niewłaściwe profilowanie jezdni, braki w infrastrukturze, stan techniczny itp. Konsekwencje niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia mogą mieć, w perspektywie długoterminowej, bardziej szkodliwe*

skutki dla środowiska niż właściwe przeprowadzenie inwestycji. Pogarszający się stan nawierzchni oraz brak separacji poszczególnych grup korzystających z drogi (kierowcy, rowerzyści, piesi) – stanowi zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego i znacząco pogarszają komfort jazdy. W związku z powyższym wariant ten został odrzucony jako nie wystarczający pod względem funkcjonalności, bezpieczeństwa dla użytkowników i ochrony środowiska."

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po uzyskaniu wyjaśnień, postanowieniem RDOŚ-Gd-WOO.4221.102.2022.WR.4 z 9.11.2022 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia. Postanowieniem z 28.11.2022 r. dokonał sprostowania zapisów ww. postanowienia.

Warunki realizacyjne przedstawione przez RDOŚ w Gdańsku w zdecydowanej większości przypadków zostały uwzględnione w niniejszej decyzji dosłownie lub zostały doprecyzowane i uszczegółowione.

Burmistrz uwzględnił podnoszone przez RDOŚ w Gdańsku cechy opisu miejsca realizacji przedsięwzięcia. Podał, zidentyfikowane w trakcie postępowania wyjaśniającego, numery działek ewidencyjnych. O takie określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia RDOŚ w Gdańsku zwrócił się już na etapie postanowienia o opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, określającego wymagany zakres raportu ooś.

Tut. organ wyjaśnia, że konieczność określenia działek realizacyjnych w decyzji środowiskowej nie wynika wprost z ustawy ooś. Nie są zgodne stanowiska organów orzekających, w jaki sposób należałoby określić miejsce realizacji przedsięwzięcia. Np. w wyroku z dnia 6 kwietnia 2020 r., II SA/Gd 131/20 Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gdańsku stwierdził, że określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia powinno być na tyle szczegółowe, aby pozwalało na przeprowadzenie prawidłowej analizy przedsięwzięcia z punktu widzenia wymagań wynikających z treści art. 62 ustawy OOŚ. Określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia w decyzji środowiskowej w sposób mało elastyczny, nadmiernie zamknięty granicami działek ewidencyjnych – bez uwzględnienia odpowiednich rezerw terenowych – nie jest zgodne, zdaniem Sądu, z celami ustawowymi instytucji prawnej ocen oddziaływania na środowisko oraz założeniami zasady kompleksowej ochrony środowiska wyrażonej w art. 5 Prawa ochrony środowiska, według której ochrona jednego lub kilku elementów przyrodniczych powinna być realizowana z uwzględnieniem ochrony pozostałych elementów. WSA w Gdańsku w wyroku wskazuje, że określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia powinno w sposób jasny i nie przeciążony szczegółami przedstawiać położenie przedsięwzięcia w przestrzeni oraz opisywać jego przestrzenny charakter i lokalizację. Wg innych wyroków (np. wyrok NSA z 19.12.2017 r. II OSK 700/16), wymóg wskazania miejsca realizacji przedsięwzięcia obejmuje podanie nazwy miejscowości oraz numerów ewidencyjnych działek, na których mają być usytuowane wszystkie elementy składające się na przedmiotowe przedsięwzięcia. NSA w wyroku z 19.12.2017 r., II OSK 700/16, LEX nr 2461317, stwierdza, że określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia wymaga podania w decyzji numerów działek ewidencyjnych objętych planowaną inwestycją, a w konsekwencji nie jest wystarczające wskazanie tylko obrębów ewidencyjnych, w których przewidziano budowę. Nie ulega wątpliwości, że tylko posłużenie się numeracją ewidencyjną działek, a nie obrębów gwarantuje prawidłowe określenie zakresu oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalenie kręgu stron postępowania w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań określanych przez właściwy organ. Pojęcie przedsięwzięcia, którym posługuje się m.in. art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, należy rozumieć funkcjonalnie, z uwzględnieniem wszystkich elementów technicznych zapewniających działanie głównej instalacji.

Mając na uwadze powyższe organ określił miejsce realizacji przedsięwzięcia poprzez określenie odcinka drogi w kilometrażach (od... do...), wskazanie działek i obrębów ewidencyjnych, które udało się ustalić i zweryfikować w trakcie postępowania wyjaśniającego. Załącznikiem do decyzji ustanowił jednocześnie mapę obrazującą przestrzenny układ projektowanej inwestycji. Taki sposób opisu miejsca realizacji przedsięwzięcia, w ocenie tut. organu, jest dostatecznie precyzyjny. Pozwoli na późniejszą weryfikację działek inwestycyjnych w procedurze dot. wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (w tym pod kątem ewentualnych podziałów/ scalania działek). Pozwoli jednocześnie zapobiec skutkom błędów wynikających z pominięcia niektórych działek.

W zakresie wycinki i nasadzeń drzew oraz krzewów:

GDDKiA ostatecznie zaproponowana wykonanie nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1, z czego tylko 50 drzew w granicach inwestycji. Dalsze nasadzenia miałyby zostać przeprowadzone w pasie drogi krajowej nr 22 na terenie województwa pomorskiego (Aneks nr 1 raportu ooś). Zgodnie z wymogiem RDOŚ w Gdańsku, GDDKiA miałaby *„wykonać nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w proporcji nie mniejszej niż 1:1 (...) wzdłuż projektowanego odcinka drogi w pasie drogi krajowej nr 22 na terenie województwa pomorskiego"*. Burmistrz Miasta Malborka uwzględnił w zasadzie warunek

RDOŚ w Gdańsku dotyczący rekompensaty i miejsca nasadzeń zastępczych z tytułu planowanego usunięcia drzew i krzewów rosnących wzdłuż DK22 na terenie Malborka. Organ doprecyzował wielkość nasadzeń. W tym zakresie należy wyjaśnić, że nawet Autorzy raportu ooś stwierdzili, iż nasadzenia w proporcji 1:1 nie stanowią adekwatnej dla strat formy rekompensaty (raport ooś s. 133). Ponieważ w postanowieniu wydanym przez RDOŚ w spr. uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia pojawiły się pewne nieścisłości (różnice między treścią warunku dotyczącego miejsca nasadzeń - pkt I. ppkt 1.1.13 a uzasadnieniem postanowienia - s. 21), mając na uwadze propozycje GDDKiA prezentowane w trakcie postępowania wyjaśniającego, oraz ze względów niżej przedstawionych, Burmistrz wprowadził w decyzji warunek o przeprowadzeniu nasadzeń w m. Malborku. Nasadzenia te powinny zostać w pierwszej kolejności przeprowadzone w obrębie pasa drogowego DK22.

Przy formułowaniu obowiązku wprowadzenia nasadzeń rekompensujących Burmistrz wziął pod uwagę wartość przyrodniczą, w tym gatunek i rozmiary drzew/ wielkość powierzchni zakrzewionej, funkcje, jakie pełnią drzewa i krzewy w ekosystemie, ich wartość kulturową, walory krajobrazowe, lokalizację. Wycince mają podlegać drzewa dojrzałe, w tym starodrzew.

Z przedstawionego w Aneksie nr 1 raportu ooś wykazu drzew przeznaczonych do usunięcia wynika, że jedynie 5 drzew to drzewa zamierające, niektóre tylko wymagają prac pielęgnacyjnych (usunięcia posuszu). Oznacza to, że niemalże wszystkie z wytypowanych drzew są drzewami zdrowymi. Zdaniem specjalisty ds. dendrologii w Urzędzie Miasta Malborka (pismo Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska znak GKO.6131.220.2022 z 3.10.2022 r. - w aktach sprawy) wynika, że pożądanym byłoby zachowanie następujących drzew przydrożnych: 2 jesiony wyniosłe - strona L; kilometraż 361+600, szpaler drzew składający się z lip oraz jesionu wyniosłego - strona P, km: 361+100 do 361+600, 1 lipa - strona L, km: 361+400, 1 grab - strona P, km: 360+900, 2 lipy - strona P, km: 360+800, 2 wiązy - strona L, km: 360+800, 3 lipy i klon pospolity - strona P, km: 360+300 do 360+600, 3 jesiony wyniosłe i wiąz - strona P, km: 360+200 do 360+300, 7 lip i klon jawor - strona P, km: 359+500 do 359+800. W zakresie drzew Burmistrz wprowadził zatem w decyzji warunki/ wymagania o konieczności zbadania faktycznej potrzeby usunięcia wszystkich drzew i krzewów ujętych w wykazie przedstawionym przez GDDKiA (por. zakres ponownej oceny oddziaływania na środowisko, wymagania dla dokumentacji opracowanej dla potrzeb uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej).

Drzewa przydrożne, zwłaszcza rosnące na terenach miejskich oraz rosnące wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu drogowego, pełnią wymierną rolę w poprawie lokalnego stanu powietrza, klimatu. Przyczyniają się do poprawy warunków aerosanitamych (pozytywne czynniki to zwiększenie wilgotności powietrza, zacienienie chodników, powierzchni drogi, absorbcja zanieczyszczeń). Drzewa i krzewy stanowią miejsce gniazdowania i bytowania ptaków, są zasiedlane przez gatunki chronione. W raporcie ooś wskazano na możliwość występowania w drzewach przydrożnych pachnicy dębowej. Oszacowano, że liczba takich drzew może wynosić 68, choć nie określono precyzyjnie w obrębie których drzew można spodziewać się jej występowania. W związku z powyższym w decyzji organ wskazał również, aby na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzania dokumentacji niezbędnej dla uzyskania decyzji uprawniającej do realizacji inwestycji drogowej określone zostały konkretne drzewa, które są oraz mogą być siedliskiem pachnicy. Burmistrz powołał się jednocześnie na treść inwentaryzacji przyrodniczej (załącznik raportu ooś), z której wynika, że inwentaryzacje pachnicy przeprowadzono w 2018 roku w miesiącu sierpniu, jednak ograniczyła się ona do wytypowania drzew a następnie badania obecności owadów z użyciem pułapek feromonowych aczkolwiek jedynie przez 2 dni i z rozstawem pułapek co ok. 400 m. Jak wyjaśnia Generalny Dyrekot Ochrony Środowiska w „Opinii na temat właściwej metody oraz terminu inwentaryzacji pachnicy dębowej w alejach przydrożnych", zamieszczonej na stronie internetowej organu: https://www.gov.pl/web/gdos/wytyczne-i-poradniki2, w wyniku badań Stowarzyszenia na Rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba" stwierdzono, że drzewa najczęściej zasiedlane przez ten gatunek to lipy o pierśnicy od 90 do 120 cm oraz dęby i inne gatunki drzew o twardym drewnie o pierśnicy powyżej 100 cm. Prawdopodobieństwo występowania gatunku w alejach drzew o średniej pierśnicy powyżej 70 cm przekracza 50%, stąd stanowią one potencjalne siedliska pachnicy, które należy w szczególności zinwentaryzować. W zakresie metody oraz terminu inwentaryzacji pachnicy dębowej w alejach przydrożnych, ww. organ wskazuje, że **właściwą metodą oceny poziomu zasiedlenia zadrzewień** przez pachnicę są:

1) kontrole zawartości dziupli i ich otoczenia przy temperaturze powietrza **powyżej 10° C**, w połączeniu z

2) obserwacjami postaci dorosłych i ich odłowami do pułapek feromonowych w okresie ich aktywności, tj. w miesiącach lipcu i sierpniu.

GDOŚ w sposób szczegółowy opisuje, jak powinny wyglądać obserwacje, kiedy należy je przeprowadzać. Obserwacje postaci dorosłych najlepiej prowadzić w drugiej połowie lipca i pierwszej dekadzie sierpnia, w optymalnych warunkach pogodowych – najwyższa aktywność przypada w czasie słonecznej i ciepłej pogody, w temp. blisko 30 st. C a przynajmniej 20 st. C. Pułapki feromonowe

należy rozwieszać wzdłuż dróg stanowiących potencjalne stanowisko pachnicy w odstępie ok. 100 m oraz kontrolować nie rzadziej niż co 2 dni. W przypadku stwierdzenia pachnicy podczas kontroli dziupli, można złagodzić zalecenia co do odległości między pułapkami (co 200-300 m). Długość wywieszenia pułapek zależna jest od pogody - co najmniej 3 dni bezdeszczowe z temperaturą popołudniową – między godz. 14.00 a 18.00, wynoszącą powyżej 20 st. C. GDOŚ podkreślił jednocześnie, że: 1) Na zbiór okazów z dziupli, chwytanie i czasowe przetrzymywanie chrząszczy należy uzyskać zezwolenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. 2) Inwentaryzację pachnicy dębowej powinny przeprowadzać osoby posiadające merytoryczne przygotowanie i doświadczenie zawodowe w zakresie identyfikacji chrząszczy bytujących w próchnowiskach. 3) Przy określaniu wpływu inwestycji na populację pachnicy dębowej, należy mieć na uwadze, że inwentaryzacja wg przedstawionej powyżej metodyki pozwala na wskazanie jedynie ok. 40-70 % wszystkich zasiedlonych drzew przez pachnicę, a wielkość lokalnej populacji należy szacować na podstawie pierśnicy poszczególnych drzew.

Uzyskanie zezwolenia z zakresu ochrony gatunkowej uznawane jest jako zagadnienie wstępne w rozumieniu art. 97 par. 1 pkt 4 K.p.a., od którego rozstrzygnięcia zależy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzewa. Powinno zostać wydane przed decyzją zezwalającą na realizację przedsięwzięcia, jeżeli wiadomym jest że realizacja będzie wiązała się z czynnościami zakazanymi wobec gatunków chronionych. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych. Decyzja środowiskowa określa jedynie warunki wykorzystania terenu z uwzględnieniem m.in. konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, w tym gatunków chronionych. Może co najwyższej sygnalizować o wymogu uzyskania zezwolenia na odstępstwo od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, co tut. organ uczynił. Decyzje o zezwoleniu na odstępstwo od zakazów w stosunku do pachnicy dębowej (również innych chronionych gatunków w zakresie np. niszczenia plech porostów, larw bezkręgowców w dziuplach, czy gniazd ptaków) wydawane są w ramach odrębnych postępowań i mają inny szczególny charakter, przede wszystkim w sposób dokładny formułują obowiązki i warunki niezbędne do wykonania określonych czynności objętych zakazami. Organ wydający przedmiotowe zezwolenie obowiązany jest dokonać kontroli spełnienia warunków określonych w tym zezwoleniu. Przy braku spełnienia warunków, organ może je cofnąć (por. przepisy art. 56 ustawy o ochronie przyrody).

Jak podnosi GDOŚ w piśmie DOP-OR.075.03.5.2012.ep.1 z 10.08.2021 r. o tytule: „Informacje w zakresie stosowania przepisów dot. ochrony gatunkowej roślin., zwierząt i grzybów w ramach realizacji przedsięwzięć współfinansowanych przez Unię Europejska" (i całkowicie słusznie), najskuteczniejszą metodą ochrony populacji chronionych gatunków, których siedliskiem są drzewa przydrożne, jest pozostawienie drzew bez ingerencji. W pierwszej kolejności należy zastosować rozwiązania alternatywne do usuwania zadrzewień, np. wytypowanie i pozostawienie alej i szpalerów drzew o wysokich wartościach przyrodniczych, stosowanie barier i znaków ostrzegawczych, prowadzenie cięć technicznych dostosowanych do wymagań gatunku drzewa, wykonywanie nasadzeń zastępczych rodzimymi gatunkami drzew, odpowiednimi dla warunków siedliskowych, które w przyszłości będą mogły stanowić siedlisko dla gatunku chronionego.

W ocenie Burmistrza Miasta Malborka straty w środowisku przyrodniczym, a do tych należy określona w raporcie ooś wycinka drzew i krzewów przydrożnych w Malborku, powinny zostać zrekompensowane nasadzeniami również na terenie Malborka. Nasadzenia powinny zostać dokonane w pierwszym rzędzie w obrębie pasa drogowego projektowanego odcinka DK22 w obszarze Malborka a dopiero w przypadku braku dostępności miejsc w pasie projektowanego odcinka DK22 na terenie Malborka – na innych (nieobjętych inwestycją) odcinkach pasa drogowego DK22 w Malborku. Tu stanowiska organu ze stanowiskami RDOŚ w Gdańsku i GDDKiA są zgodne co do nasadzeń drzew i krzewów w pasie drogowym DK22 na terenie woj. pomorskiego. Burmistrz zastrzegł jednak, że w przypadku braku dostępności miejsc do nasadzeń roślin w pasie drogowym DK22 w Malborku, nasadzenia należy realizować na terenach sąsiadujących z pasem drogowym DK22 w Malborku, czy innych miejscach dostępnych w Malborku, w uzgodnieniu z Burmistrzem, przy czym organ wskaże Inwestorowi miejsca dostępne do nasadzeń. Taki warunek nie odpowiada warunkowi RDOŚ w Gdańsku i propozycji GDDKiA przedstawionej w Aneksie nr 1 raportu ooś, zgodnie z którymi nasadzenia miały obejmować jedynie pas drogowych DK22 na terenie woj. pomorskiego. Wyjaśnić jednak należy, że w poprzedzających Aneks nr 1 raportu ooś wyjaśnieniach GDDKiA wystąpiła do Burmistrza z propozycją wskazania miejsc możliwych nasadzeń (por. wyjaśnienie GDDKiA z 21.02.2022 r. – w aktach sprawy). Ostatecznie zatem miejsca te uzgodnione zostaną z Inwestorem.

W przypadku realizacji nasadzeń wyznacznikiem powinno być podejście wynikające z definicji „kompensacji przyrodniczej" ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556) mówiącej o tym, że zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej powinno odbywać się na danym terenie a

wyrównanie szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowanie walorów krajobrazowych. Powinna zostać w tym przypadku zachowana zasada dotycząca nasadzeń zastępczych, na które należy patrzeć przez pryzmat kompensacji przyrodniczej, o wyrównaniu szkód dokonanych w danym środowisku. Należy podkreślić, że środowisko to również ludzie, miejscowa społeczność, i to ona przecież odczuje straty.

Organ określając wymagania dot. nasadzeń wziął pod uwagę uwagi zgłoszone przez Radę Gospodarczą w Malborku, w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa w podjęciu decyzji. Rada Gospodarcza opowiedziała się za koniecznością dokonania nasadzeń rekompensujących w stosunku 1 do 9 i to na terenie Malborka. Burmistrz zliberalizował wielkość nasadzeń zastępczych.

Organ uzgadniający zachowawczo i nieprecyzyjnie przyjął, że szkody wniesione w istniejącym drzewostanie i zakrzewieniach należałoby zrekompensować nasadzeniami drzew i krzewów w ilości nie mniejszej niż 1:1. Inwestor mógłby przyjąć do nasadzeń minimalne ilości drzew/ powierzchnie zakrzewione, spełniając wymóg uzgodnienia. Stanowisko RDOŚ w Gdańsku w zakresie liczby nasadzeń odpowiada postanowieniom art. 83b ust. 1 pkt 9 lit. a u ustawy z 16.04.2004 r. o ochronie przyrody, zgodnie z którym wniosek o wydanie zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu zawiera projekt planu nasadzeń zastępczych, rozumianych jako posadzenie drzew lub krzewów, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew lub o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów, stanowiących kompensację przyrodniczą za usuwane drzewa i krzewy w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z 27.04.2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Wyjaśnić należy, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest w oparciu o inne przepisy i organ ma, w przypadku kreowania warunku nasadzeń rekompensujących, możliwość decydowania o rodzaju i wielkości ww. nasadzeń. W ocenie tut. organu określona przez RDOŚ w Gdańsku wielkość nasadzeń jest nieprecyzyjna i może nie prowadzić do osiągnięcia celu, jakim jest zapewnienie rekompensaty za wyrządzone w środowisku przyrodniczym szkody. W uzgodnieniu RDOŚ w Gdańsku dotyczącym realizacji przedsięwzięcia nie określił parametrów sadzonek. Mogłyby być zatem i miniaturowe. W ocenie tut. organu niedookreślona rekompensata mogłaby okazać się w efekcie niewspółmiernie niską w stosunku do zakreślonej w raporcie ooś wielkości szkód. Aby zatem rekompensata była adekwatna do skali szkód tut. organ określił parametry oraz wymagania stawiane sadzonkom. Bazując na opracowaniach specjalistycznych (m.in. Jacek Borowski, Dobór drzew w otoczeniu pasa drogowego, IV Warmińsko-Mazurskie Forum Drogowe/OSTROAD 2017, źródło: Internet) określił kryteria doboru gatunków i odmian roślin jako preferowane do nasadzeń. Żeby natomiast zapewnić żywotność i funkcjonowanie posadzonych roślin, konieczne stało się nałożenie obowiązku kontroli udatności nasadzeń. Dzięki zagwarantowanej specjalistycznej, starannej opiece w pierwszych latach wzrostu roślin, większa jest szansa na przyjęcie się oraz poprawny zdrowy rozwój roślin. Ze względu na zmienność warunków klimatycznych oraz mając na uwadze trudne warunki wzrostu roślin, w tym m.in. pojawiające się okresy suszy, zmienność temperatur, wykorzystanie środków do zwalczania gołoledzi na drodze, nadzór i pielęgnacja posadzonych roślin staje się niezbędna. Aby zapewnić funkcjonalność nasadzeń, organ zobowiązał Inwestora do uzupełniania ubytków nowymi nasadzeniami. Dla nasadzeń (również tych ponownych) określony został wymagany czteroletni okres nadzoru i pielęgnacji. Okres ten jest zgodny z warunkami uzgodnienia RDOŚ w Gdańsku (podobnie obowiązek monitorowania żywotności nasadzeń). W celu weryfikacji udatności nasadzeń organ zobowiązał Inwestora do przedłożenia wyników kontroli nasadzeń oraz informacji nt. ubytków i uzupełnień w nasadzeniach.

Dodać należy, że wśród wskazań dla ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, znalazł się wymóg zbadania i weryfikacji zakresu wycinki drzew i krzewów podanego przez Inwestora oraz organ uzgadniający. Kwestia zakresu wycinki drzew i krzewów była wielokrotnie wyjaśniana w toku postępowania, w tym w zakresie występowania na drzewach gatunków chronionych (również pachnicy). Wezwania w przedmiotowej aspekcie kierował do GDDKiA Burmistrz, również na etapie postępowania w przedmiocie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia RDOŚ w Gdańsku. Przy podejmowaniu decyzji, z którymi wiąże się tak znacząca liczba drzew i krzewów do usunięcia, należy zachować ostrożność. Usunięcie drzew i krzewów jest stosunkowo prostą i szybką czynnością. Przywrócenie równowagi przyrodniczej już nie. Ponownie należy zwrócić uwagę na to, że niektóre z drzew przewidzianych do usunięcia mogą być siedliskiem pachnicy dębowej, która uznawana jest za gatunek zagrożony, czego wyrazem jest umieszczenie jej w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt oraz Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce, objęcie go ochroną ścisłą. Jest to również gatunek o znaczeniu priorytetowym na liście Dyrektywy 92/43/EWG w spr. ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Tylko regionalny dyrektor ochrony środowiska/ GDOŚ może zezwolić na odstępstwa od zakazów wskazanych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Zgodnie z art. 75 ustawy - Prawo ochrony środowiska w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu

i stosunków wodnych. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji. Jeżeli ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, należy podejmować działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą. Właściwy organ administracji w pozwoleniu na budowę szczegółowo określa obowiązki w tym zakresie. Opracowane ostatecznie rozwiązania projektowe pozwolą zweryfikować podaną wielkość wycinki drzew i krzewów.

Odmienne jest stanowisko Burmistrza w sprawie potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Organ uzgadniający nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia rzeczonej oceny na etapie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, twierdząc, że informacje zawarte w raporcie ooś są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Wskazał jednocześnie na możliwość przeprowadzenia tej oceny w sytuacjach określonych w art. 88 ust.1 ustawy ooś, czyli z inicjatywy Inwestora bądź organu właściwego do wydania decyzji realizacyjnej. W pkt II. sentencji postanowienia uzgadniającego **RDOŚ w Gdańsku, redagując wymagania dla założeń dokumentacji projektowej w przedmiocie rozwiązań ograniczających uciążliwość powodowaną przez hałas,** wskazał, aby *„ekrany wykonać typu mieszanego, czyli do wysokości ok. 1,5 m od gruntu nieprzezroczyste (pochłaniająco - rozpraszające najkorzystniej jest je wykonać z paneli aluminiowych (...)" oraz „zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości, o skutecznej redukcji hałasu na poziomie 3 dB".* Mimo, że jak twierdzi RDOŚ (za raportem ooś) najkorzystniejszym rozwiązaniem byłyby ekrany wykonane z paneli aluminiowych, to zapewnienie ich zastosowania – przy tak sformułowanym warunku - nie byłoby już pewne. Zapis dot. nawierzchni drogowej jakim posłużył się organ uzgadniający, wskazuje natomiast, że nawierzchnia taka nie powinna w zasadzie zapewniać redukcji wyższej od 3 dB. Autorzy raportu ooś podnoszą, że „w celu minimalizacji ilości koniecznych do zastosowania zabezpieczeń w formie ekranów akustycznych na terenie miasta zaproponowano zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości na odcinku od ok. km 358+200 do ok. km 361+160 oraz od ok. km 361+500 do ok. km 361+650, co powoduje obniżenie emisji hałasu o 3 decybele". Treść tego zapisu uwzględnia warunek RDOŚ (pkt II sentencji postanowienia). Ponownie oznacza to, że nie dopuszczano do realizacji nawierzchni skuteczniej tłumiących hałas, mimo iż są one dostępne na rynku i możliwe w realizacji. Organ doprecyzował w decyzji, aby zastosowana nawierzchnia zapewniała redukcję hałasu o nie mniej niż 3 dB (zapewniała redukcję minimum gwarantowane 3 dB), jednocześnie wskazał, aby w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz projektowania, ponownie zbadane zostały rozwiązania pozwalające ograniczyć wielkość hałasu emitowanego do środowiska, w tym w zakresie dostępnych rodzajów i technologii obejmujących realizację nawierzchni drogowych.

Jak podkreślono wyżej, zgodnie z uzgodnieniem RDOŚ w Gdańsku (pkt II sentencji) **wykonanie nawierzchni cichej miałoby dotyczyć nie wszystkich odcinków drogi** (zakładano cichą nawierzchnię na odcinkach: od ok. km 358+200 do ok. km 361+160 oraz od ok. km 361+500 do ok. km 361+755). Powyższy warunek odpowiada w pełni założeniom Inwestora. Kierując się jednakże względami środowiskowymi, organ uznał, że zasadne jest zastosowanie nawierzchni cichej, która pozwoli obniżyć poziom hałasu drogowego o nie mniej niż 3 dB (gwarantowane minimum 3 dB) na całym projektowanym odcinku drogi a nie tylko na jego wybranych odcinkach. Zauważyć należy, że droga krajowa nr 22 przebiega przez centrum miasta, dzieląc to miasto. Wzdłuż drogi usytuowana jest zabudowa chroniona, jak również i ta nie poddana ochronie akustycznej, co nie oznacza, że na taką ochronę nie zasługuje. Zastosowanie cichej nawierzchni Inwestor ograniczył do miejsc, gdzie – jak wyjaśnia – jest to merytorycznie uzasadnione. Organ zakłada, że mowa jest o terenach wyznaczonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) - terenach zabudowy mieszkalnej, mieszkalno-usługowej, oświatowych. Jednak nie do końca tak jest. Przed pkt imisji nr 1 (al. Rodła, początek inwestycji, km: 358+150 do 358+200), dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego a w obszarze którego prognozuje się występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, takiej nawierzchni nie zaproponowano (tylko od wysokości pkt imisji nr 1). Organ wziął ponadto pod uwagę założenia planistyczne (ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego), zgodnie z którymi dla terenów sąsiadujących z DK22, dla których nie uwzględniono nawierzchni cichej, przewidziane zostały funkcje terenów mieszkalnych. Obecnie trwa postępowanie w spr. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację garaży i parkingów towarzyszących planowanej zabudowie mieszkalnej w obszarze dz. nr ew. 128 i 129 obr. 8 w Malborku. Obszarom dz. nr 137/8 czy 142/1 obr. 8 również takie funkcje przypisano.

Cicha nawierzchnia będąca rozwiązaniem „małoinwazyjnym" (również w aspekcie wpływu na krajobraz i wizualny odbiór), powinna być prewencyjnie stosowana w miastach o dużym natężeniu ruchu drogowego, gdzie wszechobecny jest hałas komunikacyjny, stale rośnie natężenie ruchu drogowego, i nie powinno ograniczać się jej stosowania. Stan klimatu akustycznego jest jednym z

podstawowych czynników wpływających na jakość środowiska, bezpośrednio odczuwalnym przez człowieka. Z przedstawionych w raporcie ooś analiz wielkości hałasu wynika, że będą występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przypomnieć należy, że analiza dotyczy miasta, gdzie gęstość zabudowy jest istotnie większa od pozamiejskich terenów. Tym bardziej tego rodzaju, proste niekontrowersyjne rozwiązanie, powinno być stosowane jako niezbędne minimum.

Nie zostały sprecyzowane przez organ uzgadniający wymagania stawiane ogrodzeniom ochronno-naprowadzającym dla płazów/ małych zwierząt. Tut. organ zwrócił również uwagę na rozbieżności występujące w treści postanowienia RDOŚ w Gdańsku między warunkiem określonym w pkt I ppkt 1.1.25 sentencji a uzasadnieniem – s. 19, czy s. 20 (uzasadnienie uwzględnia opis warunków, które nie zostały zawarte w sentencji postanowienia). W uzasadnieniu postanowienia RDOŚ wskazał natomiast, że ogrodzenia będą wykonane w sposób, który uniemożliwi wspinanie się, przechodzenie górą bądź dołem płazów, że będą posiadały odgięcie górnej krawędzi na zewnętrz drogi pod kątem 45-90 st., tworząc daszek (przewieszkę) o dł. 5 cm, że będzie ono wsparte na słupkach lub drewnianych palikach oraz że zostanie szczególna uwaga zwrócona na staranne i szczelne wykonanie łączenia sąsiednich pasów materiałów i zachowana zostanie szczelność ogrodzenia przy powierzchni gruntu. Ww. organ podał również w uzasadnieniu, że płotki ochronne i naprowadzające płazy należy wykonać pod nadzorem herpetologicznym, w terminie od początku września do końca lutego. Wskazał na konieczność dezynfekcji sprzętu oraz użycia rękawic przy przenoszeniu płazów na stanowiska zastępcze. Ponadto stwierdził, że należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. Gdy powstaną głębokie koleiny ze stagnującą wodą lub zastoiska, powinny być one skontrolowane przed ich zasypaniem ze względu na potencjalną obecność płazów, a w razie ich stwierdzenia należy je odłowić pod nadzorem przyrodniczym. Tego rodzaju koniecznych działań organ nie znajduje w warunkach (sentencji) postanowienia. Niezależnie od powyższego zabezpieczenia i formy ochrony zwierząt, na które organ uzgadniający wskazuje w treści uzasadnienia, zostały uwzględnione przez Burmistrza w warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Brak jest określenia przez organ uzgadniający innych rozwiązań projektowych pozwalających chronić zwierzęta na etapie użytkowania drogi. RDOŚ w Gdańsku wskazał jedynie, że należy *„w miejscach kolizji ogrodzenia ochronno-naprowadzającego z drogami podrzędnymi i wjazdami do posesji/ działek zaprojektować stoprynny"* (pkt II sentencji). Burmistrz określił w przedmiotowym zakresie precyzyjne warunki realizacji urządzeń, korzystając z dostępnych źródeł specjalistycznych, w tym m.in. z „Poradnika ochrony płazów" autorstwa Rafała T. Kurka, Mariusza Rybackiego, Marka Sołtysiaka (2011).

RDOŚ w Gdańsku zawarł bardzo ogólny wymóg, aby *„odprowadzanie wód opadowych/ roztopowych rozwiązać w oparciu, gdzie jest to możliwe, o sieć kanalizacji deszczowej;* *przed zrzutem do odbiornika poddać je podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających – osadniku i separatorze substancji ropopochodnych".* Preferowane przez RDOŚ w Gdańsku ujęcie wód opadowych i roztopowych w szczelne systemy kanalizacyjne nie jest jednak korzystnym dla środowiska rozwiązaniem. Takie rozwiązanie uniemożliwia lokalną retencję i zasilanie wód gruntowych. Szybkie odprowadzanie zwiększonej, na skutek rozbudowy sieci kanalizacyjnej, ilości wód do kanału Ulgi (odbiornik), może stanowić (łącznie ze strumieniem wód odprowadzanych w tym kanale) realne zagrożenie wystąpienia lokalnych wezbrań i powodzi, czy prowadzić do rozmywania/ zniszczenia kanału, który wymaga renowacji (zob. lista działań strategicznych dla obszaru dorzecza Wisły na stronie PGW Wody Polskie). Zwrócić przy tym należy uwagę, że obszar kanału Ulgi zakwalifikowany został do terenów zagrożonych podtopieniami a ujście do rzeki Nogat stanowi obszar, dla którego nie wykluczono zagrożenia powodzią. Kanał ten w istotnej części przebiegu pozbawiony jest dostatecznych umocnień. Nie bez znaczenia pozostaje również zamiar odprowadzania do kanału Ulgi ścieków pochodzących z planowanej do rozbudowy i przebudowy oczyszczalni ścieków przemysłowych KGS Oddział Cukrownia Malbork. Decyzją znak IM.6220.6.2022 z 23.09.2022 r. Burmistrz Miasta Malborka określił środowiskowe warunki realizacji ww. przedsięwzięcia (treść decyzji dostępna jest na stronie BIP UM Malborka). Zgodnie z założeniami KGS i warunkami ww. decyzji, ścieki z cukrowni, po podczyszczeniu, będą trafiały do kanału Ulgi (docelowo do Nogatu), w następujących ilościach:

- w czasie kampanii i w okresie bezpośrednio poprzedzającym kampanię (od 1 sierpnia do 31 stycznia, tj. 183 dni): $Q_{max\,s}$ = 0,08 m^3/s, $Q_{śr\,d}$ = 4 450 m^3/d, $Q_{dop\,r}$ = 814 350 m^3/rok,
- w pozostałym okresie (od 1 lutego do 31 lipca, tj. 182 dni): $Q_{max\,s}$= 0,01 m^3/s, $Q_{śr\,d}$ = 540 m^3/d, $Q_{dop\,r}$= 98 280 m^3/rok.

Łącznie w ciągu roku: $Q_{dop\,r}$ = 912 630 m^3/rok.

Ścieki te zawierają również zawiesinę oraz węglowodory ropopochodne charakterystyczne dla wód opadowych i roztopowych pochodzących z nawierzchni drogowych. Pobocznie organ pragnie poinformować o toczącym się postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację garaży i parkingów w ramach zabudowy wielorodzinnej

przy al. Wojska Polskiego, dz. nr ew. 128 i 129 obr. 8 w Malborku (w sąsiedztwie planowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i miejsca zrzutu wód z ww. zbiornika).

Kwestia odwodnienia drogi stanowiła jeden z filarów postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Burmistrza. Była również przedmiotem uzgodnień w zakresie rozwiązań projektowych. W efekcie wezwań, w tym wezwania RDOŚ w Gdańsku uszczegółowione zostały ogólne założenia i rozwiązania dot. sposobu odwodnienia drogi. Założenia te, w ocenie tut. organu, powinny zostać ponownie zbadane przy projektowaniu inwestycji drogowej na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dodać należy, że w korespondencji prowadzonej między Urzędem Miasta Malborka a Inwestorem/ biurem projektowym w latach 2018-2020 (m.in. pisma GKO.7012.12.2018/2020.WT z 17.04.2020r. czy GKO.7012.12.2018/2019.WT 23.05.2019 r. i in. – w aktach sprawy) wskazywany był wielokrotnie problem odbioru wód przez rów melioracyjny biegnący wzdłuż ul. Rakowiec (dz. nr 147 obr. 8) łączący się z rowem mającym ujście w rzece Nogat na wysokości śluzy Rakowiec w Malborku. Wskazywano na ograniczone możliwości przepływu wody przez śluzę kanałem kd500 w trakcie ulewnych deszczy. Określone zostały miejsca problematyczne - odcinek rowu km 361+400 przy istniejącym przepuście, dz. nr 127 i 128 obr. 8, gdzie następuje nagromadzenie wody w dużych ilościach podczas deszczy nawalnych.

Brak jest określenia przez organ uzgadniający wymagań dla dokumentacji niezbędnej do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w zakresie projektu gospodarki zielenią w zakresie wycinki i nasadzeń rekompensujących. Wyjaśnić ponownie wypada, że to ostateczne rozwiązania projektowe pozwolą precyzyjnie ustalić konieczny zakres wycinki oraz przypomnieć, że część drzew przeznaczonych do usunięcia może stanowić siedlisko dla pachnicy. Projekt wycinki drzew powinien zatem określać drzewa, które mogą stanowić siedlisko chronionych owadów, aby już przed przystąpieniem do prac związanych z wycinką zapewnić niezbędne środki ostrożności oraz ścisły nadzór przyrodniczy. RDOŚ w Gdańsku w pkt I.14 postanowienia określił zakres działań zapewniających ochronę pachnicy. Część z tych działań została uwzględniona w niniejszej decyzji (por. treść warunków z pkt I.14 lit. a-c). Dotyczą one warunków pogodowych i wysokości ścięcia drzew, które pozwolą zminimalizować ryzyko zniszczenia siedlisk, gdyby takowe wystąpiły. Warunki Burmistrza w zakresie ochrony pachnicy należy zatem traktować jako rozwiązanie prewencyjne, zapobiegające szkodom w przypadku przystąpienia do wycinki drzew co do których co prawda nie stwierdzono obecności chronionych owadów ale i nie wykluczono możliwości ich wystąpienia. W zakresie natomiast konkretnych działań co do sposobu postępowania z pachnicą w przypadku, gdy stwierdzona zostanie jej obecność, wskazanych przez RDOŚ w Gdańsku w pkt I.14 lit. d-e jako te, które powinny zostać zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, cyt.:

„e) zapewnić przeniesienie osobników tego gatunku do miejsc zapewniających im dalszy rozwój poprzez zastosowanie jednej z metod: przeniesienie owadów razem z próchnowiskiem (larw, poczwarek, postaci dorosłych) do innej dziupli;

f) po dokonaniu przeniesienia osobników tego gatunku wykonać ocenę skuteczności przyjętego sposobu przeniesienia gatunku",

Burmistrz uznał, że szczegółowe warunki i wymagania oraz ocena skuteczności przeniesienia owadów chronionych powinny wynikać z zezwolenia wydawanego na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.). Wykonywanie uprawnień wynikających z zezwolenia stanowi bardzo poważną ingerencję w środowisko, która przeprowadzona w sposób niewłaściwy, czy niezgodny z warunkami określonymi w zezwoleniu może doprowadzić do wystąpienia nieodwracalnych zmian w środowisku. Monitorowanie prawidłowości przebiegu działań jest jednym z kluczowych zadań, jakie spoczywają na organach właściwych do wydawania ww. zezwoleń.

Dodatkowe uzasadnienie dla nałożonego przez Burmistrza obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Nakładając powyższy obowiązek organ kierował się przesłankami wynikającymi z treści art. 82 ust. 2 ustawy ooś. Zgodnie z tym przepisem organ stwierdza obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4b;
2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
3) istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub

siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Katalog przypadków określonych w ww. przepisie ma charakter otwarty, na co wskazuje zwrot, jakim posłużył się ustawodawca („w szczególności"). Nakładając obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowiska organ może zatem wziąć uwagę także inne aspekty sprawy, w tym może kształtować treść decyzji w oparciu o zebrany materiał dowodowy, w tym o - wskazane w art. 80 ust. 1 ustawy ooś - wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

W orzecznictwie i komentarzach przyjmuje się, że jeżeli już na samym początku realizacji przedsięwzięcia wszystkie jego skutki środowiskowe są dobrze znane i nie budzą wątpliwości, to w zasadzie nie ma podstaw do nakładania obowiązku ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast jeżeli planowane przedsięwzięcie należy do grupy tych, których wpływ na środowisko jest trudny do przewidzenia lub na etapie prowadzenia postępowania w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia pojawiły się co do tego wątpliwości, to organ administracji wydając decyzję pozytywną, kierując się właśnie zasadą przezorności powinien nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. (wyrok WSA w Gdańsku z 30 czerwca 2011 r., II SA/Gd 312/11, Lex nr 898190). Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na środowisko wynika z zasady przezorności stanowiącej naczelną zasadę prawa ochrony środowiska stosowaną przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 6 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Tut. organ wyjaśnia zatem, że **powodem nałożenia obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest m.in.** brak przekonania organu co do zastosowanych założeń i prognoz wielkości emisji hałasu, co do analizy i oceny oraz przyjętych rozwiązań pozwalających ograniczyć oddziaływanie związane z hałasem drogowym, skuteczności i zasadności stosowania ekranów akustycznych, wykluczenia przez Inwestora możliwości zastosowania innych alternatywnych rozwiązań pozwalających zredukować poziom hałasu drogowego. Poniżej przedstawiono wyjaśnienia w ww. zakresie. Pozostałe aspekty, które powinny być zbadane na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dot. zakresu wycinki drzew i krzewów, identyfikacji możliwych siedlisk pachnicy dębowej, problematyki odwodnienia drogi zostały wyjaśnione w dedykowanych tym aspektom częściach uzasadnienia. Ocena oddziaływań wynikających ze zmiany warunków wizualno-estetycznych krajobrazu, wskazana jako jeden z elementów koniecznych do zbadania w trakcie ww. procedury, jest nieodzowna przy przyjęciu do realizacji ekranów akustycznych.

W obliczeniach poziomu hałasu Autorzy raportu ooś posłużyli się danymi pochodzącymi z GPR z 2015 roku, mimo wskazań organu o potrzebie uwzględnienia najbardziej aktualnych pomiarów. Do tego została zobowiązana Strona Wnioskująca w postanowieniu Burmistrza określającym wymagany zakres raportu ooś. Mimo wezwań organu, podczas których Strona była już w posiadaniu aktualnych danych, te nie zostały wykorzystane w obliczeniach. Autorzy raportu ooś wskazują, że dla GPR z 2015 roku przyjęty został jeden punkt pomiarowy w mieście - kilometraż referencyjny odzwierciedlający istniejące natężenie ruchu drogowego ok. 360+300 (al. Wojska Polskiego na wysokości ul. Nogatowej i Koszykowej). Jest to odcinek drogi o mniejszym natężeniu ruchu względem al. Rodła. Porównanie danych:

Natężenie ruchu	**Raport** ooś **(Tabela 49)**			**GPR 2020/ 21 (źródło: strona internetowa GDDKiA)**
	GPR 2015	**2025 prognoza**	**2030 prognoza**	
Osobowe	9 321	11 968	13 131	
Dostawcze	921	1 020	1 060	
Ciężarowe	365	407	424	
Ciężarowe z przyczepą	1 016	1 627	1 555	
Autobusy	228	262	262	
ŚDR – łącznie średniodobowe prognozowane natężenie ruchu	**11 851**	**15 284**	**16 432**	**23 839 - al. Rodła (odcinek na wys. pl. Słowiański – ul. Sikorskiego) 15 716 - ul. Sikorskiego – gr. Miasta**

Tut. organ podziela stanowisko Ministra Środowiska, który stwierdził, że *"weryfikując stan klimatu akustycznego środowiska, inwestor jest zobowiązany do przeprowadzenia zarówno badań w zakresie bieżącego natężenia ruchu pojazdów (przy przebudowie istniejących szlaków komunikacyjnych) oraz wykonania analiz prognostycznych po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji. Wyniki analiz bieżącego stanu środowiska oraz prognozowanych wielkości jego*

oddziaływania będą stanowić dla organu właściwego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podstawę do określenia w tym względzie sprecyzowanych uwarunkowań, w tym lokalizacji oraz parametrów urządzeń minimalizujących negatywny wpływ na środowisko".

Jak wielokrotnie podkreślał Burmistrz w wystosowanych do Strony wezwaniach, to od przeprowadzonych obliczeń wielkości emisji hałasu, ustalonych poziomów hałasu, wielkości przekroczeń, zależy to, jakie rozwiązania chroniące, gdzie i o jakich parametrach powinny zostać zastosowane. Przyjęcie docelowych rozwiązań powinny poprzedzać dogłębne analiza i ocena możliwych rozwiązań.

Odnośnie rozwiązań chroniących, w szczególności zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych i zaproponowanych przez Inwestora wariantów:

W przypadku **wariantu maksymalnej ochrony akustycznej**, Inwestor założył wykonanie 21 ekranów. Opis poniżej - Tabela 54. raportu ooś:

Lp.	Kilometraż drogi		Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
1	358+231	358+326	prawa	5	95	Mieszany
2	358+326	358+391	prawa	6	67	Mieszany
3	359+144	359+303	lewa	**8**	160	Mieszany
4	359+303	359+312	lewa	6	8	Mieszany
5	359+312	359+319	lewa	4,5	8	Mieszany
6	359+319	359+360	lewa	3	43	Mieszany
7	359+413	359+438	lewa	3,5	24	Mieszany
8	359+431	359+461	lewa	3	30	Mieszany
9	359+493	359+578	lewa	3	83	Mieszany
10	359+575	359+590	lewa	5	14	Mieszany
11	359+590	359+599	lewa	6	9	Mieszany
12	359+599	359+615	lewa	**7**	16	Mieszany
13	359+609	359+639	lewa	6	30	Mieszany
15	359+829	359+876	prawa	4,5	49	Mieszany
14	359+945	360+026	prawa	4,5	81	Mieszany
16	360+041	360+239	lewa	**7,5**	199	Mieszany
17	360+329	360+428	lewa	4	100	Mieszany
18	360+584	360+641	prawa	4,5	56	Mieszany
19	360+590	360+770	lewa	3	180	Mieszany
20	361+016	361+093	prawa	3	78	Mieszany
21	361+557	361+603	lewa	5,5	46	Mieszany

Wariant maksymalnej ochrony akustycznej zakłada realizację większej liczby ekranów w stosunku do wariantu proponowanego (ten zakłada 13 ekranów) oraz wariantu alternatywnego (tu 3 ekrany). Dla wybranych lokalizacji ekrany zostały podwyższone w stosunku do tych opisanych w wariancie proponowanym. Wskazano przy tym analogicznie, jak w pozostałych wariantach, na ekrany mieszane. Wariant maksymalnej ochrony akustycznej został odrzucony przez GDDKiA ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego (nie mógł by zatem być zastosowany). Dla tego wariantu – mimo, iż został on uznany za wariant maksymalnej ochrony akustycznej – nie zaproponowano cichej nawierzchni dla całego projektowanego odcinka DK22. Nie przewidziano takiej nawierzchni od początku projektowanego odcinka drogi (tj. od km 358+150) mimo prognozowanych przekroczeń norm hałasu. Nie zaproponowano skuteczniejszej nawierzchni cichej, jak również innych rozwiązań.

W zakresie wariantu proponowanego zakładającego realizację 13 ekranów (13 pozycji poniższej tabeli) oraz wariantu alternatywnego zakładającego realizację 3 ekranów (3 pierwsze pozycje poniższej tabeli):

Raport ooś - Tabela 56. Analiza ekranów akustycznych w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego i wpływu na krajobraz – opcja 1 (**wariant proponowany**).

Numer ekranu	Kilometraż drogi od ...do...		Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu	Komentarz
1	358+231	358+326	prawa	5	95	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
2	358+326	358+391	prawa	**6**	67	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania, ale jako obniżony do wysokości 6 m (ograniczenie dominacji w krajobrazie miasta)

3	359+144	359+254	lewa	6	111	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
4	359+303	359+312	lewa	6	8	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
5	359+312	359+319	lewa	4,5	8	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
6	359+319	359+360	lewa	3	43	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
7	359+413	359+438	lewa	3,5	24	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
8	359+431	359+461	lewa	3	30	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
9	359+493	359+578	lewa	3	83	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
10	359+575	359+590	lewa	5	14	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
11	359+590	359+599	lewa	6	9	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
12	359+599	359+615	lewa	7	16	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
13	359+609	359+639	lewa	6	30	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania

Autorzy raportu ooś podnoszą, że **przy wyborze wariantu proponowanego i alternatywnego kierowali się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz potrzebą eliminacji dominant w krajobrazie miejskim**. W zakresie BRD analizą objęto takie aspekty jak zapewnienie odpowiedniego dla drogi krajowej klasy GP poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – jednym z głównych celów analizowanej inwestycji jest likwidacja jednego z miejsc niebezpiecznych w ciągu dróg krajowych. W tym celu zaprojektowano chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, poprawiono widoczność, zapewniono odpowiednio widoczne i bezpieczne zjazdy/wjazdy na drogę krajową. Aby zastosować szereg z proponowanych ekranów konieczne by było wykonanie w nich przesuwnych bram wjazdowych, aby zapewnić ciągłość zabezpieczenia akustycznego oraz możliwość wjazdu na posesję. Konsekwencją tego jest konieczność zapewnienia miejsca na zatrzymanie się pojazdu na drodze do czasu otworzenia się bramy w ekranie. Z uwagi na brak miejsca w pasie drogowym (bliskość zabudowy, infrastruktura drogowa i towarzysząca) nie ma możliwości zrobienia zatok lub szerokiego pobocza. W takim przypadku samochody wjeżdżające/ wyjeżdżające z bram będą stanowiły zagrożenie dla innych pojazdów i znacząco wzrasta ryzyko. Z tego też względu w przypadku, gdy dla analizowanego ekranu nie ma możliwości zapewnienia bezpiecznego dojazdu do posesji zalecono rezygnację z niego.

W zakresie podnoszonej potrzeby eliminacji dominant w krajobrazie, Autorzy raportu ooś wskazali, że Malbork nie charakteryzuje się wysoką zabudową**(?)** i posiada uporządkowany układ urbanistyczny. W związku z czym **unikano stosowania ekranów wyższych niż 6,0 m**, gdyż wyższe ekrany są bardzo widoczne, przytłaczają swoją strukturą i dominują w krajobrazie miejskim. W tabelach nr 56 i 57 raportu ooś, które dotyczą wariantów proponowanego i alternatywnego, dla ekranu nr 2 zawarto uwagę, cyt.: *„ekran możliwy do wykonania, ale jako obniżony do wysokości 6m (ograniczenie dominacji w krajobrazie miasta)".* W tabeli nr 54 opisującej ekrany akustyczne zakładane dla wariantu maksymalnej ochrony akustycznej ekran nr 2 również ma 6 m wysokości (wyższe są ekrany nr 3, 12, 16). Natomiast ekran nr 12 w wariancie proponowanym ma wysokość 7 m.

W raporcie ooś zaproponowano, aby dolna cześć ekranów mieszanych (część pochłaniająca) została obsadzona pnączami (winobluszcz trójklapowy *Parthenocissus tricuspidata*, winobluszcz pięciolistkowy odmiana murorum *Parthenocissus quinquefolia,* bluszcz pospolity *Hedera helix*), co dodatkowo ma poprawić wkomponowanie ekranów w krajobraz. **Tut. organ w pełni podziela założenie o zasadności dokonywania nasadzeń pnączy wzdłuż ekranów.** Pnącza sprawiają, że ekran lepiej wpisuje się w krajobraz. Łagodzą negatywny wizualny odbiór urządzeń w przestrzeni miejskiej. Wspomagają jednocześnie redukcję zanieczyszczeń powietrza. W tym zakresie zatem organ ustalił w warunkach realizacyjnych wymóg wprowadzenia i zapewnienia funkcji nasadzeń przy ekranach, w przypadku ich realizacji. Określił jednocześnie szczegółowe wymagania co do gatunków roślin, wymaganej bieżącej pielęgnacji i uzupełniania ubytków w nasadzeniach.

Wariant alternatywny - w założeniu Autorów raportu ooś - jest wariantem kompromisowym, który ma łagodzić negatywny wpływ ekranów na krajobraz, w tym krajobraz kulturowy miasta, i który jednocześnie odpowiada opiniom konserwatorskim.

W treści raportu ooś w zakresie wariantu alternatywnego wskazuje się, że Malbork jest miastem turystycznym, gdzie znaczna część budynków jest objęta ochroną konserwatorską tak na szczeblu wojewódzkim (rejestr zabytów, wojewódzka ewidencja zabytków), jak i gminnym (gminna ewidencja zabytków). Część z tych budynków zlokalizowana jest w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi krajowej. Wykonanie ekranów akustycznych na wysokości tych budynków znacząco pogorszyłoby ich odbiór, zaburzyłoby układ przestrzenny tkanki zabytkowej. GDDKiA, wskazując na powyższe aspekty, powołała się na opinię Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku (pismo z 4 grudnia 2018 r. znak: ZN.5152.519.2018.KK w Załączniku Nr 1 do raportu ooś).
Tut. organ wyjaśnia w powyższym zakresie, że:

1. **Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku** w piśmie ZN.5152.519.2018.KK z 4.12.2018 r. **przedstawił stanowisko o dopuszczeniu realizacji ekranu przy al. Rodła** o wys. 6 m i **dł. 65 m w km: od 358+327 do 358+390 str. P** (również ekranu o wys. 7,5 m i dł. 110 m w km: od 359+130 do 359+6245? - ten nie dotyczy al. Rodła). Odpowiada powyższe w przybliżeniu parametrom i lokalizacji ekranu nr 2 (zob. poniższa tabela).
2. **Miejski Konserwator Zabytków w Malborku stał na niezmiennym stanowisku - nie dopuszczał montażu ekranów wzdłuż al. Rodła w Malborku**.
3. **Raport ooś** dla wariantu alternatywnego i dla wariantu proponowanego **zakłada realizację** wzdłuż al. Rodła dwóch łączonych **ekranów nr 1 i 2 (wys. 5 i 6 m) w km: od 358+231 do 358+391, str. P, o łącznej długości 162 m** (ekran o wysokości 5 m dł. 95 m oraz ekran o wysokości 6 m dł. 67 m) – poz. 1 i 2:

Raport ooś: Tabela 57. Wykaz zabezpieczeń akustycznych możliwych do realizacji po uwzględnieniu opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i Miasta Malborka opcja 2:

Nr ekranu	Kilometraż drogi		Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu	Komentarz
1	358+231	358+326	P	5	95	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania
2	**358+326**	**358+391**	P	6	**67**	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania, ale jako obniżony do wysokości 6 m (ograniczenie dominacji w krajobrazie miasta)
3	359+144	359+254	L	6	111	Mieszany	Ekran możliwy do wykonania

Z powyższego wynika, że wariant alternatywny nie odpowiada warunkom PWKZ w Gdańsku z 2018 roku. Opinia PWKZ w Gdańsku z 2022 roku (pismo znak ZN.510.61.2022.ReKo) w zakresie założeń inwestycyjnych, w tym realizacji ekranów wzdłuż al. Rodła jest negatywna. Powyższe stanowisko odpowiada ocenie Narodowego Instytutu Dziedzictwa, który w protokole z dn. 27.10.2022 r. (wpływ: 29.12.2022 r.) z lustracji terenowej, przeprowadzonej w ramach monitoringu miejsca światowego dziedzictwa (Zamek krzyżacki w Malborku), stwierdza że zagrożeniem dla obiektu chronionego, oddziałującym na obiekt, stanowiącym kluczowy problem w ochronie zabytku, są planowane w ciągu DK22 ekrany akustyczne.

Co do wariantowania przedsięwzięcia, które było jednym z kluczowych elementów postępowania wyjaśniającego:.

GDDKiA konsekwentnie negowała dopuszczalność zbadania wariantu alternatywnego zakładającego zastosowanie innych niż ekrany akustyczne rozwiązań pozwalających ograniczyć negatywne oddziaływanie wynikające z emisji hałasu. Nakładając na Stronę obowiązek zbadania wariantu bez ekranów, Burmistrz wyraźnie wskazał, że wariant ten musi uwzględniać inne łączne rozwiązania wpływające na obniżenie poziomu hałasu drogowego. Organ wymienił przy tym rozwiązania (nawierzchnia cicha o wyższym od proponowanego współczynniku tłumienia - powyżej 3 dB, wprowadzenie zieleni izolacyjnej, zmiana przekroju poprzecznego drogi, odpowiednie zaprojektowanie skrzyżowań, jak również ewentualne wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu drogowego, zmiany organizacji ruchu drogowego, redukcji zatrzymań i innych zmian w organizacji ruchu drogowego, o ile będą one prowadziły do redukcji poziomu hałasu drogowego). Organ dał Inwestorowi jednocześnie możliwość wyboru własnych rozwiązań. Inwestor

nie przedstawił opisu żądanego wariantu, uznając go za nieracjonalny, niewypełniający zasad ustawy - Prawo ochrony środowiska, zgodnie z którymi obowiązkiem zarządcy drogi jest zapewnienie dotrzymania wymaganych prawem standardów emisyjnych (dopuszczalnych poziomów hałasu). Tu należy zwrócić uwagę na uzasadnienie, jakim posłużył się Inwestor, które zostało przytoczone przez RDOŚ w uzasadnieniu postanowienia uzgadniającego, że *„W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko* ***wariantowano sposób zapewnienia ochrony akustycznej, jednak ograniczono się do katalogu rozwiązań uznanych za technicznie wykonalne – czyli analizie poddano wyłącznie warianty racjonalne."*** **Technicznie wykonalne są również rozwiązania wskazane przez Burmistrza, jako te które wymagały zbadania na etapie raportu ooś. Trudno tut. organowi jest uznać, aby naprawdę wszystkie, z przywołanych przez organ, rozwiązań były technicznie niewykonalne i nie były racjonalne - czyt.** zastosowanie innej skuteczniejszej nawierzchni drogowej, realizacja ronda, zmiana lokalizacji przystanków autobusowych, dostosowanie ruchu drogowego do potrzeb wynikających z natężenia ruchu drogowego (które jest zmienne w porze dnia i w porze nocy, czy też wzrasta w sezonie turystycznym przypadającym na okres letni), wprowadzenie kontroli prędkości jazdy (która często jest przekraczana na DK22, gdyż jest to droga tranzytowa). Zauważyć przecież należy, że dla przedsięwzięć polegających na przebudowie drogi, w praktyce przyjęło się, że wariantowaniu mogą podlegać m.in. rodzaj skrzyżowania, rodzaj nawierzchni drogowej, sposób odwodnienia, rodzaj obiektów inżynierskich, warianty organizacyjne (ograniczenie prędkości, wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów ciężkich), warianty dotyczące urządzeń zabezpieczających środowisko przed zanieczyszczeniem. Warianty przedsięwzięcia powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z tych wariantów będzie oddziaływać na środowisko, w tym ludzi, ponieważ ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko w jak najpełniejszym wymiarze. Zaproponowane w raporcie ooś warianty są wariantami inwestorskimi, zgodnymi z interesem wnioskodawcy. Poza zmianami dotyczącymi liczby ekranów nie wnoszą one żadnych innych istotnych zmian. Jednocześnie **sam Inwestor stwierdza, że wariant proponowany i alternatywny są ze sobą w pełni porównywalne** (wyjaśnienia przedstawione w Aneksie nr 1 do raportu ooś). Jeśli tak, to czy wariantowanie polegające na doborze rozwiązań w zakresie ochrony przed hałasem, pozwoliło na pełną ocenę oraz dokonanie wyboru najkorzystniejszych dla środowiska rozwiązań chroniących? W ocenie tut. organ nie, stąd też organ uznał za zasadne przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, która pozwoli ponownie przeanalizować i wybrać rozwiązania najkorzystniejsze z możliwych do zastosowania, przy uwzględnieniu wszystkich elementów środowiska.

Zauważyć należy jednocześnie, że skuteczność stosowania ekranów w obszarach miejskich, zwłaszcza w sąsiedztwie wysokiej zabudowy, jest podważana przez specjalistów. Zasadne jest łączne stosowanie różnych metod. Jak wynika z prezentowanych powszechnie opinii:

- „Często połączenie różnych sposobów i metod we wszystkich strefach umożliwia uzyskanie efektu skumulowanej ochrony przed hałasem drogowym. Procedura taka wymaga jednak znacznej wiedzy specjalistów kilku branż (projektant drogowy, akustyk, inżynier ruchu drogowego, specjalista od nawierzchni itd.) Jedną z podstaw stosowania ekranów akustycznych powinna być ich wysoka efektywność akustyczna. Efektywny ekran powinien zapewniać pełną ochronę zabezpieczanemu obiektowi lub obszarowi. Uzyskanie wysokiej efektywności w wielu przypadkach (zwłaszcza w rozwiązanych miejskich) jest niezwykle trudne (izbudujemy.pl: „Metody i sposobu ochrony przed hałasem drogowym" źródło: Internet).
- Potwierdza powyższe również Minister Środowiska stwierdzając, że jakkolwiek za środki minimalizujące akustyczne oddziaływanie dróg powszechnie uznawane są ekrany/ wały ziemne, to należy zauważyć że nie w każdej sytuacji urbanistycznej są one skuteczne (pismo DZŚ-III.404.71.2017.MW z 19.12.2017 r.).
- Dla zapewnienia skuteczności ekranu akustycznego, a tym samym efektywności skutku wyciszenia względem poniesionych nakładów finansowych, musi być spełnione jednocześnie szereg warunków dot. akustyki i bezpieczeństwa ruchu. Ekrany powinny być dostatecznie wysokie, aby mogły osłonić przed hałasem wyższe kondygnacje zabudowy wysokiej, muszą być dostatecznie długie – ten warunek eliminuje stosowanie ekranów wzdłuż działek w mieście, gdyż wymagałoby to przesłonienia sąsiednich działek, na co ich władający mogą nie wyrazić zgody, ekran nie powinien mieć przerw, nie może powodować ograniczenia widoczności. Nie może powodować nadmiernego zacienienia. Mnogość problemów eliminuje w większość przypadków skuteczne zastosowanie ekranów akustycznych wzdłuż ulic w zwartej zabudowie miejskiej lub zabudowie jednorodzinnej obsługiwanej wjazdami na posesje danej ulicy. Jedynym skutecznym działaniem ograniczającym hałas komunikacyjny pochodzący z ruchu tranzytowego jest budowanie obwodnic i ulic zbiorczych o małej liczbie skrzyżowań i wydzielonych pasach ruchu, które można skutecznie osłaniać ekranami

akustycznymi. (NTL – M. Kirpluk „Opinia nt. możliwości stosowania ekranów przy ulicach w mieście," 3.10.2006 r., źródło: Internet).

- Ochroną przed hałasem za pomocą ekranu akustycznego objęte być powinny raczej osiedla o zabudowie niskiej (maks. 2-4 kondygnacje). Zastosowanie ekranu akustycznego w przypadku osiedli z budynkami wysokimi (wielokondygnacyjnymi) powoduje, że ochronie przed hałasem za pomocą ekranu podlega jedynie obszar tego osiedla oraz najniższe kondygnacje budynków wysokich. Kondygnacje wyższe pozostają bez ochrony. Dodatkowo w takich sytuacjach mogą wystąpić oceny pogorszenia się sytuacji akustycznej na wyższych kondygnacjach. W celu zapobieżenia takim ocenom, na krawędzi górnej ekranu zastosować należy tzw. dyfraktory. Stosowanie ekranów akustycznych na terenach silnie zurbanizowanych w typowej zabudowie miejskiej jest w większości przypadków bezcelowe. Realizując ochronę przed hałasem pochodzącym od dużych tras komunikacyjnych na terenach zurbanizowanych rozpatrywać należy na ogół zespoły ekranów akustycznych łączone z równoległym zastosowaniem innych rozwiązań. W przypadku braku możliwości zapewnienia wymaganych lokalizacji ekranu w bezpośrednim sąsiedztwie źródła, wysokości ekranu, długości ekranu „ciągłego" (bez przerw), przekraczającej znacznie rozmiar liniowy obiektu chronionego, z zastosowania ekranu należy bezwzględnie zrezygnować, przeznaczając niemałe przecież środki na inne cele (dr inż., Radosław Kucharski „Podstawy stosowania ekranów akustycznych w środowisku", źródło: Internet).

Chcąc wyjaśnić i ocenić możliwość zastosowania innych rozwiązań organ wzywał Stronę m.in. do porównania między sobą oraz przedstawienia wad i zalet **dostępnych nawierzchni drogowych**. **Jak wynika z opracowania zleconego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska** z 2014 roku, pt.: *„Wpływ nawierzchni drogowych na hałas środowiska w otoczeniu drogi"* autorstwa prof. dr hab. inż. Dariusza Sybilskiego (źródło: Internet), zwiększenie zawartości wolnych przestrzeni w asfalcie porowatym z 15-18% v/v do co najmniej 22% v/v pozwala na redukcję hałasu samochodów osobowych o około - 6,5 dB (A) i ciężarowych o około -4,5 dB(A). Układ dwuwarstwowy powoduje zmniejszenie hałasu drogowego o 8-10 dB (A), przy warstwie nawierzchni (podłoże) pod asfaltem porowatym uszczelnionej membraną asfaltową (skropienie asfaltem 2-3 kg/m^2 lub rolowa membrana asfaltowa zbrojona siatką szklaną). Przyjęcie układu dwuwarstwowego daje większą efektywność, mniejsze problemy zimowego utrzymania, lepsze odwodnienie, mniejsze zanieczyszczenie. Jak wskazuje autor opracowania z doświadczeń wynika, że dodatek gumy do mieszanki mineralno-asfaltowej w warstwie ścieralnej nawierzchni zmniejsza hałas toczenia kół pojazdów. Właściwości nawierzchni z asfaltem modyfikowanym gumą (tecRoad) są równorzędne z nawierzchniami z asfaltem modyfikowanym polimerem. W przypadku modyfikacji mieszanki mineralno-asfaltowej gumą na mokro (modyfikacja asfaltu lub dodatek granulatu gumowo-asfaltowego) uzyskuje się poprawę właściwości nawierzchni – odporność na deformacje trwałe w wysokiej temperaturze, właściwości reologiczne lepiszcza, odporność na pękanie niskotemperaturowe, odporność na działanie wody. **Porównując typy nawierzchni, efektywność zmniejszenia hałasu w przypadku asfaltu porowatego wynosi 5-8 dB (A), przy układzie dwuwarstwowych już do 10 dB (A), natomiast w przypadku nawierzchni SMA lub BBTM - 2-6 dB (A).** Jak wyjaśnia autor opracowania, **zastosowanie asfaltu porowatego, zwłaszcza dwuwarstwowego, jest najbardziej skuteczną metodą redukcji hałasu**. Oczywiście asfalt porowaty ma również swoje wady (podobnie inne rodzaje nawierzchni) - jest trudniejszy w zimowym utrzymaniu i mniejsza jest jego trwałość (średnio 8 lat, warstwa szczelna – 10 lat). Ma jednak, jak wykazano, szereg zalet. Przypomnieć należy, że **proponowana przez Inwestora nawierzchnia ma zmniejszyć hałas o 3 dB.**

Jednym z wymienionych przez organ rozwiązań, które podaje się przez specjalistów jako te, które umożliwiają redukcję hałasu drogowego było zastosowanie ronda w miejscu zwykłego skrzyżowania. To rozwiązanie zostało odrzucone przez Inwestora. Jak wskazują dostępne specjalistyczne opracowania (np. Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018, opracowany przez firmę Akustix, dostępny w Internecie), z uwagi na wzrost hałasu w wyniku przyspieszania i hamowania w rejonie skrzyżowań, budowa rond zamiast skrzyżowań jest korzystna. Działanie to stosuje się w celu uspokojenia i zwiększenia płynności ruchu, co przy okazji skutkuje też zmniejszeniem emisji hałasu drogowego. Wielkość redukcji hałasu zależy od kilku czynników: promienia ronda, prędkości ruchu na dojeździe i odjeździe oraz od lokalizacji obserwatora w stosunku do ronda. **Spodziewany spadek emisji hałasu w wyniku budowy ronda wynosi do ok. 4 dB**. O realizację ronda w miejscu skrzyżowania DK22 z ul. Daleką wnosiła Rada Gospodarcza przy Burmistrzu Miasta Malborka.

Dla wariantu, który Inwestor powinien był zbadać i opisać w raporcie ooś, zakładającego realizację niższych od proponowanych ekranów ale z zastosowaniem oktagonów wraz z cichą nawierzchnią o podwyższonych parametrach tłumienia hałasu,

Inwestor przedstawił jedynie wyjaśnienia, zgodnie z którymi ten typ ekranów może okazać się nieskuteczny (por. opis problemu w dokonaniu oceny tego rozwiązania na podstawie przedłożonych przez Inwestora wyjaśnień). Jak wynikałoby jednak z opracowań specjalistycznych „**Zainstalowanie oktagonu pozwala dodatkowo zredukować wysokość ekranu, przy zachowaniu tego samego efektu akustycznego**. Skuteczność akustyczna została określona na podstawie normy PN ISO 10847:2002, w której porównano efektywności tłumienia ekranów akustycznych tej samej wysokości, z zainstalowanymi dwoma rodzajami oktagonów i bez nich. **Ekran z zainstalowanym reduktorem oktagonalnym otrzymał wyniki lepsze o średnio 1-3 dB, w zależności od średnicy oktagonu**, przy czym oktagon o średnicy 600mm wykazywał większą efektywność, ze względu na swoje parametry konstrukcyjne (Barbara Galińska, Joanna Kopania: „Hałas drogowy, a skuteczność ekranów z oktagonalnymi reduktorami dźwięku, Bezpieczeństwo i ekologia, AUTOBUSY *6/2016).*

W zakresie wariantu z ekranami gabionowymi Inwestor uznał skuteczność ww. ekranów jako porównywalną z prezentowanymi. W literaturze branżowej wskazuje się natomiast, że **wypełnienie ekranów jest jednym z istotnych elementów wpływających na skuteczność tych urządzeń**. Przy wyborze ekranu ważna jest jego trwałość, odporność na zniszczenia, uszkodzenia, korozję itp. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że degradacja ekranu jest tym szybsza im bliżej jest on zlokalizowany względem pasów ruchu. Następuje to w wyniku dużej agresji środowiska – znaczne różnice temperatur, stosowanie soli w zimowym utrzymaniu, a także materiałów sypkich powodujących uszkodzenia mechaniczne. **Wariantowanie ekranów pod kątem rodzaju wykorzystywanych do jego realizacji materiałów może mieć istotne znaczenie jeśli chodzi o skuteczność redukcji hałasu, trwałość, zachowanie estetyki**.

Co do diagnozy akustycznej oraz skuteczności ekranów przedstawionych w raporcie ooś:

Jak wynika z raportu ooś, dla potrzeby analizy akustycznej dokonano kwalifikacji terenów pod względem wymagań ochrony przed hałasem. Prognozę równoważonego poziomu hałasu w zakresie raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano w oparciu o program SoundPLAN wersja 7.4. Do wykonania prognoz przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą z normą PN-ISO 9613-2:2002. Do prognoz hałasu, program SoundPlan wymaga wprowadzenia szeregu danych ruchowych, takich jak: natężenie ruchu, udział pojazdów lekkich i ciężkich oraz prędkości tych pojazdów. Jedną z podstawowych informacji jest także dokładne określenie położenia zabudowy w stosunku do źródła hałasu (drogi). W przypadku analizowanej inwestycji informacje te odczytano z map do celów projektowych oraz MPZP. Dane te zostały zweryfikowane przy pomocy ortofotomapy podczas wizji terenowej. Program SoundPLAN mając zadaną siatkę pomiarową o rozmiarze 10 metrów, prowadzi obliczenia opierając się na metodzie trójkątów i mierzy rozkład fal bezpośrednich i odbitych (do trzeciego odbicia) dwoma niezależnymi promieniami. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka drogi, a wyniki obliczeń z uwzględnieniem przeciętnego błędu (± 2 dB) można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy. Prognozy równoważnego poziomu dźwięku wykonano na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu. Do oceny uciążliwości akustycznej powodowanej ruchem samochodów na analizowanym odcinku drogi wykorzystano dane o istniejącym i prognozowanym natężeniu ruchu opracowane na potrzeby dokumentacji projektowej.

Tabela 49 Średniodobowe prognozowane natężenie ruchu na analizowanym odcinku drogi

Odcinek DK22	Prognozowane natężenie ruchu [pojazdy na dobę]		
	2015 [wg GPR]	2025 rok	2030 rok
Osobowe	9321	11 968	13 131
Dostawcze	921	1 020	1 060
Ciężarowe	365	407	424
Ciężarowe z przyczepą	1016	1 627	1 555
Autobusy	228	262	262
ŚDR – łącznie	**11 851**	**15 284**	**16 432**

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem* przyjęto podział potoku ruchu na dwie kategorie pojazdów:
- PL – pojazdy lekkie (samochody osobowe i dostawcze),
- PC – pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe, autobusy).

Informacje na temat natężenia ruchu oraz udziału pojazdów ciężkich, jakie przyjęto do analiz znajdują się w tabelach poniżej, natomiast prędkość pojazdów użytą w prognozach podobnie jak w przypadku powietrza:
Średnia prędkość podróży na terenie zabudowanym:
- pojazdy osobowe i dostawcze V = 50 km/h,
- samochody ciężarowe i autobusy V = 50 km/h.

Średnia prędkość podróży poza terenami zabudowanymi:
- pojazdy osobowe i dostawcze V = 90 km/h,
- samochody ciężarowe i autobusy V = 80 km/h.

Tabela 50 Godzinowa prognoza ruchu wykorzystana w analizie akustycznej

Horyzont czasowy	[poj./h]		DZIEŃ		NOC	
	Odcinek		PL	PC	PL	PC
2025	DK22	Malbork – Królewo	690	122	244	43
2030	DK22	Malbork - Królewo	754	119	266	42

PL – pojazdy lekkie, PC – pojazdy ciężkie

Jako wskaźniki oceny uciążliwości hałasu z odcinka drogowego przyjęto:
- równoważny poziom hałasu dziennego LAeqd, określony dla pory dziennej w czasie od 6:00 do 22:00 dla T = 16 godzin,
- równoważny poziom hałasu nocnego LAeqn określony dla okresu T = 8 godzin pory nocnej w czasie od 22:00 do 6:00.

Wzdłuż inwestycji występują tereny:
- MN – zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- MR – zabudowy zagrodowej,
- MU – mieszkaniowo-usługowe
- R - rekreacyjno – wypoczynkowe,
- UO – usług oświaty – zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Zgodnie z powyższym dla terenów sąsiadujących z projektowaną inwestycją określono następujące wartości dopuszczalne równoważnego poziomu dźwięku:
- dla pory dnia (6:00 – 22:00): 61 dB i 65 dB,
- dla pory nocy (22:00 – 6:00): 56 dB.

Na potrzeby raportu ooś wykonano modelowanie hałasu celem określenia maksymalnego negatywnego oddziaływania w tym zakresie. W tabeli nr 53 raportu ooś przedstawiono wyniki prognozy równoważnego poziomu dźwięku w przypadku braku realizacji zabezpieczeń akustycznych, w punktach imisji hałasu znajdujących się przy budynkach chronionych, dla obu analizowanych horyzontów czasowych (rok oddania inwestycji do użytkowania – 2025 oraz rok 2030). Z wyników przedstawionych w tej tabeli wynika, że budynki mieszkalne zlokalizowane w najbliższym sąsiedztwie drogi znajdą się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach wyższych od dopuszczalnych. **Maksymalne wartości przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu wyniosły:**

1. **w przypadku budynków usytuowanych wzdłuż al. Rodła:**

- **2025:**
Dzień: 1,4 dB – pkt imisji nr 1,
Noc: **5,9 dB** – pkt imisji nr 1, 5,4 dB – pkt imisji nr 5,
- **2030:**
Dzień: 1,4 dB – pkt imisji nr 1,
Noc: 5,9 dB – pkt imisji nr 1, 5,3 dB - pkt imisji nr 5,

2. **w przypadku budynków usytuowanych wzdłuż al. Wojska Polskiego:**

- **2025:**
Dzień: 7,2 dB – pkt imisji 16, 7,5-7,8 dB – pkt imisji 21-22,
Noc: 7,2 do 8,4 dB – pkt imisji nr 17-18, ± 9dB dla pkt imisji: 20 (8,8 dB), 25 (9,2-9,4 dB), 46-47 (9,4-**9,7 dB**),
- **2030:** wartości na takim samym poziomie jak rok 2025, w niektórych przypadkach wartości były wyższe o 0,1 dB.

Za wyjątkiem pkt imisji nr 5 i 16, dla wyżej opisanych obszarów nie przewidziano realizacji ekranów akustycznych, ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla ww. punktów immisji tut. organ wskazał wymóg przeprowadzenia pomiarów hałasu dla potrzeb wykonania analizy porealizacyjnej.

Autorzy raportu ooś przedstawili również prognozę hałasu <u>po zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących</u> w postaci cichej nawierzchni, która ma zapewnić redukcję hałasu o 3 dB oraz ekranów (wariant wnioskowany). Wg prognozy, w przypadku al. Rodła, której ekranowanie wzbudziło wśród uczestników postępowania oraz konserwatora zabytków największy sprzeciw, prognozowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku wyniosły (bez i po zastosowaniu zabezpieczeń):

1. **bez proponowanych przez Inwestora rozwiązań chroniących, o czym mowa była wyżej:**

- pkt imisji nr 1 (obszar przystanku autobusowego):
  - dzień: 2025 – 0,2 do 1,4 dB, 2030 - 0,3 do 1,4 dB,
  - noc: 2025 – 4 do **5,9 dB**, 2030 – 3,9 do **5,9 dB**.
- pkt imisji nr 2 – 6 (za przystankiem autobusowym, w kierunku ul. Sikorskiego):
  - dzień: 2025 – 0,1 do 0,8 dB, 2030 – 0,1 do 0,9 dB,
  - noc: 2025 – 1,3 do **5,4 dB**, 2030 – 1,2 do **5,3 dB**,

2. **po zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących (wariant proponowany)**:

- pkt imisji nr 1 (po zastosowaniu nawierzchni cichej):
  - dzień: 2025 i 2030 – brak przekroczeń,
  - noc: 2025 – 0,7 do 2,5 dB, 2030 – 0,7 do **2,5 dB**,
- pkt imisji nr 2 - 6 (po zastosowaniu cichej nawierzchni i 2 ekranów o wys. 5 i 6 m) - nie stwierdzono wystąpienia przekroczeń.

Przypomnijmy, że wartość błędu obliczeniowego kształtuje się na poziomie ±2 dB.

Należy ponownie odwołać się do literatury branżowej i specjalistów od hałasu drogowego, którzy wskazują na **możliwość osiągnięcia przez wybrane nawierzchnie drogowe, w połączeniu z właściwą technologią realizacji tych nawierzchni, wartość redukcji hałasu drogowego zbliżającą się nawet do ok. 10 dB**.

Pkt imisji nr 1, co może mieć znaczenie przy analizie innych dodatkowych rozwiązań, (odrzucono możliwość wykonania ekranu) usytuowany jest na wysokości przystanku autobusowego, przy budynku najdalej wysuniętym w kierunku drogi. Inwestor nie odniósł się do kwestii podnoszonej przez organ co do możliwości zmiany lokalizacji przystanku.

Z przedstawionej prognozy hałasu wynika, że istotniejsze znaczenie odgrywa pora nocy, dla której dopuszczalne przepisami poziomy hałasu są niższe.

Wobec braku przedstawienia opisu żądanych przez organ wariantów, ich zbadanie, ocena, porównanie między sobą oraz z wariantem proponowanym, okazały się niemożliwe na tym etapie procedowania. Burmistrz nie nabył przeświadczenia, że wskazane przez niego warianty były nieracjonalne, jak twierdzi Inwestor. Podkreślić ponownie należy, że **zaproponowane w raporcie ooś ekrany akustyczne zostały zanegowane przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, również przez Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku**. Proponowane rozwiązania zostały ocenione przez ww. organy jako te, które będą wywierały negatywny wpływ na krajobraz kulturowy, w tym na zabytki. **Przeciwni realizacji ekranów są również mieszkańcy, którzy czynnie wzięli udział w postępowaniu oraz przedstawiciele Malborskiej Spółdzielni mieszkaniowej w Malborku występujący w imieniu lokatorów budynków mieszkalnych sąsiadujących z drogą**. Zwrócić uwagę należy również na **negatywne aspekty ekranów.** Ekrany stanowią przegrodę fizyczną, przez co mogą pełnić niekorzystną rolę w przewietrzaniu się miast, polegającą na zatrzymaniu mas powietrza oraz spalin w bezpośrednim otoczeniu drogi. Ekrany mogą zagrażać ptakom i nietoperzom (zob. zinwentaryzowane siedlisko nietoperzy w obszarze k. Ulgi). Wraz z upływem czasu w trakcie eksploatacji drogi z ekranami pojawia się zjawisko tzw. klawiszowania - wyeksploatowane ekrany wskutek podmuchu wiatru same generują hałas. Ekrany stwarzają dogodne warunki dla szerzenia się przestępczości. Niektóre osoby czują się odizolowane widząc ścianę przed domem. Ekran odbiera dostęp do światła słonecznego, co ma wiele negatywnych konsekwencji psychologicznych i zdrowotnych - ludzie żyjący w cieniu ekranów często cierpią z powodu obniżonego nastroju. Dodatkowo sytuację pogarsza fakt, że muszą oni korzystać ze sztucznego oświetlenia w dzień, co wiąże się z wyższymi kosztami a te są istotne w obecnej sytuacji ekonomicznej.

Projekt budowlany, który na etapie postępowania dotyczącego wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej **zostanie sporządzony i zweryfikowany przez organ budowlany, będzie przedmiotem oceny PWKZ w Gdańsku**. Przyjęcie ostatecznych zatem rozwiązań ograniczających oddziaływanie hałasu drogowego i ewentualnie urządzeń ochronnych w postaci ekranów nastąpi po uwzględnieniu stanowiska ww. organu. Ważne będą w tym przypadku aspekty krajobrazowe, estetyczne i kompozycyjne inwestycji drogowej. Ekrany są zazwyczaj odbierane jako nieestetyczne rozwiązania drogowe. Z ww. względu istotne jest przeanalizowanie wszelkich możliwych reguł kompozycyjnych i estetycznych w doborze tych urządzeń oraz przy zaprojektowaniu

terenów bezpośrednio sąsiadujących z nimi, w tym utworzenie kompozycji roślinnych. W odbiorze ekranów w krajobrazie miast znaczenie mają, jak wynika z opinii ekspertów z zakresu architektury, urbanistyki, architektury krajobrazu, planowania przestrzennego oraz mieszkańców zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z ekranami akustycznymi: wysokość ekranów; materiał, z jakiego są wykonane pod względem ich przezroczystości; odległość ekranu od najbliższej linii lub narożnika zabudowy mieszkaniowej; występowanie zieleni wysokiej między ekranem a zabudową mieszkaniową; występowanie zieleni pnącej na ekranie w szerokości nieruchomości zabudowanej; sposób zagospodarowania pasa terenu między ekranem a zabudową mieszkaniową; usytuowanie budynku mieszkalnego względem ekranu akustycznego; lokalizacja otworów okiennych, balkonów, tarasów, loggii w elewacji równoległej do ekranu akustycznego (Konrad Podawca Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie: „Ekrany akustyczne w krajobrazie i architekturze miasta – wybór czy konieczność", źródło: Internet).

Ponowna ocena oddziaływania na środowisko, pozwoli na precyzyjne zaproponowanie działań eliminujących, ograniczających i łagodzących możliwe negatywne skutki przedsięwzięcia dla środowiska. Raport ooś sporządzony w ramach tej oceny będzie zawierał dodatkowo inne dokładniejsze informacje i dane odpowiadające tym wynikającym z dokumentacji budowlanej, a także z innych decyzji, uzgodnień, opinii.

Zmieniony i rozszerzony został przez Burmistrza zakres monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Tut. organ postanowił ponadto zmienić formułę i rolę kontroli udatności nasadzeń w niniejszej decyzji, po analizie przepisów ustawy ooś. Burmistrz wprowadził dodatkowo wymóg monitorowania poprawności i skuteczności działania systemu odwodnienia drogi oraz jakości odprowadzanych do środowiska wód pochodzących z odwodnienia drogi, wymóg monitorowania poziomu drgań i wpływu drgań na budynki.

Zgodnie z przepisami podczyszczone **wody opadowe i roztopowe odprowadzane z nawierzchni drogowej** nie powinny zawierać zawiesiny ogólnej w ilości większej niż 100 mg/l oraz węglowodorów ropopochodnych w ilości większej niż 15 mg/l (rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12.07.2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych). Jak wynika z raportu ooś (Autorzy powołali się na wyniki dotychczasowych badań prowadzonych na drogach krajowych w Polsce), stężenie węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych do odbiornika wodach opadowych i roztopowych nie powinno przekraczać wartości dopuszczalnych. Potwierdzają to dostępne w Internecie publikacje i interpretacje wyników badań. Wody jednak mogą zawierać istotne ilości zawiesiny. Wg danych literaturowych – „Wytycznych prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych" opracowanych na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM" Sp. z o.o. w Krakowie, jakość wód opadowych ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej dla dróg o natężeniu ruchu 8 000 poj./dobę wynosi 84 mg/l zatem jeszcze poniżej wartości dopuszczalnej wynoszącej 100 mg/l. W Malborku jednak natężenie ruchu drogowego w obszarze DK22 jest istotnie wyższe. Stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych spływających z drogi o takim natężeniu ruchu pozostają znacznie poniżej dopuszczalnego poziomu wynoszącego 15 mg/l. Zgodnie z opracowaniem wykonanym na zlecenie GDDKiA, pn.: „Ekologiczne zagadnienia odwodnienia pasa drogowego" (2009), zawiesina ogólna jest głównym zanieczyszczeniem wód spływających z nawierzchni drogowych. Jakość wód spływających z nawierzchni drogowej będzie zależała od dbałości zarządcy drogi o stan nawierzchni utwardzonej, sposobu zwalczania gołoledzi (jakości i ilości środków wykorzystywanych do tego celu). Zależna będzie także od ewentualnych przypadkowych incydentalnych zdarzeń - rozlewów płynnych substancji niebezpiecznych itp. W okresach mrozów i opadów śniegu problem może stanowić obecność soli w wodach roztopowych, która jest często stosowana jako środek zwalczający gołoledź. Istnieje wówczas, szczególnie w początkowej fazie roztopu, gdzie może wystąpić zagrożenie w postaci spływu znacznych ilości zasolonych ścieków roztopowych. Również w wyniku składowania śniegu istnieje niebezpieczeństwo zanieczyszczenia środowiska kumulującymi się w śniegu zanieczyszczeniami, w tym zawiesinami, chlorkami oraz metalami ciężkimi, głównie ołowiem i cynkiem, jak również substancjami ekstrahującymi się eterem. Ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska naturalnego z odwadnianego pasa drogowego można ograniczyć poprzez sprzątanie drogi i jej poboczy, poprzez optymalizację zużycia i wybór środków przeciwoblodzeniowych oraz planowaną poprawę stanu technicznego nawierzchni drogowej i dalsze utrzymanie dobrego stanu nawierzchni.

Mając na uwadze planowane przez Inwestora odprowadzanie wód, za pośrednictwem sieci kanalizacyjnych, do kanału Ulgi, który - jak podnoszą Autorzy raportu ooś - cechuje się wysokim stopniem zanieczyszczenia, a także mając na uwadze wyżej określone wymagane prawem parametry

jakościowe wód opadowych/ roztopowych, Burmistrz postanowił nałożyć obowiązek monitorowania i potwierdzenia spełnienia przez odprowadzane wody parametrów jakościowych. Monitorowanie skuteczności odwodnienia oraz występowania ewentualnych lokalnych rozlewisk/ podtopień podyktowane zostało wskazaniami e-map PSH. Tą część miasta, pozbawioną rozwiązań odwodnieniowych cechuje problem pojawiających się lokalnych zastoisk wody przy nawalnych deszczach. Inwestor przewiduje awaryjne zrzuty wód ze zbiornika do sąsiedniego rowu (dz. 147, k. ul. Rakowiec). Jak wynika z korespondencji uzgodnieniowej prowadzonej między Inwestorem a Urzędem Miasta Malborka (por. wcześniejszy opis w uzasadnieniu) przejęcie wód przez rów melioracyjny może być problematyczne, ze względu na występujące już problemy z odbiorem wód i ich zrzutem przez kanał (odbiornik wód rowu) mający swój wylot w Nogacie na wysokości śluzy Rakowiec. Organ wskazał również na obowiązkową ocenę jakości wód odprowadzanych ze zbiornika retencyjno-infiltracyjnego.

Co do obowiązku monitorowania poziomu i wpływu drgań na etapie realizacji inwestycji drogowej, organ wyjaśnia, co następuje:

Jak wynika z treści raportu ooś, w trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawanie wibracji związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Źródłem wibracji będą głównie maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, urządzenia obrotowe. Przenoszenie wibracji następuje poprzez drgania gruntu (powodujące rozprzestrzenianie się wibracji po terenie) oraz poprzez fale powietrzne. Zjawisko drgania ośrodka jest wykorzystywane podczas operacji przygotowania podłoża drogi, formowania nasypów oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej. Wymienione operacje są wykonywane przy użyciu specjalistycznych maszyn tj. walców wibracyjnych, które do zagęszczenia gruntu oprócz zwykłego nacisku na podłoże wywieranego przez koła walca, dodatkowo wzbudzają wibracje (np. poprzez zastosowany układ hydrauliczny). Wibracje mechaniczne z kół walca przenoszone są do gruntu powodując jego drgania a dzięki temu ściślejsze wzajemne ułożenie cząstek gruntu we wzbudzanym ośrodku. Na etapie opracowania raportu ooś, z uwagi na brak szczegółowego harmonogramu prac oraz liczby maszyn i czas ich pracy, nie oszacowano zasięgu drgań na podstawie obliczeń. W oparciu o opracowania specjalistyczne, przyjęto, że w odległości mniejszej niż 20 m od budynków i innych obiektów murowanych praca walców wibracyjnych przy zagęszczaniu podbudowy gruntów może grozić uszkodzeniem obiektów. W raporcie ooś wskazano budynki, które usytuowane są we wskazanej odległości.

Na potrzebę monitorowania wpływu drgań/ wibracji wskazuje (choć nie wprost i w sposób skonkretyzowany) RDOŚ w Gdańsku w warunkach określonych w pkt I.1.1. ppkt 16-17 sentencji postanowienia. RDOŚ w Gdańsku wskazał mianowicie na konieczność bieżącego kontrolowania zasięgu drgań i wibracji na etapie realizacji przedsięwzięcia, wykonania inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych, założenia na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem, zamontowanie reperów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w najbliższych budynkach i obiektach (ściany, stropy itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań.

Wyjaśnić na wstępie należy, że w świetle ustawy - Prawo ochrony środowiska przez „zanieczyszczenie" (art. 3 pkt 49) rozumie się emisję, która może być szkodliwa dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska, <u>może powodować szkodę w dobrach materialnych</u>, może pogarszać walory estetyczne środowiska lub może kolidować z innymi, uzasadnionymi sposobami korzystania ze środowiska. Z kolei przez „emisję" (art. 3 pkt 4) rozumie się wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody, gleby lub ziemi: a) substancje, b) energie, takie jak ciepło, hałas, <u>wibracje</u> lub pola elektromagnetyczne. Oznacza to, że wibracje stanowią rodzaj energii, której emisja może prowadzić do zanieczyszczenia środowiska (w tym do szkód w dobrach materialnych). W sąsiedztwie budynków konieczne zatem stają się analiza i ocena wpływu drgań wynikających z realizacji przedsięwzięcia. W diagnostyce wpływu wibracji na środowisko uwzględnia się drgania w zakresie częstotliwości od 1 Hz do 80 Hz (wpływ na ludzi w budynkach) lub do 100 Hz (wpływ na budynki). Z reguły drgania o częstotliwości przekraczającej 100 Hz (które mogą być generowane również przez ruch komunikacyjny) nie są szkodliwe dla budynków, aczkolwiek mogą być odczuwalne przez ludzi, gdyż powodują powstawanie zjawisk akustycznych (drgające szyby, filiżanki itp.). Wpływ drgań na ludzi w przypadku prac budowlanych jest mniej istotny, ponieważ oddziaływanie dynamiczne ma zazwyczaj charakter krótkotrwały i jest generowane na ogół poza godzinami nocnymi (nocą wrażliwość ludzi na drgania jest z reguły wyższa). Na drgania będą narażone natomiast w szczególności osoby obsługujące maszyny i zatrudnione na placu budowy.

Ochrona środowiska przed drganiami obejmuje przede wszystkim wpływ drgań na konstrukcję budynków oraz na ludzi przebywających w budynkach (rzadziej może dotyczyć także wpływu drgań na

wrażliwe urządzenia w budynkach). W Polsce podstawy prawne oraz szczegółowe uregulowania w zakresie wykonywania ocen wpływu drgań zawarte są w normach: PN-85/B-02170 „Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki", PN-88/B-02171 „Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach". Istotne są wpływy dynamiczne, jakie mogą wystąpić w czasie budowy. Niektóre urządzenia i technologie budowlane (np. praca drogowych walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych) mogą być źródłem znacznych szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. W takich przypadkach należy przed rozpoczęciem budowy dokonać inwentaryzacji stanu technicznego (uszkodzeń) zabudowy istniejącej w strefie oddziaływań prac budowlanych oraz wykonać prognozę wpływu na sąsiednie budynki drgań wywołanych budową. Prognoza powinna zawierać inwentaryzację źródeł drgań, jakie wystąpią w czasie budowy. Powinny w niej zostać wytypowane obiekty budowlane, które mogą się znaleźć w zasięgu wpływów dynamicznych pochodzących z tych źródeł, oraz określone sposoby zabezpieczenia zabudowy przed nadmiernym wpływem tych drgań. Należy wskazać te prace, które powinny być wykonywane pod nadzorem specjalistycznym wspartym pomiarami drgań w obiektach znajdujących się w strefie wpływów dynamicznych. W razie konieczności ograniczenia poziomu drgań powinny zostać określone parametry pracy urządzeń wywołujących drgania (np. dopuszczalne wysokości spadania młota kafara, dopuszczalne częstotliwości i amplitudy pracy urządzeń wibracyjnych) oraz odległości od zabudowy, w jakich te urządzenia mogą pracować przy zachowaniu zaleconych parametrów pracy. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż drgania, szczególnie związane z zagęszczaniem gruntu czy warstw nawierzchniowych, mogą mieć także istotny wpływ na zachowanie się podłoża pod budynkami w postaci osiadań lub osuwania się skarp i zboczy. Metody ochrony przed drganiami koncentrują się przede wszystkim na możliwości ograniczenia emisji drgań w źródle. Na przykład w przypadku arterii komunikacyjnych mogą to być wprowadzenie wibroizolacji do konstrukcji nawierzchni, czy utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie. W przypadku pojedynczych budynków możliwe jest również ograniczenie propagacji drgań do budynku za pomocą przegrody w gruncie. Zarówno zastosowanie wibroizolacji w źródle drgań, jak i przegrody wibroizolacyjnej w gruncie powinno być poprzedzone obliczeniami dynamicznymi. Polskie przepisy prawne, normy PN-ISO 14000 oraz dyrektywy UE nakładają na inwestorów, projektantów i wykonawców obowiązek ochrony środowiska (budowli i ludzi) przed drganiami. Normy PN-85/B-02170 i PN-88/B -02171 zawierają uregulowania z zakresu diagnostyki wpływu drgań na budynki oraz ludzi i urządzenia w budynkach, w tym zasady prowadzenia pomiarów drgań. Pomiary te stanowią podstawę wszelkich działań diagnostycznych i prognoz. W większości wypadków istnieją techniczne możliwości ograniczenia wpływów dynamicznych. Prace budowlane, podczas których powstają drgania, w sąsiedztwie istniejącej zabudowy powinny być prowadzone pod nadzorem specjalistycznym z wykorzystaniem pomiarów drgań.

Problematykę monitoringu drgań obiektów w sąsiedztwie budowy należy uwzględnić przy projektowaniu inwestycji. Przedmiot ten związany jest w szczególności z konstrukcją obiektu projektowanego, jak i wpływem planowanych robót budowlanych (drgań) na konstrukcję sąsiedniej, istniejącej zabudowy. Zatem na etapie projektu budowlanego projektant branży konstrukcyjnej zobowiązany jest do uwzględnienia problematyki związanej z ewentualnymi drganiami obiektów w sąsiedztwie terenu budowy. Zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane do podstawowych obowiązków projektanta należy opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymaganiami ustawy, ustaleniami określonymi w decyzjach administracyjnych dotyczących zamierzenia budowlanego, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. W myśl art. 20 ust. 1 pkt 1a prawa budowlanego projektant zapewnia, w razie potrzeby, udział w opracowaniu projektu budowlanego osób posiadających uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności. W art. 20 ust. 1 pkt 1aa tej ustawy wskazuje się, że do podstawowych obowiązków projektanta należy wzajemne skoordynowanie techniczne wykonanych przez osoby, o których mowa w pkt 1a, opracowań projektowych, zapewniające uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy, z uwzględnieniem specyfiki projektu budowlanego, oraz zapewnienie zgodności projektu technicznego z projektem zagospodarowania działki lub terenu oraz projektem architektoniczno-budowlanym. Jak widać na przykładzie przywołanych wyżej przepisów, na etapie prowadzonego postępowania organ nie może wymagać od Inwestora szczegółowych planów dotyczących monitorowania, zapobiegania i minimalizacji drgań/ wibracji, ponieważ są one w istotnej mierze przedmiotem ocen organu architektoniczno-budowlanego na dalszym etapie procesu inwestycyjnego. Prognozy, analizy i oceny co do budynków, które mogą być narażone na niekorzystny wpływ drgań, co do konkretnego wskazania sposobu monitorowania czy zabezpieczenia budynków pozostają poza zakresem wiedzy i kompetencji tut. organu. Z tych powodów organ w wymaganiach dla dokumentacji budowlanej uwzględnił problematykę drgań, poruszaną w raporcie ooś i uzgodnieniu RDOŚ w Gdańsku, aczkolwiek w sposób nienadmiernie szczegółowy, unikając tym samym przekroczenia kompetencji. Organ wskazał na wymóg zidentyfikowania/ zbadania i zweryfikowania, w toku prac projektowych oraz

w ramach pozyskanych nowych/ dodatkowych prognoz i analiz, budynków narażonych na niekorzystny wpływ drgań (z weryfikacją tych wskazanych w raporcie ooś), zakresu, sposobu oraz miejsc monitorowania drgań (poziomu i wpływu drgań na budynki i ew. ich użytkowników), sposobu postępowania w przypadku wystąpienia niekorzystnych oddziaływań bądź możliwości ich wystąpienia. Zaakcentować należy, że zgodnie z raportem ooś, w którym jego Autorzy powołują się na dotychczasowe doświadczenia, przy uwzględnieniu rozpoznania geologicznego, szacunkowo zasięg odczuwalnych wibracji nie powinien sięgać dalej niż 20-30 m od osi projektowanej głównej drogi. Emitujące największe ilości drgań urządzenia drogowe takie jak np. walec wibracyjny, wytwarzają drgania odczuwane, których maksymalny zasięg dochodzi do odległości około 60 m. Oznaczałoby to, że wykaz budynków przedstawionych jako te wymagające obserwacji podczas realizacji inwestycji drogowej, może być niepełny. Zidentyfikowane zostały jedynie budynki zlokalizowane w odległości do 20 m. Organ ograniczył się do formułowania warunków i wymagań w zakresie oraz w sposób, który nie będzie wykraczał poza uprawnienia, jakie przyznaje organowi ustawa ooś i ustawa – Prawo ochrony środowiska, biorąc jednocześnie pod uwagę wskazania raportu ooś oraz warunki RDOŚ, które co do zasady są dla organu wiążące. Wskazane przez organ, w sposób ogólny, wymóg prowadzenia pomiarów z wykorzystaniem czujników zamontowanych na wybranych elementach konstrukcji budynkach (potencjalnie narażonych na drgania) pozwala na bieżącą kontrolę wpływu drgań, umożliwia zoptymalizowanie technologii prac. Stosowanie systemu monitorowania drgań ma także uzasadnienie ekonomiczne – pozwala zapobiegnąć kosztom poniesionym z tytułu ew. napraw, przeprowadzonych działań, dalszych zabezpieczeń. Burmistrz przyjął odmienne stanowisko co do wskazania RDOŚ w Gdańsku dot. obowiązku założenia plomb na istniejących rysach i pęknięciach w budynkach. Wydaje się, że ta kwestia powinna również być przedmiotem oceny specjalistów z branży budowlanej, aczkolwiek w wydawanych decyzjach (w tym np. w decyzji GDOŚ zmieniającej decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak D00Ś-WDŚZ00.200.20.2020.KM/K3.26, stary znak sprawy: D00Ś-WDŚ/Z00.420.48.2020.aka z 3 marca 2022 r.) odnaleźć można konkretne zalecenia w przedmiotowej kwestii. Zatem, jak ocenia GDOŚ oraz jak wskazuje literatura branżowa (np. „Monitoring konstrukcji – plomby szklane, gipsowe, rysomierze" Diagnostyka konstrukcji. Projektowanie. Stefan Giryn, źródło: Internet: https://www.diagnostykakonstrukcji.pl/post/2018/09/21/monitoring-konstrukcji-plomby-szklane-gipsowe-rysomierze), plomby nie pozwalają na pełną ocenę wpływu drgań na budynki; nie pozwalają m.in. ocenić, czy nastąpił przyrost czy spadek rozwartości rysy, czy powróciła ona do swojej poprzedniej rozwartości. Coraz częściej do monitoringu konstrukcji budynków używa się rysomierzy, dzięki którym możliwy staje się pomiar zmiany rozwarcia rysy w dwóch prostopadłych kierunkach oraz wyznaczenie kąta obrotu oddzielonych rysą fragmentów konstrukcji. Informacje te pozwalają w pełni ocenić jak pracuje rysa. Mając na uwadze powyższe, organ nie zastosował się do wskazań RDOŚ w zakresie stosowania plomb, postanawiając o zastosowaniu skuteczniejszych rysomierzy.

Dodać pobocznie należy, że na etapie użytkowania drogi wibracje generowane będą przez ruch samochodowy i wzajemne oddziaływania pojazdów z nawierzchnią jezdni. Ich skala i zasięg, podobnie jak w fazie realizacji, będzie wypadkową wielu czynników m.in. rodzaju materiałów, z jakich zbudowane będą konstrukcje. Nowa, równa nawierzchnia powinna ograniczyć wielkość i zasięg wibracji. Pojawienie się kolein i uszkodzeń w nawierzchni w trakcie eksploatacji drogi będzie sprzyjać powstawaniu wibracji. Z ww. względu określone zostały przez organ wymagania co do utrzymania nawierzchni w dobrym stanie eksploatacyjnym, usuwania kolein i uszkodzeń.

Ze względu na stwierdzoną śmiertelność płazów na końcowym odcinku DK22 oraz wprowadzony obowiązek wykonania ogrodzenia ochronno-naprowadzającego ze stoprynnami, organ wprowadził w treści decyzji wymóg **monitorowania oddziaływania drogi na płazy po jej rozbudowie (po wykonaniu ww. urządzeń)** - w zakresie aktywności i śmiertelności płazów. Wydłużył jednak odcinek, jaki należy objąć obserwacjami ze względu na bliskość siedliska płazów , sposób zagospodarowania terenu (nieużytek, rów melioracyjny). Powyższe pozwoli ocenić skuteczność przyjętych rozwiązań chroniących oraz na ewentualne przeprowadzenie działań naprawczych bądź dodatkowych rozwiązań chroniących zwierzęta.

Obowiązek objęcia kontrolą nasadzeń drzew i krzewów został ujęty przez Burmistrza jako jeden z warunków korzystania ze środowiska w fazie użytkowania drogi. Odpowiada on celowi określonemu przez organ uzgadniający, czyli zapewnieniu trwałości / żywotności i funkcji nasadzeń.

Z ustawy ooś wynika, że monitorowanie ma dotyczyć oddziaływania przedsięwzięcia (drogi) na środowisko, czy to w fazie realizacji, czy jego eksploatacji, i ma na celu zebranie informacji i danych pozwalających ocenić oddziaływanie przedsięwzięcia na konkretne elementy środowiska, ma być źródłem informacji wskazujących na konieczność bądź nie podjęcia dalszych działań w zakresie dostosowania przedsięwzięcia do wymagań ochrony środowiska, cyt. (art. 82):

„W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - nakłada obowiązek monitorowania, określając jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska, organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz, gdy jest to uzasadnione, wskazuje inne organy, którym należy przedłożyć wyniki, spośród następujących: wójt, burmistrz lub prezydent miasta, starosta, marszałek województwa, wojewódzki inspektor ochrony środowiska. I dalej:

„**Jeżeli z wyników** analizy porealizacyjnej lub **monitoringu wynika konieczność podjęcia działań w celu dostosowania przedsięwzięcia do wymagań ochrony środowiska, wszczyna się postępowanie, o którym mowa w art. 362** lub art. 363 **ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.** Postępowanie wszczyna się również na wniosek organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska."

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.) - art. 362:

„**Jeżeli podmiot korzystający ze środowiska negatywnie oddziałuje na środowisko**, organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek:

1) **ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia;**
2) **przywrócenia środowiska do stanu właściwego.**

Celem wprowadzenia monitoringu jest weryfikacja wniosków i wyników badań zawartych w dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji, aby umożliwić ewentualne podjęcie działań ukierunkowanych na dostosowanie przedsięwzięcia do wymagań ochrony środowiska (Pchałek Marcin (red.) Realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych. Aspekty prawno środowiskowe, opublikowano: WKP 2019). Monitorowanie dotyczyć może tylko oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko; jego celem jest jedynie sprawdzenie rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko podczas jego realizacji i eksploatacji. Zakres monitorowania dotyczyć może w szczególności emisji gazów i pyłów do powietrza, emisji hałasu, wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi – w związku z eksploatacją przedsięwzięcia. W przypadku wskazanych emisji należy dokonać odpowiednich pomiarów. Zakres monitorowania powinien wynikać z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko - należy monitorować te oddziaływania, co do których ocena ta wskazuje, że są one istotne w eksploatacji danego przedsięwzięcia i że zasadne jest ich monitorowanie (Lex Prawo ochrony środowiska on-line, nr odpowiedzi: QA2163001, autor: Ewa Florkiewicz).

W ocenie tut. organu kontrola nasadzeń drzew i krzewów nie odpowiada przedmiotowi monitorowania, o którym mowa w przywołanych wyżej przepisach.

DALSZE UZASADNIENIE DLA WARUNKÓW I WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W DECYZJI:

Określone warunki dla etapu realizacji w zakresie zaplecza budowy, składów, parku maszynowego, metod ochrony roślin i zwierząt, metod ograniczenia uciążliwości wynikającej z emisji hałasu, odwodnienia obszaru prac i wykopów, sposobu odprowadzania i podczyszczania wód pochodzących z odwodnienia drogi są wypadkową ustaleń raportu ooś, uzgodnienia RDOŚ w Gdańsku, opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Elblągu PGW Wody Polskie, przyjętych powszechnie praktyk przy realizacji dróg.

W decyzji zostały uwzględnione ustalenia wynikające z treści raportu ooś dotyczące rozwiązań chroniących środowisko na etapie realizacji i użytkowania drogi, w tym w zakresie kryteriów wyboru miejsc dla zapleczy budowy, parku maszynowego i składów, izolacji powierzchni ziemi w miejscach magazynowania substancji podatnych na migrację wodną, sposobu zapewnienia ochrony roślin, w szczególności drzew w trakcie prowadzonych prac ziemnych i drogowych, wprowadzenia zabezpieczenia w postaci barier ochronnych dla zwierząt na końcowym odcinku DK22, na którym – podczas prowadzonych badań i obserwacji terenowych – stwierdzona została śmiertelność wśród płazów. Burmistrz uwzględnił proponowany przebieg (długość oraz lokalizację) bariery ochronno-naprowadzającej płazy oraz parametry urządzeń określone w raporcie ooś. Doprecyzował rozwiązania w zakresie przedmiotowego ogrodzenia, zgodnie z zaleceniami wynikającymi z „Poradnika ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki" autorstwa Rafał T. Kurek, Mariusz Rybacki, Marek Sołtysiak, źródło: Internet). Mając na uwadze stosunkowo niewielką odległość zidentyfikowanego siedliska płazów od drogi, Burmistrz zawarł w niniejszej decyzji obowiązek objęcia monitoringiem aktywności płazów oraz poziomu śmiertelności płazów na odcinku dłuższym, wykraczającym poza przebieg ogrodzenia, tj. od km 361+100 do końca inwestycji. Zgodnie z zaleceniami autorów ww. poradnika, ogrodzenia ochronne dla płazów powinny być lokalizowane zawsze na odcinkach wszystkich dróg o natężeniu ruchu > 500 pojazdów/ dobę w promieniu 500 m od zidentyfikowanych miejsc rozrodu płazów, będących

źródłem dyspersji młodocianych osobników. W sąsiedztwie odcinka DK22, wzdłuż którego nie przewidziano realizacji barier dla płazów (tj. od km 361+100 do 361+500) występują tereny nieużytków, w tym rów melioracyjnych, które mogą sprzyjać występowaniu płazów. Uwzględnione zostały również ustalenia dotyczące zasad i okresu prowadzenia prac zagrażających ptakom i ich lęgom (co do zasady poza okresem ochronnym, pod nadzorem przyrodniczym), zabezpieczenie składów przed zasiedleniem przez jaskółki, oświetlenie o ciepłej barwie i zamkniętych oprawach (ochrona owadów), warunki odwadniania terenu prac i wykopów (w tym poprzez wskazane w raporcie ooś odwodnienie za pomocą igłofiltrów), zaproponowane sposoby minimalizowania uciążliwości związanej z emisją pyłów (wskazano metody utrzymania nawierzchni drogowej, zasady redukcji emisji wtórnej, wykluczono mieszanie kruszyw), zaproponowany w raporcie ooś sposób hermetycznego przewozu mas bitumicznych (wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu), metody zapobiegania zanieczyszczenia środowiska substancjami niebezpiecznymi takimi jak paliwo, płyny eksploatacyjne przez środki transportu i maszyny drogowe (zabezpieczenie powierzchni ziemi materiałami nieprzepuszczalnymi, szczelnymi, czy zapewnienie usunięcia rozlewów przy użyciu specjalistycznych środków/ materiałów), ograniczenie czasu dyspozycji na hałas generowany przez sprzęt budowlany/ prace na etapie realizacji przedsięwzięcia (co do zasady prowadzenie prac tylko w porze dnia, nocą – pod określonymi warunkami). W zakresie emisji hałasu na etapie realizacji inwestycji, jak podaje raport ooś, w odległości 10 m od pracującego sprzętu budowlanego hałas będzie kształtował się na poziomie 70-80 dB, sporadycznie osiągając wartość 85 dB. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego określa się na 100 – 150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Źródłem hałasu na tym etapie będą: maszyny do zagęszczania (walce wibracyjne, płyty wibracyjne, ubijaki wibracyjne), spycharki gąsienicowe, ładowarki gąsienicowe, koparko – ładowarki gąsienicowe, spycharki kołowe, ładowarki kołowe, koparko – ładowarki kołowe, równiarki, walce niewibracyjne, maszyny do wykańczania nawierzchni, koparki. Do najbardziej uciążliwych prac pod względem akustycznym zaliczono: frezowanie nawierzchni, wykonywanie stabilizacji gruntu spoiwami hydraulicznymi, wykonywanie ścianek szczelnych, wykonywanie pali wierconych, układanie warstw nawierzchni (w szczególności ich zagęszczanie). Zgodnie z warunkami decyzji niedopuszczalne będzie prowadzenie operacji stwarzających potencjalne ryzyko zanieczyszczenia środowiska, takich jak tankowanie, naprawa, mycie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy/ zaplecza budowy (czynności te powinny być wykonywane jedynie w dedykowanych obiektach o odpowiednim wyposażeniu, czyli w profesjonalnych warsztatach oraz myjniach – nie dotyczy powyższe drobnych napraw). Określone zostały metody i sposób zabezpieczenia i ponownego wykorzystania humusu, z uwzględnieniem ochrony zwierząt. Ujęte zostały, jako wymagające dalszego zbadania i oceny na etapie sporządzania dokumentacji projektowej i ponownej oceny oddziaływania na środowisko, preferowany przez GDDKiA oraz RDOŚ sposób odwodnienia drogi (w zakresie dotyczącym realizacji nowych odcinków kanalizacji deszczowej). Doprecyzowano warunki monitorowania budynków (na taka potrzebę wskazywał raport ooś i RDOŚ), ze względu na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania ze strony drgań powstających na etapie realizacji inwestycji drogowej.

Ponieważ przewidywane jest wytwarzanie odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych w warunkach decyzji określone zostały wymagania i warunki magazynowania odpadów, które zapewnią ochronę środowiska przed ich negatywnym wpływem (m.in. w zakresie zapewnienia szczelnej izolacji powierzchni ziemi, urządzeń do gromadzenia odpadów spełniających określone wymagania, wyboru miejsc do magazynowania odpadów). Podkreślić należy, że sposób postępowania z odpadami, w tym wymagania co do warunków ich magazynowania, możliwości ponownego wykorzystana ściśle precyzują przepisy o odpadach, stąd tut. organ unikał „dublowania" warunków wynikających wprost z przepisów. Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie realizacji drogi wraz ze wskazaniem sposobu postępowania z nimi:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod	Prognozowana ilość [Mg]	Sposób zagospodarowania
1	Odpadowa masa roślinna	02 01 03	24	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
2	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10	4	Przekazanie do unieszkodliwienia
3	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania	15 02 02	5	Przekazanie do unieszkodliwienia

	ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi			
4	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 i 160212	16 02 13*	60	Przekazanie do unieszkodliwienia
5	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	2 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
6	Gruz ceglany	17 01 02	50	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
7	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 03	90	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
8	Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne	17 01 06	65	Przekazanie do unieszkodliwienia
9	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	70	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
10	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	1 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
11	Inne niewymienione odpady	17 01 82	75	Przekazanie do unieszkodliwienia
12	Drewno	17 02 01	30	Przekazanie do unieszkodliwienia
13	Asfalt zawierający smołę	17 03 01	5	Przekazanie do unieszkodliwienia
14	Żelazo i stal	17 04 05	130	Przekazanie do odzysku
15	Mieszaniny metali	17 04 07	9	Przekazanie do odzysku
16	Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	17 04 10	3	Przekazanie do unieszkodliwienia
17	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	3	Przekazanie do odzysku
18	Gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne (zanieczyszczone olejami mineralnymi)	17 05 03	11	Przekazanie do unieszkodliwienia
19	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	12 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
20	Zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	160	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
21	Papier i tektura	19 12 01	4	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
22	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	4	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych

23	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04	13	Przekazanie do unieszkodliwienia

Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie użytkowania drogi:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg/rok]
13 05 01*	odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	500
13 05 08*	mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	350
15 01 01	opakowania z papieru i tektury	500
15 01 02	opakowania z tworzyw sztucznych	100
15 01 03	odpady z drewna	250
15 01 04	odpady z metali	500
15 01 06	zmieszane odpady opakowaniowe	100
15 01 07	odpady ze szkła	125
16 02 15*	niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń	50
16 02 16	elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	15
16 81 01*	odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	50
16 81 02	odpady inne niż wymienione w 16 81 01	25
17 04 07	mieszaniny metali	125
17 04 11	kable inne niż wymienione w 17 04 10	100
17 05 03*	gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB)	600
20 02 01	odpady ulegające biodegradacji	225
20 02 02	gleba i ziemia, w tym kamienie	250
20 03 03	odpady z czyszczenia ulic i placów	250
20 03 04	szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	125

Istnieje ponadto możliwość powstawania innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (poważnych awarii). Można wśród nich wymienić:
- odpady wykazujące właściwości niebezpieczne (kod 16 81 01*),
- odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (kod 16 81 02).

Ustalony w decyzji obowiązek prowadzenia nadzoru przyrodniczego wynika z warunków uzgodnienia RDOŚ w Gdańsku oraz z przedstawionej w raporcie ooś inwentaryzacji przyrodniczej.

Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że **kanał Ulgi** stanowi przykład skrajnie niekorzystnych warunków dla egzystencji zwierząt (przynajmniej w obszarze planowanej inwestycji), z uwagi na niską jakość wody, praktyczny brak naturalnych elementów morfologicznych i niestabilność warunków środowiskowych. Podczas prowadzenia badań, w sierpniu 2018 r., w Młynówce Malborskiej, w badanej lokalizacji nie zaobserwowano występowania **ryb.** Podobną sytuację odnotowano w kanale Ulgi (nie odłowiono też żadnych innych organizmów). Autorzy raportu ooś twierdzą jednak, że okresowo tymi ciekami mogłyby migrować ryby pomiędzy jeziorem Dąbrówka a Nogatem, bądź wstępować do tych cieków, zwłaszcza w okresach wysokich stanów wód. Gatunki ryb, które mogą pojawić się w kanałach to: płoć Rutilus rutilus, okoń Perca fluviatilis, karaś srebrzysty Carassius auratus, ewentualnie szczupak Esox lucius w drodze na tarliska (zalane łąki). Nie wyklucza się też możliwości występowania ryb z rodziny ciernikowatych Gasterosteidae – ciernik Gasterosteus aculeatus i cierniczka Pungitius pungitius, czy śliza Barbatula barbatula bądź kiełbia Gobio gobio (choć małe jest prawdopodobieństwo jego wystąpienia**).** Cieki, w ocenie autorów raportu, nie pełnią istotnej roli szlaku migracji ryb. Zgodnie z informacjami zawartymi w Programie biologicznego udrożnienia rzek województwa warmińsko-mazurskiego (opracowanym przez BIPROWODMEL), Nogat, a więc i jego dopływy, nie pełnił istotnej funkcji dla migracji ryb dwuśrodowiskowych, tym bardziej aktualnie, przy istniejącej zabudowie hydrotechnicznej i zmianie uwarunkowań hydrologicznych spowodowanych historycznymi przekształceniami rzeki. Zdaniem autorów opracowania planowana inwestycja nie powinna negatywnie wpłynąć na ichtiofaunę cieków. W

miejscach tych nie stwierdzono występowania żadnych siedlisk, elementów morfologii i in., które wymagałyby ochrony. Nie są to miejsca sprzyjające bytowaniu, tym bardziej rozrodowi ryb. Zważywszy na to, że nie wykluczono wystąpienia ryb w kanale Ulgi (powyższe uzależnione jest od dopływu wód z jez. Dąbrówka), nadzorem przyrodniczym, zgodnie z warunkami niniejszej decyzji, będą objęte prace prowadzone w obszarze koryta kanału.

Na badanym obszarze (wykraczającym poza przebieg DK22 i jej bezpośrednie sąsiedztwo) występują następujące typy siedlisk chronionych, na podstawie Dyrektywy Siedliskowej: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (Arrhenatherion elatioris), 91E0 *Łęgi wierzb typyowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albae, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae, olsy źródliskowe) podtypy: o 91E0-1 Łęg wierzbowy Salicetum albae wraz z wiklinami nadrzecznymi Salicetum triandro-viminalis, 91E0-3 Niżowy łęg jesionowo-olszowy Fraxino-Alnetum, 6430 Ziołorośla górskie (Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne (Convolvuletalia sepium) (podtyp 6430-3: Niżowe, nadrzeczne zbiorowiska okrajkowe. Z raportu ooś wynika, że siedliska te nie będą zagrożone. Również RDOŚ w Gdańsku ocenił, że brak jest zagrożenia zniszczenia tych siedlisk na skutek realizacji inwestycji. Warunek decyzji dot. wyboru miejsc pod zaplecze budowy, w tym pod park maszynowy, składy, miejsca magazynowania odpadów wyklucza także wpływ inwestycji na wskazane formy chronione.

Na terenie badań nie stwierdzono chronionych mszaków. Nie odnotowano chronionych gatunków grzybów, w tym porostów. Za wskazaniem RDOŚ zawarty został wymóg zabezpieczenia porostów w przypadku ich stwierdzenia. Organ wziął także pod uwagę zmiany, jakie mogły/ mogą zajść w przyrodzie w okresie od przeprowadzonej inwentaryzacji (2018) do przystąpienia do realizacji inwestycji.

Wzdłuż całego przebiegu planowanego odcinka drogi **przeprowadzono inwentaryzację drzew, w tym w zakresie możliwości zasiedlenia drzew przez pachnicę dębową.** Pachnicy dębowej na badanych drzewach nie stwierdzono. Nie wykluczono jednak możliwości jej wystąpienia – oceniono, że 68 drzew liściastych spełnia warunki odpowiednie dla rozwoju tego owada. Ze względu na powyższe organ określił sposób postępowania przy wycince drzew, który pozwoli w sposób maksymalny ochronić siedliska pachnicy. Wskazał na wymóg zawarcia w projekcie wycinki drzew, będącej częścią dokumentacji wymaganej dla potrzeb uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, informacji o drzewach, w obrębie których może występować pachnica, nałożył obowiązek ponownego zbadania możliwości wystąpienia siedlisk pachnicy na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ustalił wymagania i warunki, jakie należy spełnić, przystępując do wycinki drzew, które powinny uchronić siedliska owadów przed ich zniszczeniem. Warunki te odpowiadają również tym wskazanym przez RDOŚ w Gdańsku (temp., wysokość ścięcia drzew, nadzór entomologa). Ponownie przypomnieć należy, że w przypadku działań objętych zakazem ustawy o ochronie przyrody, wykonawca/ inwestor będzie musiał uzyskać stosowne zezwolenie RDOŚ.

Gatunki chronionych i cennych **bezkręgowców** stwierdzone podczas inwentaryzacji przyrodniczej to: trzmiel kamiennik, trzmiel ziemny, paź królowej, ślimak winniczek. Trzmiele i ślimaki winniczki zaobserwowane na terenie badań związane są z niewielkimi płatami roślinności ruderalnej i porastającymi nieużytki. **Siedlisko trzmieli zostało zinwentaryzowane obszarze dz. nr 127 obr. 8, w obrębie której przewidziana jest realizacja zbiornika retencyjno-infiltracyjnego**. Mając powyższe na uwadze Burmistrz wprowadził obowiązek objęcia nadzorem przyrodniczym realizację ww. zbiornika.

Płazy i gady zaobserwowano w obszarze rzeki Nogat, która na wschodnim krańcu inwestycji znajduje się na obszarze bufora. W Nogacie oraz jego rozlewiskach stwierdzono występowanie m.in. żab wodnych, żab jeziorkowych oraz żab trawnych. Fragmenty doliny Nogatu stanowią dogodne siedlisko zaskrońca zwyczajnego, padalca zwyczajnego oraz jaszczurek zwinki i żyworodnej. Cieki przecinające planowaną inwestycję, nie stanowią siedliska płazów, jak twierdzą Autorzy inwentaryzacji, ze względu na ich silne zanieczyszczenie. Potwierdziły to przeprowadzone wiosenne obserwacje. Ze względu na stwierdzoną śmiertelność płazów na końcowym odcinku DK22, czyli na wysokości odpowiadającej miejscom wskazanym w inwentaryzacji, za zaleceniem Autorów raportu ooś oraz zgodnie z warunkami RDOŚ, Burmistrz określił w decyzji szczegółowe warunki/ wymagania w zakresie realizacji barier/ ogrodzeń ochronno-naprowadzających płazy ze stoprynnami, utrzymania tych urządzeń, zapewnienia zwierzętom szybkiego przemieszczania się wzdłuż ogrodzeń. Uwzględnione w tym zostały okresy wiosennych i jesiennych migracji płazów, które zwiększają ryzyko wystąpienia kolizji i zwiększonej śmiertelności zwierząt. Dla potwierdzenia skuteczności ochrony płazów Burmistrz zobowiązał Inwestora do przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego.

Jak wskazuje inwentaryzacja przyrodnicza załączona do raportu ooś, **ornitofauna** obszaru inwestycji jest bardzo uboga. Tworzą ją wyłącznie synantropijne populacje gatunków o niskiej antropofobii. Wyjątek stanowi niewielki fragment bufora na wschodnim krańcu planowanej inwestycji. Znajdują się tam ekosystemy łąkowe oraz pas szuwarów. Występuje tam derkacz, brzęczka,

strumieniówka, gąsiorek, wodnik i trzciniak. Obszary gniazdowania cennych gatunków ptaków jest oddzielony wałem od obszaru planowanej inwestycji. Żaden z ww. gatunków rzadkich nie gniazduje na drzewach znajdujących się w pasie drogowym. Ptaki pospolite natomiast mogą gniazdować w lub na drzewach przydrożnych. Wśród gatunków pospolitych stwierdzono występowanie w obserwowanym obszarze: bogatki, cierniówki, dzwońca zwyczajnego, gołębia domowego, grzywacza, jerzyka zwyczajnego, kapturki, kawki zwyczajnej, kopciuszka zwyczajnego, kosa, kukułki zwyczajnej, kuropatwy zwyczajnej, kwiczoła, mazurka, oknówki zwyczajnej, piecuszka, pierwiosnka, pliszki siwej, potrzosa zwyczajnego, pustułki zwyczajnej, rokitniczki, sierpówki, sieweczki rzecznej, skowronka zwyczajnego, słowika szarego, sroki zwyczajnej, śpiewaka, trznadla zwyczajnego, wilgi zwyczajnej, wróbla zwyczajnego, zaganiacza zwyczajnego, zięby zwyczajnej, a z gatunków rzadszych: derkacza zwyczajnego, gąsiorka, krwawodzioba, łyski zwyczajnej, wodnika zwyczajnego i żurawia zwyczajnego. Na obszarze Malborka i w jego okolicy, jak również wzdłuż całego Nogatu licznie występują mewy, natomiast rybitwy są znacznie mniej liczne. Na obszarze będącym przedmiotem badań nie stwierdzono miejsc gniazdowania ani żerowisk mew i rybitw. Obszar, który mógłby stanowić żerowisko rybitw to niewielki fragment Nogatu na skraju bufora inwestycji. Ze względu na to, że drzewa przydrożne oraz krzewy, a także nieużytki (tu np. dz. nr 127 obr. 8) stanowią miejsce bytowania ptaków oraz miejsce dogodne dla ich rozrodu, w decyzji ustalone zostały warunki, jakie muszą być spełnione przed i podczas usuwania drzew/ krzewów, warstw humusu, które pozwolą zapobiec śmiertelności ptaków i zagrożeniu lęgom. Określone warunki odpowiadają warunkom RDOŚ i wskazaniom raportu ooś.

W wyznaczonym obszarze badawczym, spośród **ssaków,** stwierdzono pojedyncze osobniki kuny domowej, jeża oraz lisa. Fragmenty bufora związane z rzeką Nogat wykorzystują bobry, wydry oraz sarny. Wszystkie trzy gatunki zostały stwierdzone w buforze na wschodnim skraju planowanej inwestycji. Nie przewiduje się występowania zagrożenia życia zwierząt (poza incydentalnymi wypadkami drogowymi i stwierdzoną śmiertelnością pojedynczych osobników kun domowych na drodze w wyniku kolizji). Zgodnie z warunkami niniejszej decyzji, Inwestor nie będzie mógł organizować zaplecza budowy w sąsiedztwie rzeki. Ogrodzenie dedykowane płazom, o wskazanej przez organ wysokości, może stanowić barierę dla jeży.

W okresie prowadzonych obserwacji przyrodniczych wykonano wczesnowiosenne kontrole potencjalnych miejsc hibernacji oraz nasłuchy detektorowe w okresach rozrodu **nietoperzy**. Kolonii rozrodczych nie stwierdzono. Badania pozwoliły stwierdzić cenne miejsce hibernacji nietoperzy - **podziemny obiekt, prawdopodobnie piwnica wyburzonego budynku, która znajduje się w odległości kilkudziesięciu metrów od planowanej inwestycji**. W ostatnich dniach marca w obiekcie hibernowało **45 nietoperzy należących do 3 gatunków**. Taksonem dominującym był nocek Natterera (35 osobników). Dwa pozostałe gatunki to gacek brunatny (4 osobniki) i nocek rudy (6 osobników). Kontrole detektorowe wykazały niską aktywność nietoperzy. W kontrolowanym bunkrze w okresie wiosennym stwierdzono 3 nocki Natterera. Wrześniowe kontrole nie potwierdziły obecności nietoperzy. W okresie badań nie odnotowano śmiertelności tych ssaków. **Zdaniem autorów KIP, nietoperze przelatują nad DK22 sporadycznie i znacznie powyżej wysokości kolizyjnej a droga nie stanowi istotnego w skali lokalnej szlaku przelotu. Ustalone siedliska nietoperzy**: 1) 361+330 - koniec inwestycji (361+900), strona lewa – odległość: 100 - 275 m, 2) 360+500 - 360+545 strona prawa, odległość: 25-50 m, 3) 359+455 - 359+540 strona lewa, odległość: 15-180 m. W celu ochrony nietoperzy zapewniony będzie nadzór chiropterologa. Ze względu na planowane w obszarze kanału Ulgi prace, w obrębie którego zinwentaryzowane zostało siedlisko nietoperzy, Burmistrz wskazał jako warunek i wymóg zapewnienie nadzoru przyrodniczego przy prowadzeniu prac w kanale Ulgi, km ok. 359+429 (planowana przebudowa obiektu mostowego z kładką dla pieszych na przepust o przekroju skrzynkowym) oraz wskazał na konieczność uwzględnienia ochrony nietoperzy w przypadku konieczności zastosowania ekranów w sąsiedztwie kanału Ulgi.

W obszarze planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania brak jest obszarów przyrodniczych wymagających specjalnej ochrony, w tym obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary sieci Natura 2000 to obszary „Dolna Wisła" PLH 220033 (~4,36 km) i „Sztumskie Pole" PLH220087 (~8,35 km). Najbliższy obszar podlegający specjalnej ochronie w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody - Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat znajduje się w odległości 0,05 km (lewobrzeżny Nogat). Jest to również obszar **Korytarza Północnego (KPn-10B) (rzeka Nogat)**. W aspekcie najbliższych względem inwestycji drogowej korytarzy ekologicznych należy tylko sprostować, że nie jest nim korytarz wskazany przez RDOŚ w Gdańsku w wydanym uzgodnieniu, tj. Krajna KPn-17B. Zgodnie z opinią RDOŚ w Gdańsku, przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na wskazane formy przyrodnicze oraz nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Wymagania konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej wskazane przez tut. organ dotyczą sporządzenia planu wycinki drzew i krzewów, z uwzględnieniem drzew, na których

może występować pachnica dębowa (68 drzew może stanowić siedlisko pachnicy – źródło: inwentaryzacja przyrodnicza załączona do raportu ooś) bądź inne gatunki chronione, drzew zabytkowych (aleja kasztanowców wpisana do wojewódzkiego rejestru zabytków i GEZ), a także wykonania projektu nasadzeń zastępczych, w związku z nałożonym obowiązkiem ich wprowadzenia jako rekompensaty za szkody wniesione w środowisku przyrodniczym. Wytyczne dotyczące zasad doboru nasadzeń zostały oparte o zalecenia specjalistów (źródło m.in.: „Dobór drzew w otoczeniu pasa drogowego" Jacek Borowski, IV Warmińsko-Mazurskie Forum Drogowe/OSTROAD 2017). Warunek posiania nasion traw na gruntach przekształconych, w wyniku realizacji przedsięwzięcia, podyktowany został korzyściami jakie wiążą się z wprowadzeniem traw - podniesienie estetyki drogi, zapewnienie zdolności do retencjonowania wód opadowych, ograniczenie erozji gleby, ograniczenie wtórnego pylenia podczas wiatrów. Wprowadzenie w mieszance traw roślin kwiatów łąkowych ma na celu przede wszystkim zwiększenie bazy pokarmowej dla owadów zapylających. Poprawiają one ponadto estetykę miejsc. Wymagania dotyczą również zastosowania rozwiązań pozwalających zmniejszyć uciążliwość hałasową (przykłady takich rozwiązań wskazywane są w szeregu opracowaniach, w tym programach ochrony przed hałasem dla miast publikowanych w Internecie). W przypadku konieczności zastosowania ekranów akustycznych, organ określił wymagania łagodzące negatywne oddziaływanie tych urządzeń na walory krajobrazowe i zabytkowe miasta, wskazując na konieczność wprowadzenia wzdłuż urządzeń nasadzeń w postaci pnączy oraz dodatkowo roślin okrywowych, w tym zimozielonych (aby zapewnić całoroczny efekt wizualny i funkcję), konieczność zastosowania materiału trwałych, łatwych w utrzymaniu, o kolorystyce i wysokości wpisującej się odpowiednio w krajobraz lokalny oraz niepowodującej wprowadzenia dodatkowych dominant w krajobrazie. Ze względu na zdiagnozowaną i utrwaloną w opisie raportu ooś śmiertelnością płazów na końcowym odcinku drogi, wskazano na wymóg zaprojektowania odpowiednich zabezpieczeń (tu uwzględniono również warunek RDOŚ w Gdańsku aczkolwiek doprecyzowano wymagania, jakie powinno spełniać wygrodzenie). Raport ooś wskazuje na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań drgań na konstrukcje budynków. W dokumencie tym przedstawiony został wykaz budynków potencjalnie narażonych na takie oddziaływanie. Wykaz ten został również zaprezentowany w uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia przez RDOŚ w Gdańsku. Z powyższego względu został on wskazany jako wymagany element dokumentacji budowlanej, z zaleceniem dokonania weryfikacji i ewentualnego uzupełnienia. Burmistrz określił jednocześnie wymagania w zakresie zasad monitorowania poziomu oraz wpływu drgań na budynki. Należy dodać, że przepisy budowlane oraz normy kreują w tym aspekcie obowiązki względem projektantów i wykonawców. Szerzej na ten temat organ wypowiedział się w części uzasadnienia decyzji poświęconemu monitorowaniu oddziaływania przedsięwzięcia pod kątem wpływu drgań na budynki i ludzi. Ponieważ na tym etapie projektowania założono, że odbiornikiem awaryjnych zrzutów wód nagromadzonych w zbiorniku retencyjno-infiltracyjnym, będzie rów melioracyjny biegnący wzdłuż ul. Rakowiec, określony został wymóg zaprojektowania rozwiązań, które zabezpieczą skarpę i koryto tego rowu ziemnego przed rozmyciem, zniszczeniem. Wymagane jest ponadto w projektowaniu rozwiązań zastosowanie materiałów naturalnych (takie jak faszyna, narzut kamienny, drewno, roślinność stabilizująca, biowłóknina z wszytymi nasionami traw) przy ewentualnym umacnianiu koryt cieków. Powyższe jest rozwiązaniem bardziej ekologicznym. W obszarze obiektów inżynierskich (np.: przepusty, rowy drogowe, wyloty kanalizacji deszczowej) dopuszczono zastosowanie dodatkowych rozwiązań zwiększających stabilność i wytrzymałość konstrukcji umocnieniowych, np. geokraty, co ma zapewnić trwałość eksploatacyjną urządzeń. Burmistrz określił wymagania projektowe dla prac odwodnieniowych i realizacji wykopów w zakresie określenia lokalizacji obszarów wymagających odwodnienia, sposobu odwodnienia, które nie będzie prowadziło do powstania szkód w środowisku i na gruntach osób trzecich (np. za pomocą wskazywanych w raporcie ooś igłofiltrów), określenia sposobu podczyszczenia wód z zawiesiny, także z innych zanieczyszczeń, o ile wystąpią, przed odprowadzeniem wód do odbiornika, a także wskazał na wymóg określenia odbiornika odprowadzanych wód, po to, aby zapewnić ochronę środowiska/ odbiorników przed zanieczyszczeniem oraz niekorzystnym oddziaływaniem, np. wynikającym z odpływu nadmiarowych ilości wód, z tytułu wystąpienia ewentualnych podtopień terenu.

W ramach działań mających na celu unikanie, zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań, określone zostały przez organ wymogi ze wskazaniem warunków utrzymania ekranów akustycznych (o ile zostaną zastosowane) w czystości oraz zapewnienia funkcjonowania zieleni towarzyszącej ekranom (poprzez właściwą pielęgnację, uzupełnianie ubytków w nasadzeniach), co powinno zapewnić ich skuteczność eksploatacyjną oraz estetykę tych urządzeń. Do obowiązków zarządcy drogi będą należały ponadto utrzymanie nawierzchni drogi w stanie eksploatacyjnym pozwalającym zapewnić efekt zakładanego poziomu tłumienia hałasu drogowego (stan nawierzchni w istotnej mierze decyduje o hałasie, jaki powstaje na styku nawierzchni z oponą) oraz zapobiegającym wibracjom (tym sprzyjają koleiny i uszkodzona nawierzchnia). Ze względu na stwierdzoną

śmiertelność płazów w końcowym odcinku drogi, w ramach realizacji zadania inwestycyjnego przewidziane zostały bariery ochronne (taki wymóg wynika z raportu ooś i uzgodnienia RDOŚ). Aby bariery te mogły spełniać swoją rolę i aby były one bezpieczne dla zwierząt nieodzowne jest prowadzenie bieżących przeglądów i napraw tych urządzeń na etapie eksploatacji drogi. Wyjaśnić jednocześnie należy, że zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z 7 lipca 1994 r. prawo budowlane, obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska. Przepis ten dotyczy również urządzeń ochronno-naprowadzających płazy (również pozostałych, takich jak urządzenia do podczyszczania zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych, czy ekranów akustycznych). Organ wskazał, aby naprawy barier były przeprowadzane przed okresami migracji płazów, aby zapobiec ich okaleczeniu i uśmiercaniu. Określone zostały również przez organ warunki pozwalające zwierzętom na bezkolizyjne, sprawne przemieszczanie, co również ma zapobiec śmiertelności migrujących osobników.

Uzasadnienie dot. obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej:

Zgodnie z art. 82 ust. 1 ustawy ooś, organ może nałożyć w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

Jeżeli z wyników analizy porealizacyjnej lub z monitoringu wynika konieczność podjęcia działań w celu dostosowania przedsięwzięcia do wymagań ochrony środowiska, wszczyna się postępowanie, o którym mowa w art. 362 lub art. 363 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Postępowanie wszczyna się również na wniosek organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Jednocześnie, jak wskazuje art. 83 ustawy ooś, w analizie porealizacyjnej dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Jeżeli z analizy porealizacyjnej wynika, że dla przedsięwzięcia konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Na konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej wskazali tak zarówno Autorzy raportu ooś, jak i RDOŚ w Gdańsku. Jak podnoszą Autorzy raportu ooś (pkt 25), cyt. *ze względu na brak technicznych możliwości zabezpieczenia wszystkich budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie pasa drogowego zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie jakości klimatu akustycznego. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku okresowe pomiary poziomów w środowisku prowadzi się dla autostrad, dróg ekspresowych, krajowych i wojewódzkich. Pomiary kontrolne powinny:*

- *zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w niniejszym opracowaniu,*
- *określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,*
- *pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych.*

Lokalizacja zaproponowanych w raporcie ooś punktów pomiaru hałasu na etapie analizy porealizacyjnej:

Punkt analizy	Punkt imisji hałasu	Współrzędne		Kilometraż drogi	Strona drogi
		Y [m]	X [m]		
PDH01	2	6567760	5989870	358+251	prawa
PDH02	5	6567863	5989875	358+353	prawa
PDH03	9	6568568	5990043	359+181	lewa
PDH04	13	6568825	5989991	359+439	lewa
PDH05	14	6568895	5989966	359+515	lewa
PDH06	16	6568986	5989952	359+615	lewa

RDOŚ w Gdańsku w wydanych warunkach (postanowienie uzgadniające pkt III), nałożył obowiązek(?) wykonania analizy porealizacyjnej, cyt.:

„III. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

1. po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza porealizacyjna winna obejmować:

a) analizę oddziaływania akustycznego związanego z funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia. Na potrzeby analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary dopuszczalnego poziomu hałasu w następujących punktach pomiarowych:

Lp.	Punkt	Kilometraż drogi	Strona drogi
1.	1	358+198	prawa
2.	18	359+967	prawa
3.	20	360+004	prawa
4.	22	360+128	lewa
5.	37	360+712	lewa
6.	46	361+571	lewa
7.	47	361+589	lewa

Pomiary winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki minimalizujące. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska."

Wyjaśnić jedynie należy, że RDOŚ w Gdańsku, na podstawie art. 77 ust. 4 ustawy ooś, w postanowieniu wydawanym na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
1) uzgadnia realizację przedsięwzięcia oraz określa warunki tej realizacji;
2) przedstawia stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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, 10, 14 i 18 (...).
Organ nie może zatem zobowiązywać Inwestora do sporządzenia ww. dokumentu. Takei uprawnienie natomiast przysługuje Burmistrzowi.

Burmistrz podzielił wyżej przedstawione stanowiska o potrzebie sporządzenia analizy porealizacyjnej, wskazując, że analiza ta powinna jednocześnie uwzględniać: wyniki aktualnych pomiarów natężenia ruchu drogowego, wyniki pomiarów hałasu drogowego, porównanie uzyskanych wyników pomiarów hałasu z wartościami poziomów hałasu zaprezentowanymi w raporcie ooś oraz z obowiązującymi standardami emisyjnymi, z odniesieniem się do aktualnego w dacie sporządzania analizy sposobu zagospodarowania i wykorzystywania terenów, ocenę zastosowanych rozwiązań mających na celu ograniczenie oddziaływania wynikającego z emisji hałasu drogowego, wskazanie, czy dla wnioskowanego odcinka DK22 konieczne jest zastosowanie dodatkowych/ innych środków minimalizujących uciążliwość powodowaną hałasem a jeśli tak, to jakich. Organ, zgodnie z wymogami ustawy ooś, określił termin wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej oraz wskazał organy, którym Inwestor jest zobowiązany ww. dokument przedłożyć i w jakiej formie.

Burmistrz przeanalizował wskazane przez Autorów raportu ooś oraz organ uzgadniający propozycje punktów pomiaru hałasu. Propozycje te różniły się (zob. wyżej przedstawione zestawienie propozycji RDOŚ i Autorów raportu ooś). Finalnie Burmistrz uznał, że pomiary hałasu powinny zostać przeprowadzone w miejscach prognozowanych przekroczeń hałasu na terenach chronionych akustycznie, w tym w obszarze zabudowy dla której wskazane zostały do realizacji ekrany akustyczne. W przypadku realizacji ekranów, pomiary hałasu pozwolą ocenić ich skuteczność i będą stanowiły podstawę do ewentualnego dalszego zaprojektowania dodatkowych/ nowych rozwiązań. Punkty pomiarowe wskazane przez Burmistrza:

- pkt imisji 1, al. Rodła (na wysokości przystanku autobusowego), km ok. 358+200, s. P, początek inwestycji z prognozowanymi przekroczeniami, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt imisji 5, al. Rodła (zabudowa mieszkalno-usługowa), zakładana realizacja ekranu akustycznego nr 1 i 2, km ok. 358+350, s. P,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 9-11, al. Wojska Polskiego nr 518, 516, 514, zakładana realizacja ekranów nr 3-5, s. L,
- pkt imisji 12, al. Wojska Polskiego # ul. Andersa, zakładana realizacja ekranu nr 6, s. L,
- pkt imisji 13, al. Wojska Polskiego, zakładana realizacja ekranów o nr 7 i 8, na wys. km ok. 359+400 do 450, s. L,

- pkt imisji 14, al. Wojska Polskiego, zakładana realizacja ekranu akustycznego o nr 9, km ok. 359+500, s. L,
- pkt imisji 16, al. Wojska Polskiego nr 502 (wjazd na teren Zespołu Szkół), zakładana realizacja ekranu nr 13, km ok. 359+600, s. L,
- pkt imisji 17, al. Wojska Polskiego, km między ok. 359+800 a 359+900, s. P, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 18 – 20, al. Wojska Polskiego, km między ok. 359+950 a 360+000, s. P, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 21-22, al. Wojska Polskiego (Szkoła Podstawowa nr 2), na wys. km ok. 360+100, s. L, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt imisji 23, al. Wojska Polskiego, na wysokości km ok. 360+200, s. L, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt imisji 25, al. Wojska Polskiego, na wysokości km ok. 360+400, s. L, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 27-28, al. Wojska Polskiego, km między ok. 360+450 a ok. 360+500, s. L, ze względu na zgłoszoną potrzebę realizacji ekranu przez jedną ze stron postępowania (zabudowa wielorodzinna przy ul. Grota-Roweckiego),
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 32 – 34, al. Wojska Polskiego, km ok. 360+600, s. P, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt reprezentatywny dla pkt imisji 31-40, al. Wojska Polskiego, między km. ok. 360+600 a ok. 360+750, s. L, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego,
- pkt reprezentatywny dla obszaru imisji pkt 46-47, al. Wojska Polskiego, km ok. 361+550, s. L, obszar możliwych przekroczeń, dla którego wykluczono możliwość zastosowania ekranu akustycznego.

Powyższe lokalizacje odpowiadają łącznie zaleceniom Autorów raportu ooś i RDOŚ w Gdańsku. Są zgodne z zaleceniami i wnioskami płynącymi z protokołu z posiedzenia Grupy Roboczej ds. Hałasu funkcjonującej w ramach Sieci „Partnerstwo: Środowisko dla rozwoju" (Warszawa, 11.04.2017 r.). Zgodnie ze wskazówkami protokołu organ powinien wskazać w analizie porealizacyjnej miejsca newralgiczne, gdzie analiza akustyczna powinna być wykonana, np. w miejscach gdzie wyniki prognoz pokazują, że hałas będzie na granicy wartości dopuszczalnej , gdzie może je nieznacznie przekraczać, albo w miejscach, w których program może dobrze nie przeliczyć, gdzieś gdzie może być dużo odbić fali akustycznej, w miejscach wiaduktów i skrzyżowań.

Dla planowanego przedsięwzięcia **organ nie stwierdził konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Nie stwierdził również obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Zgodnie z art. 135 ust. 1 i 6 ustawy – Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania tworzy się dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej, w stosunku do których - mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych - nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska, a co mają potwierdzać opracowane dokumenty lub wyniki przeprowadzonych postępowań, w postaci: przeglądu ekologicznego, oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy ooś, analizy porealizacyjnej. Organ stwierdził obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może zostać stwierdzona w ramach wskazanej procedury bądź wynikać z opracowanej analizy.

W toku postępowania nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływania o charakterze transgranicznym. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie lokalne a jego usytuowanie względem granic RP wyklucza wystąpienie oddziaływań na terenie państw sąsiednich.

Projektowany odcinek DK22 położony jest poza terenami szczególnego zagrożenia powodziowego oraz obszarami ujściowymi rzek. Obszar powodziowy związany jest z doliną Nogatu. Z ww. względu w niniejszej decyzji nie uwzględniono warunków wymaganych dla zapewnienia ochrony przed powodzią.

Jak wskazano w uzasadnieniu decyzji obszar planowanej inwestycji **znajduje się na terenach zagrożonych podtopieniami** (zob. wskazania e-map PSH, dostępne w Internecie). Aspekt ten został uwzględniony przy warunkach i wymaganiach związanych z odwodnieniem DK22.

W postępowaniu **nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań, które mogłyby uniemożliwić osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla wód powierzchniowych i podziemnych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły**. Brak takiego zagrożenia ze strony planowanego przedsięwzięcia potwierdza opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Teren planowanej inwestycji znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Dolnej Wisły a zgodnie z aPGW i opracowanym nowym podziałem na 172 jednolite części wód podziemnych (JCWPd), związanym z przyjętą według PIG-PIB definicją modelu pojęciowego systemu hydrogeologicznego - JCWPd o kodzie PLGW200030, PLGW200019 i PLGW200018. W odniesieniu do JCWP są nimi: rzeka Nogat znajdująca się w jednolitym obszarze wód powierzchniowych o kodzie PLRW200005299 nazwa: Nogat, Młynówka Malborska o kodzie PLRW2000255249 – odcinek od jez. Dąbrówka do ujścia w Nogacie, PLRW200005499 Elbląg od Młynówki do ujścia wraz z jez. Drużno. W przypadku JCWPd, aPGW określa cele środowiskowe, zgodne z ustawą Prawo wodne: 1) zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do wód zanieczyszczeń; 2) zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa stanu wód; 3) ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem o ocenie wód podziemnych. W przypadku ww. JCWP określone zostały następujące cele środowiskowe:

Jednolita Część Wód Powierzchniowych		Status	Cel środowiskowy	
Kod	Nazwa		Stan lub potencjał ekologiczny	Stan chemiczny
PLRW2000255249	Młynówka Malborska od jez. Dąbrówka do ujścia	silnie zmieniona część wód	dobry potencjał ekologiczny	dobry stan chemiczny
PLRW200005299	Nogat	silnie zmieniona część wód	dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Nogat od ujścia do Wisły	dobry stan chemiczny
PLRW200005499	Elbląg od Młynówki do ujścia wraz z jez. Drużno	silnie zmieniona część wód	dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Elbląg od ujścia do jeziora Drużno	dobry stan chemiczny

Z przeprowadzonych w raporcie ooś obliczeń wynika, że w wodach opadowych i roztopowych, odprowadzanych z projektowanego odcinka DK22 do wód i ziemi występować będą niewielkie przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej (prognozowane wartości; 110,2 mg/l w 2020 roku oraz 122,2 mg/l w 2032 roku). Stężenie węglowodorów ropopochodnych nie powinno przekroczyć normy 15 mg/l. Wymaganą redukcję zanieczyszczeń (w tym zawiesin ogólnych do wartości 100 mg/l) mają zapewnić projektowane rowy trawiaste, osadniki i separatory substancji ropopochodnych.

Ścieki sanitarne powstające na etapie realizacji inwestycji gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych przenośnych kabin sanitarnych i ostatecznie trafią do punktu zlewnego grupowej oczyszczalni ścieków w Kałdowie Wsi.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenach bądź w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych, innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarów przylegających do jezior. Najbliższe ujęcia wód podziemnych to ujęcie na terenie Prino Plast Sp. z o.o. JV Produkcja Artykułów Higienicznych przy al. Wojska Polskiego, ujęcie miejskie przy ul. Piaskowej, ujęcie na terenie LEIER Polska przy al. Wojska Polskiego. Wykluczono wpływ inwestycji na ww. ujęcia i pośrednie strefy ochronne tych ujęć. Oceniono, że możliwość zanieczyszczenia wód na etapie budowy może wiązać się 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 i 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. W zakresie ochrony wód (jcwp, jcwpd) wprowadzone zostały przez Burmistrza konkretne obostrzenia co do miejsc organizacji zaplecza budowy, parku maszynowego, składów, także rozwiązania chroniące powierzchnie ziemi oraz wody podziemne i powierzchniowe (m.in. w zakresie izolacji podłoża, zaopatrzenia w środki do usuwania rozlewów i ograniczania ich zasięgu, konieczności niezwłocznego usunięcia rozlewów, konieczności dostarczenia do miejscowej oczyszczalni ścieków sanitarnych, warunków odprowadzania do ziemi i wód zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia drogi – koniecznego zapewnienia podczyszczenia tych wód z zawiesiny i substancji ropopochodnych, sprawdzenia skuteczności podczyszczenia w ramach obowiązku monitoringu porealizacyjnego hermetycznego magazynowania substancji i odpadów niebezpiecznych, prowadzenia napraw sprzętu i mycia pojazdów i maszyn tylko w dedykowanych, przystosowanych do tego celu, obiektach i in.

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego, klimat oraz sposób adaptacji do zmian klimatu:

Na etapie realizacji_inwestycji źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów będą: maszyny budowlane, pojazdy transportujące materiały służące do budowy, przechowywanie sypkich materiałów budowlanych, szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych, prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i in. substancje, nakładanie mas bitumicznych. Spośród wymienionych źródeł najistotniejszy wpływ na jakość powietrza będą mają ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia: wzrostu imisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NOx) zawartych w spalinach maszyn i pojazdów, wzrostu imisji pyłów związanego z transportem i wykorzystaniem materiałów sypkich i pylistych, wzmożonego ruchu pojazdów, wzrostu imisji węglowodorów i substancji złowonnych w trakcie nakładania gorących mieszanek mineralno-bitumicznych, wzrostu imisji LZO ulatniających się podczas nakładania farb i lakierów. Na etapie eksploatacji drogi, roczna emisja zanieczyszczeń do powietrza wyniesie szacunkowo:

	Emisja średnia [mg/s]	
	2025 rok	2030 rok
Dwutlenek azotu (NO2)	0,18081	0,10467
Benzen	0,018302	0,019561
Pył zawieszony PM10	0,18169	0,18924
Pył zawieszony PM2,5	0,18169	0,18924
Ołów (Pb)	0,0005249	0,0005693
Dwutlenek siarki (SO2)	0,022753	0,024584
Węglowodory aromatyczne WWA	0,15564	0,16635
Węglowodory alifatyczne	0,2802	0,2984
Amoniak (NH3)	0,003292	0,003355
Tlenek węgla (CO)	1,4329	1,405

Nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych substancji, ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin.

Z przedstawionych w raporcie ooś analiz i prognoz wielkości emisji do powietrza wynika, że droga nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania ze względu na emisję gazów i pyłów do powietrza. Nie będzie źródłem istotnej emisji gazów cieplarnianych. Oddziaływanie drogi w powyższym zakresie będzie miało charakter lokalny. Przydrożna roślinność będzie miała wpływ na redukcję dwutlenku węgla (tu wymierną rolę pełnią drzewa). Szczególnie zatem ważne będzie, czy wycinka drzew dojrzałych zostanie przeprowadzona w zaprezentowanym przez Inwestora zakresie. Przypomnieć należy, że w tym przypadku tut. organ zawarł w warunkach realizacyjnych również wymóg ponownego zbadania, czy wszystkie drzewa faktycznie kolidują z inwestycją na tyle, że wymagają usunięcia.

Jak podnoszą Autorzy raportu ooś, w większości obszaru Polski nastąpiła zmiana struktury opadów. Zaobserwowano między innymi wzrost liczby dni z opadem o dużym natężeniu (opad dobowy >50 mm). W tym zakresie jako środek minimalizujący oddziaływanie ekstremalnych deszczy na infrastrukturę drogową (metodą adaptacji przedsięwzięcia do zmian klimatu) wskazane zostały w

decyzji warunki i wymagania dot. sposobu odwodnienia drogi. Zgodnie z postanowieniami decyzji, opracowujący dokumentację wymaganą przy ubieganiu się przez GDDKiA o decyzję realizacyjną będzie musiał zweryfikować założenia projektowe przedstawione na etapie raportu ooś w zakresie parametrów kanalizacji deszczowej, z uwzględnieniem zmian klimatu (występowania nawalnych opadów atmosferycznych), zbiornika retencyjno-infiltracyjnego, zaplanować nasadzenia drzew i krzewów oraz wyznaczyć tereny, które zostały przekształcone w wyniku realizacji inwestycji a które należy obsiać trawą i roślinami kwiatowymi. Tut. organ wskazał, że konieczne jest na etapie prac projektowych zweryfikowanie przyjętych rozwiązań, zgodnie z którymi odcinek DK22 należałoby skanalizować (taki warunek wskazał również RDOŚ). Organ wprowadził w tym zakresie obowiązek przyjęcia - jako mających pierwszeństwo w stosowaniu - rozwiązań odwodnieniowych w postaci dotychczasowych oraz nowych rowów przydrożnych i obecnie wykorzystywanej sieci kanalizacyjnej. Rola rowów jest nieodzowna. Stanowią one miejsce czasowej retencji wód. Pozwalają na lokalne zasilanie wód gruntowych. Oparcie odwodnienia drogi na sieciach kanalizacyjnych prowadzi do nagłego odpływu zwiększonej ilości wody podczas nawalnych deszczy czy intensywnych roztopów. Na uwagę zasługuje fakt, że wody opadowe w efekcie trafiałyby do kanału Ulgi, który wymaga renowacji, o czym sygnalizowano wcześniej. Z kolei końcowy odcinek drogi i sąsiedztwo drogi sprzyja jak dotychczas powstawaniu zastoisk wody. Problem też stanowić może odwodnienie prowadzone w oparciu o istniejący rów wzdłuż ul. Rakowiec łączący się z tzw. kanałem makopowskim mającym ujście w Nogacie, na wysokości śluzy Rakowiec. Tak różnorodne i trudne warunki wymagają pogłębionej analizy projektowej. Realizujący inwestycję, zgodnie z warunkami niniejszej decyzji, nie będzie mógł ingerować w tereny podmokłe, w zbiorniki wodne, cieki w sposób wprowadzający zmiany w ich dotychczasowym funkcjonowaniu (por. warunki określone dla zapleczy budowy, sposób realizacji prac w korycie kanału Ulgi).

W przypadku burz i silnych wiatrów istnieje ryzyko związane z uszkodzeniem ekranów. Urządzenia te (o ile będzie możliwa ich realizacja) będą musiały zostać zaprojektowane z uwzględnieniem czynników klimatycznych, do czego zobowiązują przepisy prawa budowlanego, zatem w tym przypadku uwzględnione będą musiały być rozwiązania gwarantujące stabilne, trwałe mocowania ekranów w gruncie. Nie można w żaden sposób wykluczyć wystąpienia zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego, osób przebywających w sąsiedztwie drogi, zagrożenia zniszczenia mienia, spowodowanych wywróceniem się, na skutek silnych wiatrów/ huraganów, drzew przydrożnych. Takie ryzyko istnieje i istnieć będzie. Tu należy zwrócić uwagę, że zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody, zarządca drogi jest obowiązany zapewnić drzewom właściwe utrzymanie poprzez ich pielęgnację, usuwanie obumarłych konarów i gałęzi i in. W przypadku nowych nasadzeń może formować korony drzew w sposób zapobiegający nadmiernemu jej rozrostowi. Powyższe może złagodzić skutki wynikające z przewrócenia się drzew.

Wysokie i niskie oraz zmienność temperatur, to czynniki które w istotny sposób wpływają na warunki eksploatacji dróg, stan nawierzchni drogowej. Ponownie należy wyjaśnić, że to rolą projektanta i zarządcy drogi będzie odpowiednie zaprojektowanie drogi, wskazanie materiałów i technologii, które uwzględnią aspekt zmian temperatur i ich wpływ na jakość użytkową nawierzchni drogowej. Obowiązkiem i rolą zarządcy drogi jest właściwe i bezpieczne dla użytkowników drogi utrzymanie nawierzchni drogowej, zatem usuwanie uszkodzeń, kolein, innych prac naprawczych. W tym zakresie również wprowadzono wymóg odpowiedniego utrzymania nawierzchni aczkolwiek podyktowany był on potrzebą ochrony ludzi i budynków przed drganiami oraz przed hałasem.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, ze względu na uwarunkowania wynikające z zasad kwalifikacji określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Z ww. względu w decyzji organ nie określał w przedmiotowym zakresie żadnych warunków.

Jak prognozują Autorzy raportu ooś:
-prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii związanej z zagrożeniem zdrowia i życia ludzi wynosi:

Rok prognozy	Zagrożenia zdrowia i życia ludzi		
	Pożar	Wybuch	Uwolnienie substancji toksycznych
2025	$2,45*10^{-8}$	$1,21*10^{-8}$	$4,32*10^{-9}$
2030	$3,09*10^{-8}$	$1,46*10^{-8}$	$5,02*10^{-9}$

-prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii związanej z zagrożeniem wód podziemnych wynosi:

Rok prognozy	Zagrożenia wód podziemnych	
	Uwolnienie węglowodorów	Uwolnienie innych substancji szkodliwych
2025	$2,13*10^{-6}$	$5,47*10^{-8}$
2030	$3,09*10^{-6}$	$6,23*10^{-8}$

Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia **katastrof naturalnych** – nie występują w tym rejonie tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych. Inwestor zapewnia o zastosowaniu wysokiej jakości materiałów przy realizacji przedsięwzięcia drogowego. W jego ocenie opracowany przez doświadczony zespół projekt budowlany zagwarantuje bezproblemową eksploatację drogi. Powyższe, jak również charakter inwestycji, wskazują na niskie ryzyko wystąpienia **katastrofy budowlanej**. Tereny planowanej rozbudowy drogi nie będą posadowione na terenie osuwisk, zatem **nie istnieje ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej wynikającej z przemieszczenia się mas ziemnych.**

Aspekt wpływu przedsięwzięcia na **krajobraz oraz zabytki** szeroko przedstawia część uzasadnienia poświęcona postępowaniu wyjaśniającemu. Zgodnie ze stanowiskiem Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku oraz Miejskiego Konserwatora Zabytków w Malborku (organy specjalizujące się w tematyce zabytków oraz krajobrazu kulturowego) realizacja ekranów będzie negatywnie oddziaływała na ww. elementy środowiska. Potwierdza powyższe twierdzenie Narodowy Instytut Dziedzictw. Na negatywny wpływ wizualny ekranów wskazują również Autorzy raportu ooś, co stało się też przedmiotem wariantowania przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia w zakresie przewidzianej skali wycinki drzew wpływie negatywnie na zapewnienie/ utrzymanie na dotychczasowym poziomie **różnorodności biologicznej**. Jej wyznacznikiem jest m.in. pachnica dębowa, także szereg gatunków roślin, grzybów, zwierząt, dla których drzewa i krzewy są dogodnym siedliskiem, miejscem bytowania, rozrodu. Ponadto takie zagrożenie mogą stanowić przekształcenia wprowadzane w zakresie nieużytków np. pod planowany zbiornik retencyjno-infiltracyjny na terenie dz. nr 127, na której zidentyfikowano siedlisko m.in. trzmieli a które jest miejscem występowania różnych gatunków roślin i zwierząt. Przywrócenie równowagi w środowisku przyrodniczym, uzyskanie wymiernej rekompensaty za zniszczone tereny zieleni, będzie wymagało wielu lat.

W ramach analizy **oddziaływania skumulowanego** Autorzy raportu ooś dokonali prognostycznej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (z proponowanymi rozwiązaniami ograniczającymi hałas) z linią kolejową nr 9 relacji Malbork – Szymankowo. Po analizie wyznaczonych zasięgów oddziaływania hałasu skumulowanego o poziomach dopuszczalnych stwierdzili, że nie będzie on powodował występowania przekroczeń.

UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PODJĘCIU DECYZJI

Burmistrz Miasta Malborka zapewnił społeczeństwu udział w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomił społeczeństwo (IM.6220.1.2020 z 20.07.2022 r.) o: 1) przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko; 2) wszczęciu postępowania; 3) przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie; 4) organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień; 5) możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu; 6) możliwości składania uwag i wniosków; 7) sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania; 8) organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. W podanym do publicznej wiadomości zawiadomieniu organ wyjaśnił jednocześnie, że do uwag i wniosków organ odniesie się w treści decyzji, która zostanie udostępniona na stronie internetowej BIP, Menu: Informacje – Ochrona środowiska (http://www.bip.malbork.pl/m,236,ochrona-srodowiska.html) (ochrona środowiska). Zawiadomienie uwzględniało informacje nt. prowadzonego postępowania, w tym informacje o uzyskanych opiniach, kiedy wpłynął raport ooś, że dokument ten podlegał wielokrotnej weryfikacji, że Inwestor przedstawił w dodatkowe wyjaśnienia i uzupełnienia do treści raportu ooś, o wystąpieniu z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Organ w treści zawiadomienia przedstawił zakres inwestycji drogowej, wizualizacje ekranów akustycznych, zestawienia tabelaryczne zawierające informacje nt. lokalizacji,

parametrów, typu ekranów oraz dodatkowych uwag co do realizacji tych urządzeń dla wariantu proponowanego oraz dla proponowanego przez Inwestora wariantu alternatywnego, zamieścił mapę przedstawiającą przebieg inwestycji drogowej z wrysowanymi ekranami (zał. raportu ooś). Zawiadomienie zostało opublikowane na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Malborka www.bip.mnalbork.pl Menu: Informacje – Ochrona środowiska, na stronach internetowych Urzędu Miasta Malborka – www.82-200.pl Codzienna Gazeta Internetowa, Malbork – oficjalny profil miasta – Facebook. Zamieszczone zostało także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Malborka oraz przesłane, celem rozpowszechnienia wśród lokatorów budynków do Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Malborku oraz Malborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Malborku. Udział społeczeństwa w podjęciu decyzji został przewidziany w okresie od 1 sierpnia do 31 sierpnia 2022 roku (włączając podane dni), zatem przez okres wynoszący powyżej ustawowych 30 dni, co spełnia warunek określony w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy ooś. Burmistrz Miasta Malborka zawiadomieniem IM.6220.1.2020 z 5.08.2022 r. zawiadomił ponadto społeczeństwo o wystosowanym przez RDOŚ w Gdańsku wezwaniu do wniesienia uzupełnień i wyjaśnień w sprawie treści raportu ooś. Podobnie zawiadomienie to zostało opublikowane na wskazanej wyżej stronie BIP urzędu, zamieszczono je na tablicy ogłoszeń urzędu, na stronach internetowych urzędu. W analogiczny sposób społeczeństwo zostało poinformowane o wpłynięciu uzupełnień i wyjaśnień w zakresie treści raportu ooś.

W wyznaczonym terminie na składanie uwag i wniosków wpłynęło do Burmistrza Miasta Malborka pismo Rady Gospodarczej przy Burmistrzu Miasta Malborka (pismo z 23.08.2022 r.). Za pośrednictwem poczty elektronicznej uwagi i postulaty wniosły trzy osoby fizyczne oraz przedstawiciele dwóch aptek DOZ Apteka Dbam o zdrowie – apteki przy ul. Jasnej 10 oraz przy ul. Koszykowej 2/1 w Malborku. W wyznaczonym dla społeczeństwa terminie uwagi wniosła również jedna ze stron postępowania - uwagi wniesione zostały w sposób niespełniający wymagań formalnych dla podań.

Osoby biorące czynny udział w postępowaniu przewidującym udział społeczeństwa wypowiadały się przeciwko realizacji ekranów akustycznych. Pojawiły się stanowiska o potrzebie realizacji obwodnicy miasta oraz krytyczne uwagi co do estetycznej funkcji ekranów. W ocenie zgłaszających uwagi ekrany będą negatywnie wpływały na walory zabytkowe miasta oraz na rozwój turystyki w mieście. Przedstawiciele aptek w kontekście realizacji ekranów wyrazili obawę o dostępność aptek dla mieszkańców, zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych. Apteka przy ul. Jasnej zgłosiła zapytanie, czy przesłonięta zostanie tablica informacyjna, w którą apteka zainwestowała oraz jak zostanie rozwiązana kwestia przejścia, które obecnie funkcjonuje między al. Rodła a ul. Jasną (przejście przy przystanku autobusowym). Apteka przy ul. Koszykowej zgłosiła obawę o cyt. *„zasłonięcie wielu działalności gospodarczych, co może negatywnie wpływać na lokalnych przedsiębiorców oraz utrudniać funkcjonowanie mieszkańcom"*, o wprowadzenie na skutek funkcjonowania ekranów dezorientacji w terenie oraz utrudnienia w przemieszczaniu się osób po mieście. Ważne jest, aby w tym względzie zapewnić swobodę oraz widoczność. Jedna z osób fizycznych wskazała na potrzebę zastosowania cichej nawierzchni, zapewnienia kontroli przestrzegania dopuszczalnej prędkości przez pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym oraz kontroli stanu technicznego pojazdów (uwagi zostały spisane w protokole – w aktach sprawy).

Wszystkim osobom, które przesłały swoje uwagi i postulaty za pośrednictwem poczty elektronicznej udzielone zostały wstępne wyjaśnienia w drodze bieżącej korespondencji mail`owej. W przypadku uwag na temat zasadności budowy obwodnicy miasta wyjaśniono, że nie jest ona przedmiotem toczącego się postępowania. W zakresie dostępności apteki przy ul. Jasnej 10 oraz widoczności tablicy informacyjnej przedstawiono założenia projektowe, zgodnie z którymi dotychczasowe przejście prowadzące od al. Rodła do ul. Jasnej ma zostać zachowane a ekrany nie powinny przesłaniać reklamy apteki. Przedstawiono informacje na temat dokładnej lokalizacji ekranów wzdłuż al. Rodła w Malborku. Zapewniono aptekę, że zgłaszane przez nią kwestie będą przedmiotem ostatecznych wyjaśnień z Inwestorem. W przypadku apteki przy ul. Koszykowej poinformowano Przedstawiciela apteki o zasadach uznawania podmiotów/ osób za strony postępowania, o tym że właściciel terenu (którym nie jest Insta sp. z o.o. prowadząca aptekę) jest stroną toczącego się postępowania i co za tym idzie przysługuje mu więcej uprawnień w toczącym się postępowaniu. Przedstawiono informację o lokalizacji ekranów, o tym, że raport ooś nie przewiduje realizacji ekranów w sąsiedztwie apteki. Co do zgłoszonego sprzeciwu wobec sytuowania ekranów w mieście, zapewniono o wypowiedzeniu się w tym temacie przez organ w treści decyzji.

Ze względu na obszerne i złożone uwagi wniesione drogą elektroniczną przez jednego z mieszkańców miasta, osobę tą poinformowano o odniesieniu się do uwag w treści decyzji. Uwagi te dotyczyły oprotestowania montażu ekranów akustycznych w mieście. Uczestnik postępowania stwierdził, że bariery dźwiękochłonne to cyt. technologiczny przeżytek, który skutkuje zeszpeceniem danego rejonu miasta, a poza tym nie ma wiarygodnych danych akustycznych, czy rzeczywiście poziom hałasu jest dotkliwy dla okolicznych mieszkańców oraz czy powyższe bariery spełnią zadanie,

przecież nie będą sięgały do ostatniego piętra. Stwierdził ponadto, że ekrany skutecznie zakłócają wentylację miast. Zwrócił uwagę, że można zapoznać się z doświadczeniami innych miast, nie tylko w Polsce, że sztuczna bariera w centrum miasta to oderwany od rzeczywistości pomysł, że miasta europejskie idą w stronę natury, tworzą naturalne ekrany dźwiękochłonne, sadzą drzewa, krzewy, tworzą kompozycje kamienno-drewniane, wykorzystują obecną na miejscu zabudowę, upiększają ją, przebudowują lub zmieniają jakość nawierzchni, robią wszystko, aby uprzyjemnić życie mieszkańcom i nie zamykać ich w plastikowych tunelach. Autor uwag zarzucił Inwestorowi, że w swoich działaniach nie kieruje się dobrem mieszkańców a własnymi ambicjami, że Inwestor nie zadał sobie trudu nad przyjęciem innych rozwiązań, że musi wziąć pod uwagę głos mieszkańców, że sposobów wytłumienia hałasu jest bez liku, ale to wymaga chęci oraz pracy, głębszej analizy. Zamonitował o pomoc i o odstąpienie od realizacji ekranów, które w jego ocenie zniszczą i oszpecą miejsce, w którym żyje. Wyraził zgodę na wszystko co ekologiczne, naturalne i przyjazne człowiekowi.

Rada Gospodarcza w piśmie z dnia 23 sierpnia 2022r. znak RGP.7321.1.2022.ZCH zwróciła uwagę na potrzebę wysłuchania przez GDDKiA uwag i wniosków Rady oraz mieszkańców Malborka i zorganizowania spotkania z podmiotami, których uwagi mogą okazać się istotne do przygotowania takiego projektu modernizacji drogi, który będzie spełniał oczekiwania użytkowników i odpowiadał współczesnym standardom. Wskazała przy tym, że zgłaszane dotychczas wnioski, uwagi, zastrzeżenia, obawy nie są brane przez Inwestora pod uwagę, co może skutkować przyjęciem niewłaściwych rozwiązań. Opisała specyfikę miasta oraz przedstawiła informacje, jakie zakłady i obiekty zależne są od projektowanej infrastruktury drogowej, wskazując na:

- strategiczne elementy infrastruktury zabezpieczającej funkcjonowanie portów morskich w zakresie magazynowania i przetwarzania plonów rolnych – elewatory zbożowe,
- działalność cukrowni jako jedynego tego rodzaju zakładu w okolicy, do której zwożone są buraki cukrowe z terenu województw zachodnio-pomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego,
- tereny przemysłowe w dzielnicy Piaski - największe tereny przemysłu, do których dojazd prowadzi bezpośrednio z DK22 a transport do tych obiektów i wyprodukowanych w nich towarów odbywa się z wykorzystaniem wysokotonażowych ciągników oraz przyczep, działalność zakładów na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, zakładu produkcji komponentów paliwowych z oleju rzepakowego przy ulicy Dalekiej (dotyczy ADM S.A.), pozostałych firm logistycznych, transportowych, produkcyjnych z branży budowlanej i in.,
- infrastrukturę wojskową związaną z 22 Bazą Lotnictwa Taktycznego posiadającą statut bazy NATO, z którą wiąże się transport wojskowy często z przekroczoną skrajnią. W tym zakresie Rada podniosła, że w przypadku transportów wojskowych w sytuacjach alarmowych i krytycznych niezbędny jest szybki przejazd pojazdów a do zabezpieczenia przejazdów wojskowych kierowane są dodatkowo żandarmeria wojskowa, policja, wyspecjalizowane instytucje,
- wyjątkową atrakcyjność wpisanego do Światowego Rejestru Zabytków Kultury UNESCO zamku w Malborku, który rocznie odwiedza ponad 800 tys. turystów, co wpływa w sposób istotny na intensywność ruchu drogowego. Rada wskazała, że kłopoty komunikacyjne, które ujawniają się w okresie letnim nie są dobrą wizytówką miasta, regionu, kraju. Te argumenty powinny stanowić podstawę do przeprowadzenia dogłębnej analizy i sprecyzowania wniosków w tym zakresie.

Rada Gospodarcza, w kontekście wskazanych wyżej uwarunkowań, zadała pytanie, czy rzeczywiście projektowana przebudowa DK22 na obszarze miasta Malborka da pozytywne rezultaty i przyczyni się do ograniczenia utrudnień w ruchu drogowym poprawiając warunki przejazdu, bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego? Czy w sposób istotny wpłynie na funkcjonowanie miasta zapewniając większy komfort mieszkańcom? Czy pieniądze wyłożone na przebudowę drogi nie będą odbierane jako marnotrawco? Czy może w należałoby wrócić do budowy projektowanej od wielu lat „Obwodnicy Malborka", co stanowiłoby nowoczesne rozwiązanie problemu. Rada Gospodarcza zawnioskowała o uwzględnienie aktualnych pomiarów natężenia ruchu oraz wzięcie pod uwagę wszystkich zgłaszanych uwag, z które za najważniejsze Rada uważa:

1) bezzwłoczne przystąpienie do projektowania obwodnicy Malborka,
2) zaprojektowanie na skrzyżowaniu ulic Daleka – Aleja Wojska Polskiego ronda umożliwiającego bezpieczne włączanie się do ruchu pojazdów, w tym pojazdów nienormatywnych dojeżdżających do strefy ekonomicznej,
3) ujęcie w projekcie drogi zjazdów i wyjazdów do sąsiadujących z drogą obiektów uwidocznionych w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego,
4) poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach wysoce kolizyjnych, w tym skrzyżowania z ulicą Chopina, ulicą Koszykową, osiedle Młodych, dzielnica Rakowiec – na wylocie z miasta w kierunku Elbląga zapewnienie możliwości wykonania lewoskrętów lub zawracania pojazdów bowiem w tym obszarze znajduje się ruchliwe skrzyżowanie z ulicą Kasztanową, wykorzystywaną między innymi przez transporty wojskowe,

5) wyjaśnienia, w jaki sposób GDDKiA dokonała analizy z danych czujników pod drogą. Rada przypomniała, że w Malborku na całej drodze krajowej 22 na skrzyżowaniach zamontowane są czujniki natężenia ruchu, które mają za zadanie regulację świateł na skrzyżowaniach i pomoc w regulacji ruchu,
6) dopracowanie przedstawionego projektu w zakresie programu ochrony przed hałasem. Jak wyjaśnia Rada przedstawione rozwiązania w opinii wielu środowisk, w tym architektów, konserwatora zabytków, są zbyt daleko idącą ingerencją w otoczenie zamku oraz znacząco deformują układ architektoniczny miasta, natomiast w opinii mieszkańców projektowane ekrany utrudniać będą przemieszczanie się między centrum a starym Miastem,
7) wyjaśnienie kwestii wycinki drzew. Rada podniosła, że nie rozumie dlaczego projektant sugeruje wycięcie 250 starych drzew w obrębie DK22 na terenie Malborka, proponując jednocześnie nasadzenie drzew w stosunku 1 do 1, przy czym 50 drzew na terenie miasta a pozostała ilość, czyli 200 drzew w pasie drogi krajowej 22 na terenie województwa pomorskiego. W ocenie nasadzenia kompensacyjne powinny kształtować się na poziomie 1 do 9 i to na terenie Malborka.

Do uwag Rady Gospodarczej nie odniesiono się w trakcie postępowania. Pismo Rady zostało przesłane do GDDKiA, celem wypowiedzenia się.

Burmistrz Miasta Malborka zwrócił się do GDDKiA o odniesienie się do uwag wniesionych przez społeczeństwo (pismem z 14.09.2022 r. IM.6220.1.2020). **GDDKiA przedstawiła następujące wyjaśnienia (pismo z 29.09.2022 r. znak O/GD.I-2.4110.100.2021.IM.80) - zacytowano w pełnym brzmieniu:**

- **odpowiedzi dotyczące uwag i postulatów Rady Gospodarczej:**

1) w zakresie konsultacji rozwiązań projektowych:

Wszelkie uwagi dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork – Królewo należy przesyłać w formie pisemnej (pocztą tradycyjną lub korespondencją elektroniczną) na adres Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku. Każdy wniosek jest analizowany przez tut. Oddział oraz Projektanta. Na etapie przygotowywania dokumentacji projekt budowlany jest także przekazywany właściwym jednostkom samorządu terytorialnego w celu uzgodnienia rozwiązań projektowych, a także w celu uzyskania opinii wymaganej do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRID,

2) **w zakresie przyjętych rozwiązań projektowych – w zakresie skrzyżowań, zjazdów, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględnienia wzrostu natężenia ruchu drogowego, przejazdu pojazdów nienormatywnych i szczególnego przeznaczenia, poprawy warunków życia mieszkańcom**:

Rozwiązania projektowe zostały przejęte w oparciu o analizy i prognozy ruchu, i spowodują poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi, w szczególności niechronionych, zwiększenie przepustowości układu drogowego i uporządkowanie skomunikowania przyległego terenu. Inwestycja przyczyni się również do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie, w tym na warunki życia mieszkańców i środowisko (obniżenie poziomu hałasu, drgań oraz ilości zanieczyszczeń emitowanych przez transport). Przyjęte rozwiązania projektowe zapewniają także możliwość przejazdu pojazdów nienormatywnych. W trakcie prac projektowych, na całym odcinku planowanej inwestycji przeanalizowano różne typy skrzyżowań, w tym także w lokalizacji skrzyżowania ul. Dalekiej z DK22 (Aleja Wojska Polskiego). W przedmiotowej lokalizacji prowadzone były dogłębne analizy w zakresie prognozowanych natężeń ruchu, rozkładu kierunkowego natężeń pojazdów, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obsługi przylegających do pasa drogowego nieruchomości. Ze względu na powyższe oraz zachowanie spójności na sieci (na całym odcinku DK22 przebiegającym przez miasto nie występują skrzyżowania typu rondo) oraz możliwość koordynacji i poprawnego sterowania potokiem ruchu, najlepszym rozwiązaniem rekomendowanym przez Projektanta jest zastosowane w projekcie skrzyżowanie skanalizowane sterowane sygnalizacją świetlną z wyznaczonym pasem do skrętu w lewo w ul. Daleką. Cały układ DK22 w Malborku działa na zasadzie koordynacji opartej na akomodacji z dedykowanym systemem sterowania ruchem (o czym wspomina autor pisma *„W Malborku na całej drodze krajowej 22 na skrzyżowaniach zamontowane są czujniki natężenia ruchu…"* – więc jest to nawiązanie także do tej kwestii), więc zastosowanie w tym jednym miejscu skrzyżowania typu rondo uniemożliwiło by poprawną koordynację potoków ruchu na całym odcinku drogi i prowadziło do tworzenia się zatorów drogowych, szczególnie na wlocie ul. Dalekiej dla pojazdów chcących włączyć się w DK22. Przyjęte parametry skrzyżowania skanalizowanego zapewniają także przejezdność dla pojazdów nienormatywnych.

Rozwiązania projektowe przyjęte dla przedmiotowej inwestycji zachowują istniejące ciągi komunikacyjne. W wyżej wymienionych lokalizacjach zaprojektowano zjazdy publiczne oraz skrzyżowania zapewniające odpowiednia obsługę przedmiotowych terenów przemysłowych.

Rozwiązania projektowe uwzględniają potrzeby logistyczne związane m.in. z przemieszczaniem się pojazdów ponadnormatywnych, a projekt budowlany będzie podlegał opiniowaniu i uzgadnianiu przez właściwe organy do spraw obronnych.

3) **w zakresie postulowanej obwodnicy miasta:**

Obwodnica Malborka nie jest przedmiotem niniejszej inwestycji. Przyjęte rozwiązania projektowe takie jak m.in. rozbudowa skrzyżowań, wykonanie nowej konstrukcji jezdni o optymalnej szerokości, budowa ciągu pieszo-rowerowego oraz remont istniejącego wiaduktu kolejowego w naszej ocenie zapewnią mieszkańcom Malborka większy komfort. Dokumentacja została opracowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, w oparciu o wykonane pomiary ruchu, zapewniając możliwie największą poprawę płynności i przepustowości ruchu drogowego. Dodatkowo należy podkreślić, że głównym priorytetem przyjętych rozwiązań jest maksymalne podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przy założeniu maksymalnego ograniczenia ingerencji w sąsiadującą zabudowę. W związku z powyższym w naszej opinii przedmiotowa inwestycja przyczyni się do podniesienia komfortu korzystania z infrastruktury zarówno mieszkańcom Malborka jak i pozostałym użytkownikom dróg, przy jednoczesnym, maksymalnym ograniczeniu ingerencji w krajobraz miasta.

Budowa obwodnicy Malborka nie jest przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego,

4) **w zakresie postulowanego ronda w miejsce dotychczasowego skrzyżowania z ul. Daleką w Malborku:**

W przedmiotowej lokalizacji były prowadzone dogłębne analizy w zakresie przyjęcia optymalnego typu skrzyżowania. Zgodnie z wnioskiem rozważano również skrzyżowanie typu rondo, biorąc od uwagę m. in. prognozowane natężenia ruchu, rozkład kierunkowy natężeń pojazdów, względy bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz obsługę sąsiadujących z pasem drogowym nieruchomości, ostatecznie uznano rozwiązanie w postaci skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną jako najkorzystniejsze, spełniające wymagania opisanych wyżej kryteriów i zapewniające komfort mieszkańcom,

5) **w zakresie postulowanych zjazdów z DK22 (uwidocznionych w MPZP):**

Przedmiotowa inwestycja zakłada odtworzenie w pełni istniejących ciągów komunikacyjnych, w tym zjazdów. W przypadku potrzeby powstania nowych zjazdów procedurę administracyjną określa m. in. art. 29 Ustawy o drogach publicznych, który jednocześnie wskazuje, że: *„budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości ...",*

6) **w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego we wskazanych miejscach – w zakresie skrzyżowań DK22 z ulicami: Chopina, Koszykową, Młodych, Kasztanową (wykorzystywaną m.in. przez transport wojskowy) oraz zapewnienia możliwości wykonania lewoskrętów i zawracania na końcowym odcinku DK22:**

Rozwiązania projektowe dla przedmiotowego tematu zostały *przyjęte w oparciu o maksymalne zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a* równocześnie ograniczenie ingerencji w sąsiadującą zabudowę do minimum, tzn. brak rozbiórek. Dodatkowo inwestycja realizowana jest przy założeniu odtworzenia istniejących ciągów komunikacyjnych. Jednocześnie jak wyżej informujemy, iż przyjęte rozwiązania na pewnym etapie prac projektowych podlegają opiniowaniu przez odpowiednie organy, m.in. również organy ds. obronnych,

7) **w zakresie czujników ruchu zamontowanych w drodze i analizy wyników pochodzących z tych czujników:**

Kwestia systemu sterowania ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej i jego koordynacja była jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru typu skrzyżowań w ramach planowanej inwestycji,

8) **w zakresie postulatu o doprecyzowanie projektu w zakresie programu ochrony przed hałasem oraz negowanej oceny co do realizacji ekranów przez architektów, konserwatorów zabytków oraz mieszkańców Malborka:**

Odnosząc się do kwestii wpływu ekranów na walory zabytkowe miasta oraz rozwój turystyki należy wyrazić przekonanie, że takiego wpływu nie będzie - zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO, znajduje się w odległości ponad 250 metrów od analizowanej drogi i pozostaje poza jakimkolwiek jej oddziaływaniem. Nadmienić należy, że projekt budowlany będzie podlegał uzgodnieniu przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, który jest organem kompetentnym w sprawie ochrony dziedzictwa kulturowego. Dodatkowo należy również wskazać, iż istniejący stan faktyczny, w zakresie zagospodarowania terenu sąsiadującego z drogą DK 22 manifestuje się tym, że pomiędzy odcinkiem DK22 a zespołem zamku występuje obszar zwartej zabudowy – wielopiętrowe budynki mieszkalne oraz usługowe, w tym centrum handlowe, sklepy, itd. Biorąc pod uwagę fakt, iż w ramach analizowanej inwestycji nie planuje się wielopoziomowych skrzyżowań, jak również prowadzenia drogi w wysokim nasypie żadne nowe oddziaływanie na tę najwyższą formę ochrony konserwatorskiej nie wystąpią,

9) **w zakresie planowanej wycinki drzew i propozycji nasadzeń zastępczych:**

Zgodnie z Raportem o oddziaływaniu inwestycji dla środowisko wskazujemy, iż nasadzenie 1:1 jest wystarczające dla przedmiotowej inwestycji. Wskazujemy, że stosunek nasadzeń kompensacyjnych do wycinki może być zmieniony przez odpowiedni Organ w toku wydania Decyzji Środowiskowej. Pragniemy podkreślić, iż w w/w Raporcie określono, iż wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum wynikającego z zakresu projektu. Z uwagi na dużą ilość infrastruktury nie jest technicznie możliwe wykonanie nasadzeń w pełnym zakresie wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 22. Wymagałoby to poszerzenia pasa drogowego o dodatkowy teren a co za tym idzie przejmowanie terenów prywatnych co generowałoby dodatkowe konflikty społeczne z właścicielami – z tego też względu w ramach projektu ograniczano zajmowanie terenu dodatkowego do niezbędnego minimum.

- **odpowiedź GDDKiA w zakresie protestu przeciw realizacji ekranów wzdłuż Alei Rodła oraz wyjaśnienia, że cyt.: „nie chodziło mieszkańcom o ekrany, tylko o obwodnicę. To byłby szpetny półśrodek.":**

Informujemy, iż obwodnica miasta Malborka nie jest przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego. Informujemy, że przedmiotem niniejszego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zadanie inwestycyjne pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork – Królewo". Zadanie jest realizowane w ramach zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury Programu Inwestycji, a jego zakres obejmuje rozbudowę drogi krajowej w istniejącym śladzie. Głównym celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi, w szczególności niechronionych, zwiększenie przepustowości układu drogowego i uporządkowanie skomunikowania przyległego terenu. Inwestycja przyczyni się również do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na otocznie, w tym na warunki życia mieszkańców i środowisko (obniżenie poziomu hałasu, drgań oraz ilości zanieczyszczeń emitowanych przez transport). Informujemy, że przywołana w uwadze Obwodnica Malborka nie znalazła się w rządowym Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, w związku z czym nie trwają żadne prace nad przygotowaniem ww. inwestycji,

- **odpowiedź GDDKiA w zakresie sprzeciwu powstania ekranów, które w ocenie autora wypowiedzi będą negatywnie wpływały na niewątpliwe walory zabytkowe miasta oraz na rozwój turystyki, w zakresie postulowanej cichej nawierzchni, kontroli prędkości i stanu technicznego pojazdów:**

Podstawowa wiedza z zakresu hałasu drogowego oraz metod jego ograniczania, potwierdzona latami doświadczeń (instytucji, która w skali kraju realizuje największą ilość zabezpieczeń) jednoznacznie wskazuje, iż przy określonej wartości przekroczenia norm hałasu nie jest możliwe zaprojektowanie skutecznej ochrony akustycznej bez zastosowania ekranów akustycznych. GDDKiA jak profesjonalny zarządca drogowy (w tym inwestor) każdorazowo w ramach przygotowania inwestycji do realizacji wymaga od Wykonawców dokumentacji środowiskowej przeprowadzania wielokryterialnej oceny w zakresie ustalenia optymalnych metod i środków ochrony przed hałasem. Analiza taka pozwala na szczegółowe rozpoznanie wszelkich dostępnych rozwiązań i możliwości, a następnie ich ocenę przy zastosowaniu różnorodnych kryteriów i pod kryteriów. Z przedmiotowej oceny, jak również z badań własnych oraz zewnętrznych, prowadzonych przez ośrodki naukowe, jednoznacznie wynika, iż nie istnieje nawierzchnia drogowa charakteryzująca się tak wysoką redukcją hałasu, by mogła ona skutecznie zastąpić ekran akustyczny lub wał ziemny. Możliwość redukcji hałasu przy zastosowaniu tzw. „cichej" nawierzchni dotyczy ściśle określonych uwarunkowań (w tym m.in. prędkości ruchu) i jest nieporównywalnie mniejsza od izolacyjności standardowego ekranu akustycznego. Ewentualna kontrola przestrzegania dopuszczalnej prędkości przez pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym, jak również kontrola stanu technicznego pojazdów leży poza kompetencjami zarządcy drogi. Należy jednak podkreślić, że w wykonanych analizach nie zakładano łamania przepisów prawa powszechnie obowiązującego, a więc nawet w sytuacji ich przestrzegania – konieczna jest realizacja zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Odnosząc się do kwestii wpływu ekranów na walory zabytkowe miasta oraz rozwój turystyki należy natomiast wyrazić przekonanie, że takiego wpływu nie będzie - zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO, znajduje się w odległości ponad 250 metrów od analizowanej drogi i pozostaje poza jakimkolwiek jej oddziaływaniem. Nadmienić należy, że projekt budowlany będzie podlegał uzgodnieniu przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, który jest organem kompetentnym w sprawie ochrony dziedzictwa kulturowego. Dodatkowo należy również wskazać, iż istniejący stan faktyczny, w zakresie zagospodarowania terenu sąsiadującego z drogą DK 22 manifestuje się tym, że pomiędzy odcinkiem DK22 a zespołem zamku występuje obszar zwartej zabudowy – wielopiętowe budynki mieszkalne oraz usługowe, w tym centrum handlowe, sklepy, itd. Biorąc pod uwagę fakt, iż w ramach analizowanej inwestycji nie planuje się wielopoziomowych skrzyżowań, jak również prowadzenia drogi w nasypie żadne nowe oddziaływanie na tę najwyższą formę ochrony konserwatorskiej nie wystąpią.

Dodatkowa uwaga: GDDKiA pod wyjaśnieniem zamieściła *Rysunek 1. Lokalizacja odcinka drogi objętego rozbudową względem Zamku Krzyżackiego (zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO),*

- **odpowiedź GDDKiA w zakresie uwag wniesionych przez aptekę DOZ (Insta Sp. z o.o.) przy ul. Koszykowej w Malborku o potrzebie zapewnienia dostępności apteki, widoczności apteki oraz zakładów prowadzących działalność, zanegowania realizacji ekranów:**

W przedmiotowej lokalizacji nie zaprojektowano ekranów akustycznych.

Podstawowa wiedza z zakresu hałasu drogowego oraz metod jego ograniczania, potwierdzona latami doświadczeń (instytucji, która w skali kraju realizuje największą ilość zabezpieczeń) jednoznacznie wskazuje, iż przy określonej wartości przekroczenia norm hałasu nie jest możliwe zaprojektowanie skutecznej ochrony akustycznej bez zastosowania ekranów akustycznych. GDDKiA jak profesjonalny zarządca drogowy (w tym inwestor) każdorazowo w ramach przygotowania inwestycji do realizacji wymaga od Wykonawców dokumentacji środowiskowej przeprowadzania wielokryterialnej oceny w zakresie ustalenia optymalnych metod i środków ochrony przed hałasem. Analiza taka pozwala na szczegółowe rozpoznanie wszelkich dostępnych rozwiązań i możliwości, a następnie ich ocenę przy zastosowaniu różnorodnych kryteriów i pod kryteriów. Z przedmiotowej oceny, jak również z badań własnych oraz zewnętrznych, prowadzonych przez ośrodki naukowe, jednoznacznie wynika, iż nie istnieje nawierzchnia drogowa charakteryzująca się tak wysoką redukcją hałasu, by mogła ona skutecznie zastąpić ekran akustyczny lub wał ziemny. Możliwość redukcji hałasu przy zastosowaniu tzw. „cichej" nawierzchni dotyczy ściśle określonych uwarunkowań (w tym m.in. prędkości ruchu) i jest nieporównywalnie mniejsza od izolacyjności standardowego ekranu akustycznego. Ewentualna kontrola przestrzegania dopuszczalnej prędkości przez pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym, jak również kontrola stanu technicznego pojazdów leży poza kompetencjami zarządcy drogi. Należy jednak podkreślić, że w wykonanych analizach nie zakładano łamania przepisów prawa powszechnie obowiązującego, a więc nawet w sytuacji ich przestrzegania – konieczna jest realizacja zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Odnosząc się do kwestii wpływu ekranów na walory zabytkowe miasta oraz rozwój turystyki należy natomiast wyrazić przekonanie, że takiego wpływu nie będzie - zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO, znajduje się w odległości ponad 250 metrów od analizowanej drogi i pozostaje poza jakimkolwiek jej oddziaływaniem. Nadmienić należy, że projekt budowlany będzie podlegał uzgodnieniu przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, który jest organem kompetentnym w sprawie ochrony dziedzictwa kulturowego. Dodatkowo należy również wskazać, iż istniejący stan faktyczny, w zakresie zagospodarowania terenu sąsiadującego z drogą DK 22 manifestuje się tym, że pomiędzy odcinkiem DK22 a zespołem zamku występuje obszar zwartej zabudowy – wielopiętowe budynki mieszkalne oraz usługowe, w tym centrum handlowe, sklepy, itd. Biorąc pod uwagę fakt, iż w ramach analizowanej inwestycji nie planuje się wielopoziomowych skrzyżowań, jak również prowadzenia drogi w nasypie żadne nowe oddziaływanie na tę najwyższą formę ochrony konserwatorskiej nie wystąpią,

- **odpowiedź GDDKiA w zakresie sprzeciwu osoby fizycznej przeciw realizacji ekranów akustycznych, podważonej skuteczności ekranów, przywołanych metod ochrony akustycznej, postulowanego przyjęcia innych ekologicznych, naturalnych i przyjaznych człowiekowi rozwiązań:**

GDDKiA powołała się na wcześniej przytoczone wyjaśnienia. Stwierdziła, że konieczność zastosowanie zabezpieczenia w postaci ekranu akustycznego – jest niepodważalna. Dodała wyjaśnienia następującej treści: Niemniej jednak, odnosząc się do kwestii wyglądu zabezpieczenia należy wskazać, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono szereg propozycji wkomponowania przedmiotowego zabezpieczenia w krajobraz miasta, a wszystkie proponowane rodzaje ekranów zostały ocenione pod kątem wpływu na krajobraz miejski Miasta Malborka. Poniżej przywołano fragment raportu ooś, gdzie wyżej opisane założeniu również zostały przedstawione: w miejscu, gdzie ekran był wymagany przeanalizowano jego konstrukcję pod względem odbioru wizualnego – wpływu na krajobraz kulturowy Malborka; w analizach uwzględniono:

- ekran cały pochłaniający – typu zielona ściana - zamieszczono Fotografię 1. Ekran typu „zielona ściana" – wizualizacja),
- ekran cały pochłaniający – typu zielona ściana obsadzony pnączami - zamieszczono Fotografię 2. Ekran typu „zielona ściana" porośnięty pnączami – wizualizacja,
- ekran cały pochłaniający – trocinobetonowy - zamieszczono Fotografię 3. Ekran pochłaniający trocinobetonowy – wizualizacja,
- ekran cały pochłaniający – trocinobetonowy obsadzony pnączami - zamieszczono Fotografię 4. Ekran pochłaniający trocinobetonowy porośnięty pnączami – wizualizacja,

- ekran mieszany – u dołu 1,5 m pochłaniający np. zielony trocinobetonowy / aluminiowy a góra przeźroczysta - zamieszczono Fotografię 5. Ekran mieszany (zielony trocinobetonowy/ aluminiowy + przezroczysty) – wizualizacja,
- ekrany do wysokości do 3 m (uwaga: wg wcześniejszych wyjaśnień ekrany miały mieć wysokość 5 m) w formie gabionów stalowych (kosze gabionowe), wypełnionych kamieniem (granit, gnejs lub otoczak), obsadzonych roślinności, w tym roślinnością pnącą wraz z nasadzeniami dokonanymi w sąsiedztwie w formie szpalerów drzew lub wysokich krzewów, w celu uatrakcyjnienia ciągów pieszych i przysłonięcia ścian. Pozostała część ekranu nad gabionem przeźroczysta – zamieszczono Fotografię 6. Ekran mieszany (gabion+ przezroczysty) – wizualizacja.

GDDKiA dodała, że „Wszystkie analizowane rozwiązania cechują się taką samą docelową skutecznością akustyczną. Jak widać na przedstawionych wizualizacjach dobrze wkomponowują się one w krajobraz miasta Malbork i nie stanowią głównego elementu w krajobrazie, ponieważ– dominującym elementem miasta w tej okolicy są wysokie budynki mieszkalne, latarnie uliczne, czy np. bardzo wysoki biało-czerwony komin. Kolorystycznie każde z tych rozwiązań również nie powoduje dysonansu wizualnego. Ostateczna decyzja o wyborze rodzaju zabezpieczenia pozostaje w gestii Organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach."

Odnosząc się do uwag i postulatów wniesionych przez społeczeństwo oraz odpowiedzi udzielonych przez GDDKiA, Burmistrz Miasta Malborka przedstawia wyjaśnienia jn.:

I. w zakresie postulowanej budowy obwodnicy Malborka:

Tak jak podnoszono w korespondencji mailowej oraz jak wyjaśniła to GDDKiA kwestia budowy obwodnicy miasta nie stanowi zakresu inwestycji oraz nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wniosku GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanej „Rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork - Królewo". Organ jest związany treścią złożonego przez GDDKiA wniosku. Wynika to z art. 61 § 2 K.p.a. Zgodnie z orzecznictwem *„wniosek inicjujący postępowanie wyznacza jego ramy oraz zakreśla jego przedmiot (m.in. wyrok WSA z dnia 9 października 2019 r., II SA/Po 615/19, CBOSA). Wynika to z jednej z podstawowych zasad postępowania administracyjnego a mianowicie zasady związania organu administracji treścią wniosku inicjującego postępowanie (art. 61 k.p.a.). Przy czym, co należy podkreślić, wniosek strony wiąże organ co do treści żądania, natomiast podstawy prawne podejmowanej decyzji administracyjnej lub postanowienia ustalane są przez ten organ na podstawie własnej oceny".* Stąd rozpatrywanie budowy obwodnicy miasta, w ramach przedmiotowego postępowania, prawnie jest niedopuszczalne. Ewentualny projekt budowy obwodnicy miasta wymagałby wniesienia odrębnego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do organu właściwego w przedmiotowym zakresie. Burmistrz Miasta Malborka wyjaśnia dodatkowo, że zgodnie z przepisami ustawy ooś (art. 74 ust. 1 pkt 2, art. 62a, art. 66 ust. 1 pkt 1), karta informacyjna przedsięwzięcia, jako integralna część wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz w następstwie raport ooś określają zakres i parametry przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie (podobnie załącznik graficzny wniosku w postaci mapy obrazującej usytuowanie planowanej inwestycji),

II. w zakresie postulowanego odstąpienia od realizacji ekranów, realizacji alternatywnych względem ekranów rozwiązań ochrony akustycznej, podważanej skuteczności ekranów, wątpliwej estetyki ekranów:

Burmistrz, po analizie materiałów sprawy, w tym treści raportu ooś wraz z wyjaśnieniami przedstawionymi przez Inwestora, uwag zgłoszonych przez uczestników postępowania przewidującego udział społeczeństwa w podjęciu decyzji, stanowisk prezentowanych przez specjalistów, stwierdził obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w celu przeprowadzenia ponownej analizy i oceny dla przyjętych przez Inwestora założeń projektowych w przedmiocie środków ochrony przed hałasem. Na tym etapie zbadane zostaną inne możliwe do zastosowania rozwiązania pozwalające ograniczyć oddziaływanie wynikające z emisji hałasu.

III. w zakresie planowanej wycinki drzew oraz zaproponowanych nasadzeń zastępczych, które w znaczącej części miałyby zostać wykonane poza granicami Malborka, ze względu na zgłoszony przez GDDKiA brak dostępności terenu:

Na podstawie art. 74 ustawy ooś przy wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zarządca drogi powinien przedłożyć organowi jedynie wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. Wskazanie w decyzji środowiskowej tych działek oraz uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej uprawnia zarządcę drogi do wycinki roślin. Wycinka drzew i krzewów w tym przypadku nie wymaga uzyskania zezwolenia wydawanego w trybie ustawy o ochronie przyrody (art. 21 ust. 2 ustawy z 10.4.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

Wykaz działek przewidzianych do przeprowadzenia prac przygotowawczych w postaci wycinki drzew i krzewów został przedstawiony przez Inwestora przy wniosku o wydanie decyzji, a następnie w raporcie ooś (podlegał on również kilkukrotnej weryfikacji). W wyniku wielokrotnych wezwań (ostatecznie po wezwaniu RDOŚ w Gdańsku) przedstawiony został konkretny wykaz drzew i krzewów (Aneks nr 1 do raportu ooś z 11.08.22 r.), koniecznych - jak twierdzi Inwestor – do usunięcia, ze względu na występujące kolizje z inwestycją drogową. Wykaz drzew i krzewów wytypowanych przez GDDKiA do wycinki przedstawia sentencja decyzji (241 pozycji). Łącznie przewidziano usunięcie 220 drzew (wśród drzew również występowały drzewa wielopienne) oraz 21 powierzchni zakrzewionych (łączna [powierzchnia zakrzewień – 2 061 m^2). Z raportu ooś oraz wyjaśnień wynika, że ze względu na brak dostępności terenu, GDDKiA przewidziała dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1 w ilości 50 drzew na terenie miasta, pozostałą ilość w pasie drogowym DK22 na terenie województwa pomorskiego. W konsultacji ze specjalistą ds. dendrologii w Urzędzie Miasta Malborka (stanowisko w aktach sprawy) stwierdzono, że nasadzenia drzew powinny zostać wykonane w liczbie, parametrach i gatunkach pozwalających zrekompensować poniesione w środowisku przyrodniczym straty, tj. w sadzonki drzew o wysokości min. 2 m i obwodzie pnia na wys. 100 cm min. 8 cm - przy nasadzeniach w proporcji 1:7 (za 1 drzewo usunięte 7 drzew posadzonych), bądź sadzonki drzew o wysokości min. 2,5 m oraz obwodzie pnia na 100 cm min. 12 cm – przy nasadzeniach w proporcji 1:5, a także sadzonki krzewów w wieku min. 2 lat o wysokości min. 20 cm (w proporcji 1:1). Burmistrz zobowiązał Inwestora do dokonania nasadzeń na terenie Malborka,

IV. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowania parametrów drogi krajowej nr 22 do aktualnych i przyszłych potrzeb, ze względu na szczególne potrzeby wynikające ze specyfiki ruchu, w tym ruch pojazdów ponadnormatywnych, pojazdów jednostek wojskowych itp.:

W przedmiotowym zakresie wypowiedziała się GDDKiA. Burmistrz Miasta Malborka występujący w roli organu ochrony środowiska nie posiada kompetencji do określania rozwiązań projektowych dla planowanej rozbudowy DK22. Powyższe leży w wyłącznej kompetencji profesjonalnych projektantów, zarządzającego drogą (GDDKiA), organu budowlanego, który wyda zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Dokumentacja budowlana będzie podlegała ostatecznemu zatwierdzeniu przez organ budowlany. Należy zwrócić uwagę również na to, że Burmistrz Miasta Malborka związany jest treścią wniosku, w tym zatem zakresem oraz przyjętymi przez GDDKiA parametrami inwestycji drogowej. Jak wskazuje Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach w wyroku II SA/Gl 627/18 „wynikające z karty informacyjnej przedsięwzięcia parametry zamierzenia są wiążące zarówno dla organu administracji, jak i dla inwestora. W tym pierwszym przypadku oznacza to, że dokonując analizy zamierzenia organ administracji nie może przyjmować innych parametrów przedsięwzięcia. W drugim przypadku związania, inwestor realizując przedsięwzięcie będzie mógł je wykonać jedynie wedle parametrów wynikających z wniosku, a w konsekwencji z treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach",

V. w zakresie dostępności aptek oraz potrzeby zapewnienia widoczności dla prowadzonych w sąsiedztwie drogi działalności gospodarczych:

Z planowaną realizacją inwestycji drogowej, nawet przy realizacji ekranów nie będzie wiązało się ograniczenie dostępności aptek przy ul. Jasnej i Koszykowej. Ponadto raport ooś nie zakładał realizacji ekranów na wysokości bądź w bezpośrednim sąsiedztwie apteki prowadzącej działalność pod adresem: ul. Koszykowa 2/1. W przypadku apteki przy ul. Jasnej 10 raport ooś nie zakładał likwidacji dotychczasowego przejścia. Ekrany przewidziane zostały w raporcie ooś za tym przejściem. Inwestor zakładał wykonanie ekranów typu mieszanego – w części z materiału przezroczystego, co zminimalizowałoby efekt przesłonięcia ewentualnych działalności gospodarczych. Zaznaczyć należałoby przy tym, że ekrany zaplanowano w miejscach poddanych ochronie akustycznej o funkcji mieszanej – mieszkalno-usługowej, z przewagą funkcji mieszkalnej, zatem wydaje się, że stosunkowo niewielka liczba zakładów mogłaby zostać przesłonięta,

VI. w zakresie negatywnego wpływu ekranów na walory miasta, obiekty zabytkowe oraz turystykę:

Burmistrz stwierdził obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w trakcie której – jak wyżej wyjaśniono – zbadaniu i analizie poddane będą dostępne i możliwe do realizacji rozwiązania pozwalające ograniczyć uciążliwość hałasu komunikacyjnego. Wskazaniem tut. organu było również przeprowadzenie oceny wizualnej wpływu na krajobraz, w tym krajobraz kulturowy rozwiązań drogowych. Jednym z warunków realizacji przedsięwzięcia drogowego, jakie powinny został spełnione w ramach realizacji postanowień niniejszej decyzji, jest obowiązek posadzenia wzdłuż ekranów (o ile zostaną zastosowane) pnączy. Organ określił przy tym gatunki roślin odporne i preferowane do nasadzeń wzdłuż ww. barier. Określił również warunki, zgodnie z którymi Inwestor będzie obowiązany dbać o stan techniczny i estetyczny ewentualnych ekranów.

W postępowaniu przeznaczonym dla udziału społeczeństwa, uwagi i postulaty wniosła jedna ze stron postępowania. Uwagi zostały wniesione w drodze nieformalnej (wiadomość email). Zostały jednak przekazane do konsultacji GDDKiA. Strona w wiadomości email zwróciła się do Burmistrza o wyjaśnienie, z jakich powodów Inwestor nie przewiduje realizacji ekranu na wysokości budynku mieszkalnego wielorodzinnego przy ul. Grota-Roweckiego nr 8 w Malborku. Zawnioskowała o realizację w tym miejscu ekranu typu mieszanego – dół pochłaniający góra przezroczysta wraz z nasadzeniami roślin. Stronie udzielono wstępnych wyjaśnień w drodze korespondencji mailowej. Poinformowano o tym, że w przypadku bloku nr 8 (dz. nr 350/2) faktycznie Inwestor nie zakłada realizacji ekranu, że zgodnie z ustaleniami raportu ooś brak jest możliwości zastosowania ekranu akustycznego w kilometrażu: 360+329 do 360+428, strona lewa (dz. nr 350/1, blok nr 9), gdyż kolidowałby on ze zjazdem do posesji oraz brak byłoby możliwości zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organ odesłał stronę do informacji prezentowanych w treści zawiadomienia dot. udziału społeczeństwa dostępnego na stronie BIP UM Malborka. Poinformował jednocześnie, że wg wstępnych ustaleń blok nr 8 /dz. nr 350/2, 350/20 znajduje się w obszarze 100 m od granicy inwestycji drogowej, co w świetle przepisów oznacza, że właściciele ww. nieruchomości (w tym autor uwag) są stronami toczącego się postępowania i że stronom przysługuje więcej uprawnień aniżeli pozostałym uczestnikom postępowania. Poinformował o przysługujących stronie prawach, w tym o możliwości wypowiedzenia się w sprawie przed wydaniem decyzji oraz możliwości odwołania się od tej decyzji. Wyjaśnił także, że strony postępowania nie uczestniczą w postępowaniu z udziałem społeczeństwa (jest ono zapewnione dla innych niż strony osób zainteresowanych sprawą). Dodał, że wg zaprezentowanych w raporcie ooś przebiegów izofon w porze dnia dla bloku nr 8 zachowane byłyby dopuszczalne poziomy hałasu przed elewacją budynku, natomiast w porze nocy izofona biegnie w granicy elewacji. Wskazał na błąd obliczeniowy, który szacuje się na poziomie +/- 2 dB. Burmistrz poinformował stronę, że w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych dla inwestycji drogowych zobowiązuje się zarządców dróg do sporządzenia tzw. analizy porealizacyjnej, która uwzględnia wyniki rzeczywistych pomiarów oraz obliczenia poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, w celu sprawdzenia słuszności danych zaprezentowanych w raporcie i że stwierdzone przekroczenia stanowią wówczas przesłankę doprojektowania ekranów akustycznych w takich miejscach, oczywiście o ile możliwość ich realizacji nie zostałaby wykluczona ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organ wyjaśnił dodatkowo, że na potrzebę opracowania analizy porealizacyjnej wskazali sami Autorzy raportu ooś, aczkolwiek dla budynków nr 9 i 8 nie przewidzieli punktów pomiarowych. Burmistrz Miasta Malborka zapewnił stronę, że rozważy potrzebę uwzględnienia pomiaru przy budynku. Strona ostatecznie zwróciła się *o pomoc w rozwiązaniu następujących problemów, cyt.: 1) gdzie i w jakiej formie zgłosić mijanie się z prawdą, naprzeciwko bloku nr 8 nie ma żadnego zjazdu z drogi 22, 2) jak spowodować, żeby dokonano badań poziomu hałasu naprzeciwko Grota Roweckiego 8, 3) jak uznanie mnie na stronę zwiększa możliwość skutecznego działania przeciw hałasowi?"* W odpowiedzi email przedstawione zostały stronie następujące wyjaśnienia, cyt.: „Burmistrz rozpatrzy uwagę nr 2 dot. zobowiązania GDDKiA do wykonania pomiaru hałasu we wskazanej lokalizacji oraz odniesie się do uwagi w treści decyzji. Pkt 3. Do uprawnień strony należy m.in. możliwość odwołania się od wydanej decyzji. Szersze informacje nt. praw stron postępowania uwzględnia zawiadomienie zamieszczone na stronie BIP UM Malborka: http://www.bip.malbork.pl/a,24348,zawiadomienie-stron-o-wszczeciu-postepowania-oraz-o-wystapieniu-do-organow-wspoldzialajacych-w-poste.html. Co do zasady strony postępowania powinny wnosić uwagi / wnioski w sposób sformalizowany (na piśmie utrwalonym w postaci papierowej z podpisem własnoręcznym lub w postaci elektronicznej opatrzonej elektronicznym podpisem kwalifikowanym lub profilem zaufanym). Jedynie w przypadku postępowania z udziałem społeczeństwa zasady te nie obowiązują." Podanie od autora wypowiedzi nie wpłynęło. GDDKiA udzieliła natomiast następującego wyjaśnienia w przedmiotowym zakresie, cyt.: „Wskazany w uwadze obszar, tj. okolice Grota Roweckiego 8 został objęty analizą akustyczną, która wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Jednakże zastosowanie ekranu w przedmiotowym obszarze nie jest możliwe z powodu kolizji z dwoma zjazdami do posesji. Jednocześnie odnosząc się do kwestii weryfikacji pomiarowej należy wskazać, że w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wskazano zasadność przeprowadzenia pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej i wstępnie zaproponowano lokalizację punktów pomiarowych." Burmistrz wyjaśnia, że stwierdzając obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w spr. zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wskazał na potrzebę ponownego zbadania wielkości i zasięgu emisji hałasu, zweryfikował propozycje punktów pomiaru hałasu dla potrzeb sporządzenia analizy porealizacyjnej, dodając m.in. punkt pomiaru na wysokości zabudowy mieszkalnej przy ul. Grota-Roweckiego (pkt immisji nr 27 i 28).

Mając na uwadze powyższe ustalenia, wydana decyzja oraz określone w niej warunki realizacyjne, w ocenie tut. organu, uwzględniają potrzeby ochrony środowiska, interesu społecznego i słusznego interesu wnioskodawcy. Powody, dla których tut. organ przyjął odmienne stanowisko w zakresie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, określił dodatkowe warunki realizacji przedsięwzięcia, rozszerzył zakres monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uszczegółowił/ doprecyzował część warunków określonych przez RDOŚ w Gdańsku, zostały w sposób szczegółowy przedstawione w treści uzasadnienia decyzji. Na konieczną uwagę zasługują w tym przypadku rola i odpowiedzialność organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. To Burmistrz Miasta Malborka ponosi ostatecznie odpowiedzialność za określone w decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia i te warunki będą wiążące dla Inwestora oraz dla organów wydających decyzje następcze. Uzgodnienie, jak wskazuje RDOŚ w pouczeniu postanowienia, stanowi orzeczenie posiłkowe w postępowaniu na rzecz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie przysługuje na nie zażalenie. W tym przypadku należy także doprecyzować, że postanowienie w sprawie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia można zaskarżyć w odwołaniu od decyzji, na co wskazuje art. 142 K.p.a. oraz co potwierdza dotychczasowe orzecznictwo. Jak wynika również z orzecznictwa, uzyskanie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia nie zwalnia organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach od samodzielnej oceny materiału sprawy, w tym (poza raportem ooś) również w zakresie treści uzgodnienia (zob. m.in. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 lipca 2016 r. II OSK 339/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 5 grudnia 2017 r. II SA/Rz 958/17, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 marca 2017 r. IV SA/Wa 3297/16). Treść uzgodnienia została dogłębnie przeanalizowana przez tut. organ a występujące rozbieżności między treścią warunków realizacyjnych a uzasadnieniem oraz ogólnie sformułowane przez RDOŚ w Gdańsku warunki zostały doprecyzowane i uzupełnione niniejszą decyzją. Organ samodzielnie ocenił aspekty, do których nie odniósł się RDOŚ w Gdańsku. Wyjaśnić wypada, że RDOŚ w Gdańsku nie odniósł się do uwag społeczeństwa, stanowisk stron postępowania (Malborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Malborku), stanowiska Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Nie odniósł się co istotne do wątpliwości zgłaszanych przez Burmistrza dotyczących raportu ooś. Organ uzgadniający oparł swoje stanowisko na treści raportu ooś oraz wyjaśnień przedstawionych przez Autorów raportu ooś/ GDDKiA.

Burmistrz Miasta Malborka, wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, musi wziąć pod uwagę wyniki postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, czyli - poza wynikami płynącymi z treści raportu ooś i uzgodnienia wydanego przez RDOŚ w Gdańsku - musi wziąć pod uwagę także wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa w podjęciu decyzji, również inne ustalenia poczynione na tym etapie. Tut. organ wziął pod uwagę uwagi przedstawione przez społeczeństwo oraz przez strony postępowania, w tym stanowisko uprawnionych przedstawicieli Malborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Malborku o zastosowaniu innych aniżeli ekrany rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie wynikające z emisji hałasu drogowego. Wziął także pod uwagę negatywne opinie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Malborskiego Konserwatora Zabytków w Malborku, w których ww. organy wyraziły stanowisko o braku akceptacji wykonania ekranów akustycznych wzdłuż al. Rodła w Malborku. Podobnie zwrócił uwagę na wskazania płynące z protokołu Narodowego Instytutu Dziedzictwa o zagrożeniu wprowadzenia wzdłuż drogi krajowej nr 22 ekranów akustycznych.

Warunek wynikający z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, zgodnie z którym właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, **nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej**. Oznacza to, że Burmistrz w prowadzonym postępowaniu nie bada zgodności lokalizacji wnioskowanej inwestycji drogowej z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących dla terenów przeznaczonych pod realizację inwestycji.

Zgodnie z art. 82 ust. 3 *ustawy ooś,* załącznik do niniejszej decyzji stanowi *„Charakterystyka Przedsięwzięcia".*

Informacje dotyczące wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, postanowienia o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dostępne są w publicznym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie *(www.bip.malbork.pl Menu: Informacje – Ochrona środowiska – Ekoportal - Karty informacyjne o środowisku i jego ochronie).* Informacje dotyczące przedmiotowego postępowania zamieszczone zostaną ponadto w bazie danych o ocenach oddziaływania na środowisko

administrowanej przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Warszawie, dostępnej na stronie: http://bazaoos.gdos.gov.pl.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy ooś, Burmistrz Miasta Malborka poda do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji, o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, a także udostępni społeczeństwu treść decyzji na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Malborka.

POUCZENIE

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku, za pośrednictwem Burmistrza Miasta Malborka, **w terminie 14 dni licząc od dnia jej doręczenia**.

Doręczenie decyzji stronom innym niż strona wnioskująca **uznane zostanie za dokonane po upływie 14 dni** liczonych po dniu zawiadomienia stron o wydaniu decyzji w trybie art. 49 K.p.a.

Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w sprawie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia może zostać przez stronę zaskarżone w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 142 K.p.a.).

Na podstawie art. 127a K.p.a., strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania od decyzji w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania. Zrzeczenie się prawa do odwołania następuje w formie oświadczenia skierowanego do Burmistrza Miasta Malborka. Z dniem doręczenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z ustawą ooś:

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach może zostać wykorzystana jako załącznik do wniosków o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a, przez okres 6 lat, licząc od dnia, w którym stanie się ostateczna (art. 72 ust. 3). Strona może ubiegać się o wydłużenie ww. terminu do 10 lat, o ile zostałyby spełnione warunki określone w art. 72 ust. 4.
2. Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane (art. 86c).
3. Jeżeli przedsięwzięcie jest (z)realizowane, a podmiot w związku z realizacją, eksploatacją lub likwidacją tego przedsięwzięcia narusza warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w zakresie przewidzianym w art. 136a, podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 5 000 zł do 1 000 000 zł.

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA * 1 *

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

Otrzymują:

1. Pan Waldemar Chejmanowski – pełnomocnik GGDKIA Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, Gdańsk,
2. pozostałe strony postępowania – w trybie art. 49 K.p.a.,
3. aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku,
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku,
4. Starosta Malborski,
5. Marszałek Województwa Pomorskiego.

BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA

Załącznik
do decyzji Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020 z 2.02.2023 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie, pn.: **„Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Malbork – Królewo" (DK22)** zakwalifikowane zostało jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 ze zm.): *„przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1 (...)"*, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 dotyczącym *„dróg 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 lub 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"*.

Zakres planowanej rozbudowy DK22 obejmuje fragment al. Rodła oraz całą al. Wojska Polskiego w Malborku - od km ok. 358+150 (za skrzyżowaniem DK22 z ul. Mickiewicza) do km: ok. 361+755 (do granicy administracyjnej Miasta Malborka z Gminą Stare Pole). Łącznie rozbudowie i przebudowie poddany zostanie odcinek DK22 o długości ok. 3,6 km. W obszarze wyznaczonym do realizacji inwestycji drogowej zidentyfikowane zostały nw. działki ewidencyjne:

- Obręb 11 dz. nr: 195, 166/1, 194/1, 127/1, 127/5, 116/4, 116/5, 123/20, 123/24, 123/21, 123/22, 116/6, 123/7, 116/7, 122/5, 122/3, 210/9, 123/8, 120/20, 120/19, 121/3, 210/8, 121/4, 124/1, 120/17, 120/18, 119/5, 117/13, 117/1, 120/16, 119/1, 117/12, 120/42, 210/7, 120/99, 122/7, 194/16, 117/21, 120/86, 121/5, 119/6, 166/11,
- Obręb 6 dz. nr: 72, 73, 473/4, 141/5, 143/12, 143/9, 154/1, 144, 153/71, 153/67, 153/65, 153/66, 156, 271/27, 271/33, 271/34, 271/35, 285, 471/4, 296/1, 296/3, 295/50, 295/8, 295/59, 295/35, 295/17, 291, 290/1, 290/4, 290/3, 155/7, 471/10, 109/4, 65, 64, 112/2, 155/2, 472/6, 155/4, 473/5, 143/8, 143/13, 143/15, 143/16, 153/73, 153/74, 153/68, 153/69, 153/70, 282/26, 282/27, 290/5, 477/1, 292/6, 292/1, 292/44, 293/1, 293/6, 294/1, 295/24, 295/60, 295/52, 295/84, 296/7, 482/3, 482/4, 282/42, 293/5, 295/11, 489, 109/46, 153/13, 282/28, 282/25, 282/39, 482/5,
- Obręb 10 dz. nr: 1/29, 1/28, 1/74, 1/75, 1/76, 1/19, 1/18, 1/16, 1/15, 1/52, 1/5, 1/4, 1/6, 2/4, 5/2, 5/1, 9/2, 4, 9/1, 6/52, 6/46, 6/49, 6/51, 6/42, 1/14, 6/43, 6/47, 113, 6/50, 9/7, 1/33, 1/34, 1/36, 1/37, 2/3, 1/55, 2/2, 1/35, 6/48,
- Obręb 9 dz. nr: 1/9, 1/1,
- Obręb 7 dz. nr: 8, 64/15, 67/1, 68/1, 76/3, 76/13, 77, 78/2, 28/41, 265/15, 266/1, 267/13, 267/11, 267/9, 268/9, 268/28, 268/27, 76/19, 78/1, 265/1, 265/2, 265/42, 265/43, 267/12, 267/10, 267/22, 265/58,
- Obręb 8 dz. nr: 113/3, 113/4, 114/2, 104, 114/1, 115/6, 116/2, 116/3, 149/19, 149/2, 153/3, 118/4, 119/2, 119/4, 120/1, 120/39, 125/20, 125/18, 125/8, 125/3, 125/7, 146, 134/7, 134/8, 126, 139, 136/11, 148, 135, 127, 151, 154/11, 128, 149/27, 120/9,120/10, 120/11, 120/12,120/13, 120/14, 120/15, 120/46, 147, 136/10, 137/12, 137/8, 137/13, 137/14, 142/1, 134/9, 125/9, 113/1, 115/11, 115/10, 116/4, 116/6, 120/16.

Zakres planowanych prac:

- wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości min. 7,0 m/ wzmocnienie konstrukcji istniejącej nawierzchni,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę/ przebudowę zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów na rowie przydrożnym w km ok: 361+070 oraz ok. 361+385,
- przebudowę obiektu mostowego z kładką dla pieszych na przepust o przekroju skrzynkowym (kanał Ulgi, km ok. 359+429),
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę/ przebudowę systemu odwodnienia drogi wraz z realizacją urządzeń podczyszczających zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe (osadniki studzienek wpustowych oraz studzienek rewizyjnych, piaskowniki przed wlotem z rowów do studni wpadowych, osadniki i separatory lub studnie z wkładem sorbentowym prze wylotem kanalizacji deszczowej do cieków) oraz zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
- remont wiaduktu kolejowego oraz przejścia podziemnego,
- wycinka drzew i krzewów.

W ramach rozbudowy/ przebudowy drogi przewiduje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni drogowej, kilku wiat przystankowych oraz kilkaset metrów barier stalowych i ogrodzeń.
Wzdłuż projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są zatoki autobusowe, zgodnie z poniższą tabelą.

Strona prawa	Strona lewa
w km 358+200	w km 358+200
w km 359+150	w km 359+035
w km 359+685	w km 359+600
w km 360+085	w km 360+210
w km 360+700	w km 360+515
-	w km 361+115

Z pracami ziemnymi będzie wiązało się usunięcie warstwy humusu. Na tym etapie procedowania wielkość usuniętego humusu oszacowano wstępnie na około 30-35 tys. m^3.

Parametry projektowe DK22: klasa drogi – GP – główna przyśpieszona, kategoria ruchu – KR5, przekrój poprzeczny - 1x2/2x2, prędkość projektowa - Vp =60 km/h, prędkość miarodajna - Vp=60km/h, szerokość jezdni poza terenem zabudowy – min. 7,00 m, szerokość jezdni w terenie zabudowanym – min. 7,00 m, szerokość chodników – min. 1,25 m, szerokość pobocza gruntowego – min. 1,25 m.

W stanie istniejącym w obszarach zabudowanych zlokalizowane są chodniki o szerokości od 1,5 do 5,0 m i nawierzchni z płyt betonowych lub kostki brukowej. Na odcinkach bez wyodrębnionych chodników ruch pieszy odbywa się poboczem drogi lub nieutwardzonymi ścieżkami poza koroną drogi.
Układ drogowy przewiduje się uzupełnić o ciąg pieszo-rowerowy na odcinku od km 358+220 do km 360+550 po stronie prawej oraz od km 360+550 do km 362+550 po stronie lewej.

Na projektowanym odcinku drogi przewiduje się przebudowę następujących skrzyżowań z drogami publicznymi:

- ul. Kościuszki, droga gminna 201092G, klasa drogi L,
- ul. Żelazna, droga gminna 201181G, klasa drogi L,
- ul. Generała Władysława Sikorskiego, droga wojewódzka 515, klasa drogi G,
- ul. Dworcowa, droga gminna 201191G, klasa drogi L,
- ul. Chopina, droga gminna 201076G, klasa drogi L,
- ul. Daleka, droga gminna 201046G, klasa drogi L,
- ul. Koszykowa, droga gminna 201094G, klasa drogi L,
- ul. Nogatowa, droga gminna 201115G, klasa drogi L,
- ul. Dąbrowskiego, droga gminna 201079G, klasa drogi L,
- ul. Piaskowa, droga gminna 201133G, klasa drogi L,
- ul. Rakowiec, droga gminna 201046G, klasa drogi L,
- ul. Rakowiec, droga gminna 201046G, klasa drogi L.

Zestawienie projektowanych zjazdów z DK22:

Lp.	Kilometraż	Strona L/P	Kategoria
1	358+240	L	publiczny
2	359+035	P	publiczny
3	359+090	P	publiczny
4	359+380	L	publiczny
5	359+435	P	publiczny
6	359+635	L	publiczny
7	359+735	P	publiczny
8	359+805	P	indywidualny
9	359+900	P	publiczny
10	359+965	P	indywidualny
11	359+985	P	indywidualny
12	360+030	L	publiczny
13	360+070	L	indywidualny
14	360+110	P	indywidualny
15	360+130	L	indywidualny
16	360+182	P	publiczny
17	360+230	L	publiczny
18	360+315	P	indywidualny
19	360+330	P	indywidualny
20	360+345	P	indywidualny

21	360+375	L	indywidualny
22	360+435	P	indywidualny
23	360+595	P	indywidualny
24	360+605	P	indywidualny
25	360+655	P	publiczny
26	360+755	P	publiczny
27	360+835	L	publiczny
28	361+020	P	publiczny
29	361+052	P	indywidualny
30	361+130	P	publiczny
31	361+185	P	publiczny
32	361+285	P	indywidualny
33	361+310	P	publiczny
34	361+400	P	indywidualny
35	361+560	L	indywidualny
36	361+595	L	indywidualny

o wymaganych parametrach:

- zjazdy publiczne – szerokość min. 5,0 m, o wyokrągleniach o promieniu min. 5 m,
- zjazdy indywidualne – szerokość min. 4,5 m, o wyokrągleniach o promieniu min. 3 m.

Budowa nowej nawierzchni drogi będzie polegała na wykonaniu: robót ziemnych, warstw ulepszonego podłoża, warstw podbudowy pomocniczej, warstw podbudowy zasadniczej, warstw nawierzchni. Zagęszczanie mechaniczne podłoża, w tym z kruszywa, wiązać się będzie z dowozem materiału samochodami samowyładowczymi oraz pracą równiarki i walców. Układanie warstw z betonu asfaltowego będzie realizowała rozkładarka. Dowóz betonu asfaltowego przewiduje się z wytwórni zewnętrznej.

Projektowany przepust skrzynkowy będzie stanowił gotowy prefabrykat, który zostanie wstawiony w dolinę kanału Ulgi. Nie zostanie zmieniona charakterystyka koryta kanału; przewidywana zamiana obiektów mostowych na przepusty nie zawęzi przekroju koryta (zmieniona zostanie forma obiektu, a nie jego parametry).

W ramach inwestycji nie przewiduje się realizacji głębokich wykopów związanych z koniecznością obniżenia poziomu wód gruntowych. W przypadku natrafienia podczas robót (lokalnie) na wody gruntowe, konieczne może się stać odwodnienie wykopu. Zakłada się możliwość odpompowania wody np. za pomocą igłofiltrów i ich odprowadzenia do pobliskiej sieci kanalizacji deszczowej lub do rowu.

W stanie istniejącym, korpus drogowy odwaniany jest poprzez zamknięty system kanalizacji deszczowej oraz powierzchniowo do istniejących rowów drogowych.
Szczegółowe rozwiązania projektowe co do sposobu odwodnienia drogi, odbiorników wód, parametrów urządzeń, w tym parametrów zbiornika retencyjno-infiltracyjnego określone zostaną przy ostatecznym projektowaniu. Na tym etapie założono, że na projektowanym odcinku drogi do wysokości wiaduktu odwodnienie będzie odbywało się do istniejącej kanalizacji deszczowej, z wykorzystaniem wpustów deszczowych i studni z osadnikami. Za wiaduktem do wysokości ul. Dąbrowskiego przewiduje się realizację kanalizacji deszczowej z włączeniem do istniejącej sieci z dwoma wylotami do kanału Ulgi, przed którymi zastosowane byłyby osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych. Od ul. Dąbrowskiego do granicy miasta odwodnienie drogi miałoby odbywać się za pośrednictwem projektowanych odcinków sieci kanalizacyjnych. Na wysokości odcinka drogi ok. 361+122 do 361+177, dz. nr 127 obr. 8, ma nastąpić realizacja zbiornika retencyjno-infiltracyjnego. Przed zbiornikiem zapewnione zostaną osadnik oraz separator substancji ropopochodnych. Przewiduje się, że odbiornikiem wód pochodzących z końcowego odcinka drogi będzie kanalizacja deszczowa zaprojektowana w ramach zadania, pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo – granica województwa".

W zakresie remontu wiaduktu kolejowego zakłada się przeprowadzenie następujących prac:

- częściową rozbiórkę istniejących schodów zejściowych z wiaduktu, w zakresie ustroju oraz odbudowę ich o konstrukcji z betonu zbrojonego w obecnym kształcie geometrii użytkowej wraz z wykonaniem balustrad i dylatacji pomiędzy schodami a pomostem istniejącego wiaduktu drogowego,
- frezowanie istniejącej warstwy ścieralnej nawierzchni gr. ok. 4 cm i wymiany na nową,
- oczyszczenie całej powierzchni betonu podpór oraz eksponowanej powierzchni ustroju niosącego z warstwy istniejącej zabezpieczenia antykorozyjnego i malowaniu powłokami zabezpieczającymi,
- usunięcie istniejącej warstwy nawierzchnio – izolacji chemoutwardzalnej na chodnikach i wymianie na nową,

- demontaż istniejących barier ochronnych zlokalizowanych w strefach chodnikowych, przed ułożeniem nowej nawierzchnio – izolacji na chodnikach,
- wykonanie nowego zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad,
- wymianę istniejących słupów oświetlenia na nowe,
- ponowne zamontowanie barier ochronnych po wykonaniu nowej nawierzchnio – izolacji chemoutwardzalnej na chodnikach, po zakończeniu układania nowej nawierzchnio – izolacji na chodnikach
- wykonanie robót związanych z przełożeniem istniejących urządzeń obcych (ewentualnie nowoprojektowanych) urządzeń obcych poprzez podwieszenie ich do spodu daszków istniejących, a które obecnie zlokalizowane są na stolikach ustawionych na daszkach,
- usunięcie skorodowanego betonu daszków (ekranów) przeciwporażeniowych i wykonanie ich naprawy,
- wykonanie lokalnych napraw skorodowanego betonu (szybkosprawnymi zaprawami PCC), w szczególności stref krawędziowych płyty pomostu zlokalizowanych bezpośrednio nad zelektryfikowanymi liniami kolejowymi,
- wykonanie lokalnych napraw skorodowanego w miejscach sączków odwadniających od spodu ustroju niosącego płyty,
- oczyszczenie powierzchni stalowych łożysk na przyczółkach i pokrycie malarskimi powłokami zabezpieczającymi,
- roboty porządkowe, w tym też usunięcie istniejących nieużytkowanych przepustów kablowych i ułożeniu nowych przepustów kablowych z obu stron gzymsów wiaduktu,
- wykonanie wymiany istniejącej kanalizacji deszczowej z rur HDPE na rury GRP (lub żeliwne).

Istniejące przejście tunelowe przy murach oporowych, ze względu na dobry stan samej konstrukcji, nie będzie wymagało żadnych istotnych robót poza zabezpieczeniem powierzchni betonowej preparatami malarskimi. Na górze konstrukcji wymieniona zostanie całkowicie nawierzchnia drogowa, izolacja na powierzchni betonu oraz nadsypka, gzymsy przy kapach. Przed układaniem nadsypki wykonana zostanie warstwa ochronna izolacji z betonu zbrojonego siatką przeciwskurczową. Wnętrze tunelu wymagać będzie usunięcia istniejących powłok malarskich, zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych oraz wymiany instalacji oświetleniowej. Po wykonaniu robót branżowych i usunięciu powłok wykonane będzie nowe zabezpieczenie antykorozyjne.

W związku z występowaniem kolizji inwestycji z istniejącą infrastrukturą techniczną przewiduje się:
- przebudowę sieci elektroenergetycznej (kable i linie energetyczne),
- przebudowę sieci i instalacji wodociągowych,
- przebudowę instalacji gazowej,
- przebudowę/budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę sieci teletechnicznej (linie napowietrzne, kable oraz światłowód),
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę/ budowę sygnalizacji świetlnej.

Wykaz działek przewidzianych do przeprowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów:
- obr. 11: dz. nr ew.: 123/7, 166/1, 120/18,
- obr. 10: dz. nr ew.: 6/52, 1/5, 1/76, 2/4,
- obr. 6: dz. nr ew.: 155/7, 271/27, 471/10, 295/8, 296/1, 295/17, 72, 295/35,
- obr. 7: dz. nr ew.: 265/15, 64/15, 76/13,
- obr. 8: dz. nr ew.: 151, 126, 139, 127, 128.

Materiały planowane do wykorzystania podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną.

Orientacyjne ilości głównych surowców wykorzystywanych do budowy:
- beton asfaltowy – około 13-16 tys. m^3,
- kruszywa na podbudowy – około 70-74 tys. m^3,
- wykopy w ilości – około 108-110 tys. m^3,
- nasypy w ilości – około 42-45 tys. m^3,
- humusowanie – około 8-10 tys. m^3.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

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. Paliwa i energia będą pochodziły możliwie od najbliższego dostawcy. Szacowane ilości wody i paliw oraz energii na etapie realizacji inwestycji:

- woda ok. 2500-3000 m^3,
- paliwa płynne (olej napędowy) – do ok. 120 Mg,
- energia elektryczna ok. 3500 kWh.

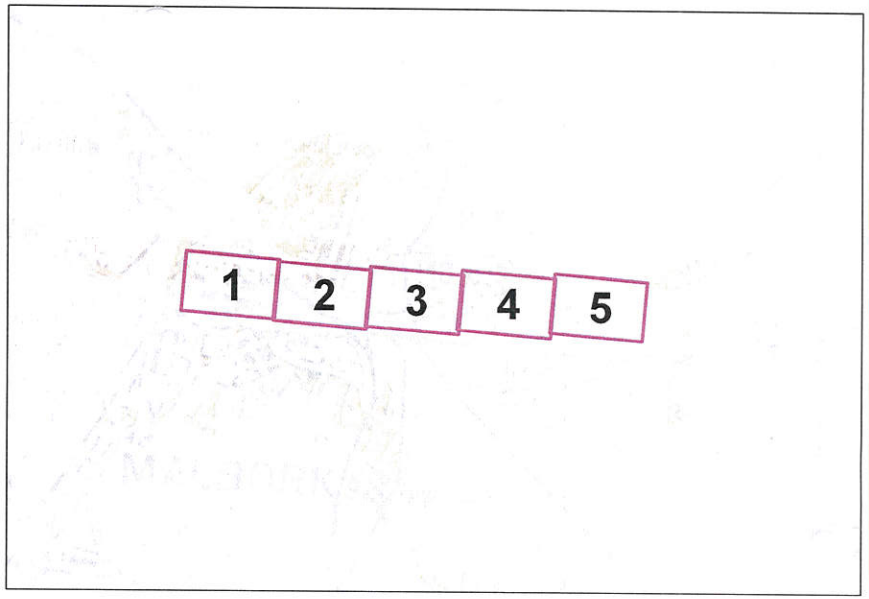
Prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie na cele budowlane oraz na cele socjalno - bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA * 1 *

BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

Legenda

- Oś drogi
- Przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie
- Obszar znajdujący się w odległości 100m od granic przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie
- Obręby ewidencyjne
- Działki ewidencyjne
- Gminy



Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.

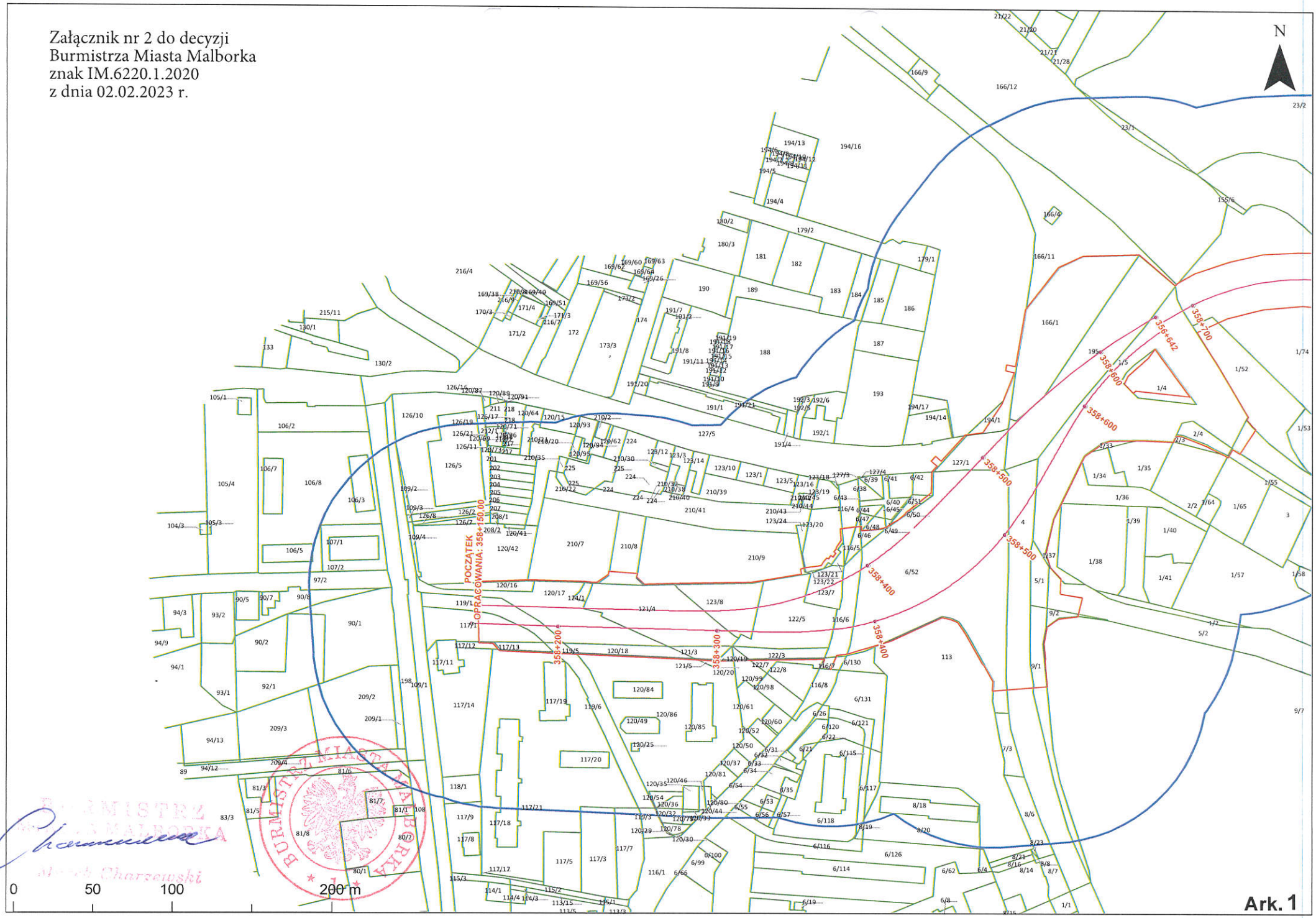
BURMISTRZ MIASTA MALBORKA

BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

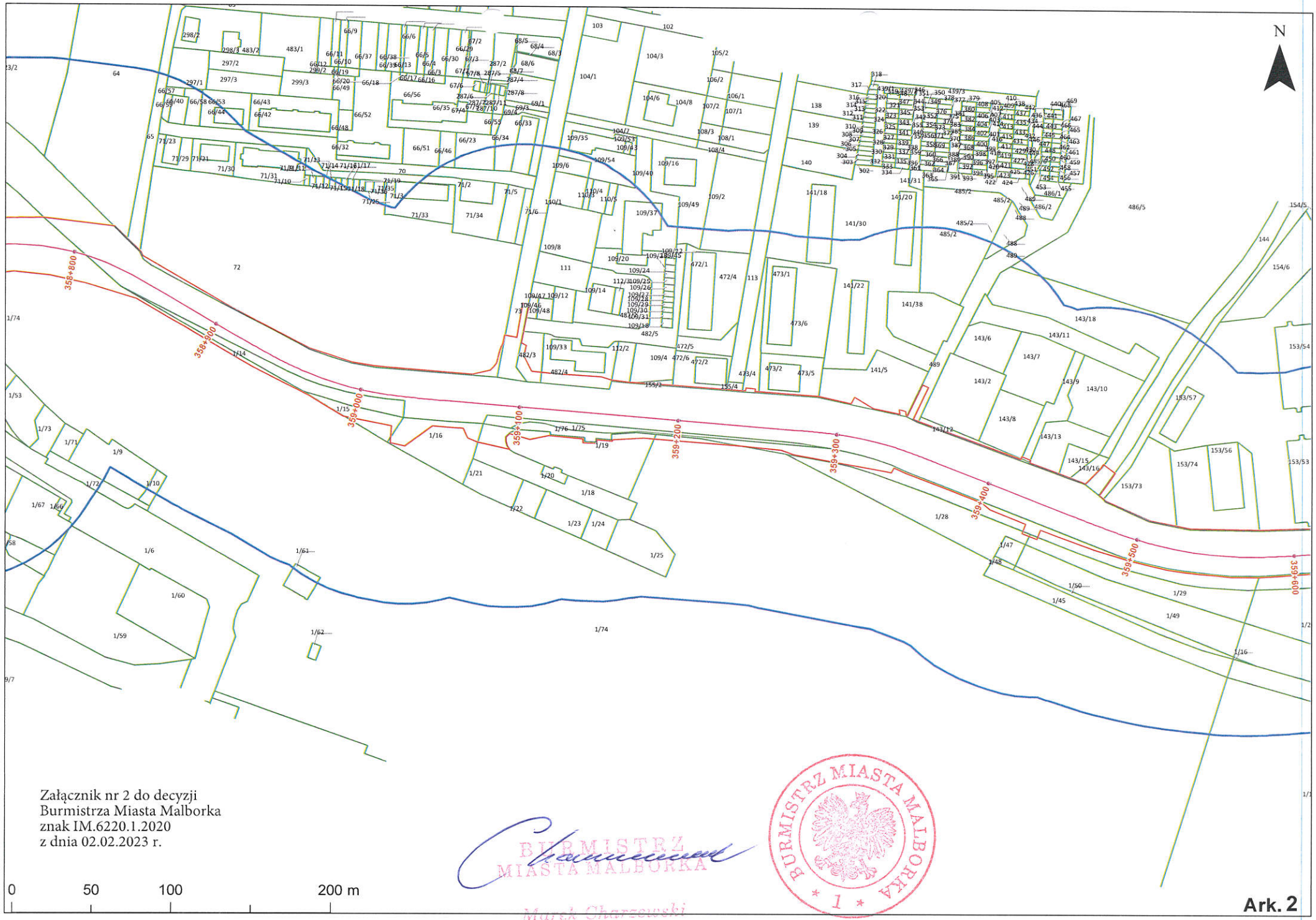
Inwestor:	**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad** **Oddział w Gdańsku** 80-354 Gdańsk ul. Subisława 5
Jednostka projektowa:	**ARKAS-PROJEKT** **sp. z o.o. sp.k.** al. Piłsudskiego 70A 10-450 Olsztyn
Wykonawca dokumentacji środowiskowej:	**ASANGA** **Pracownia Analiz Środowiskowych** ul. Osada Ojców 38 04-211 Warszawa
Numer sprawy:	**102/I-1/2017**
Nazwa dokumentacji:	**Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku:** **Malbork - Królewo**
Branża:	**Ochrona środowiska**
Tytuł rysunku:	**Mapa w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym obszarem, na ktory będzie oddziaływać przedsięwzięcie**

			Nr uprawnień:	*Podpis:*
Opracowała:	**mgr Joanna Hatylak**	GIS	-	
Opracował:	**mgr Daniel Maranda**	ochrona środowiska	-	
Sprawdziła:	**mgr Katarzyna Maranda**	ochrona środowiska	-	
Nr archiwalny	Data opracowania 10.2021	Skala 1:2000	Nr. rysunku	Stadium;

Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.



BURMISTRZ MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski



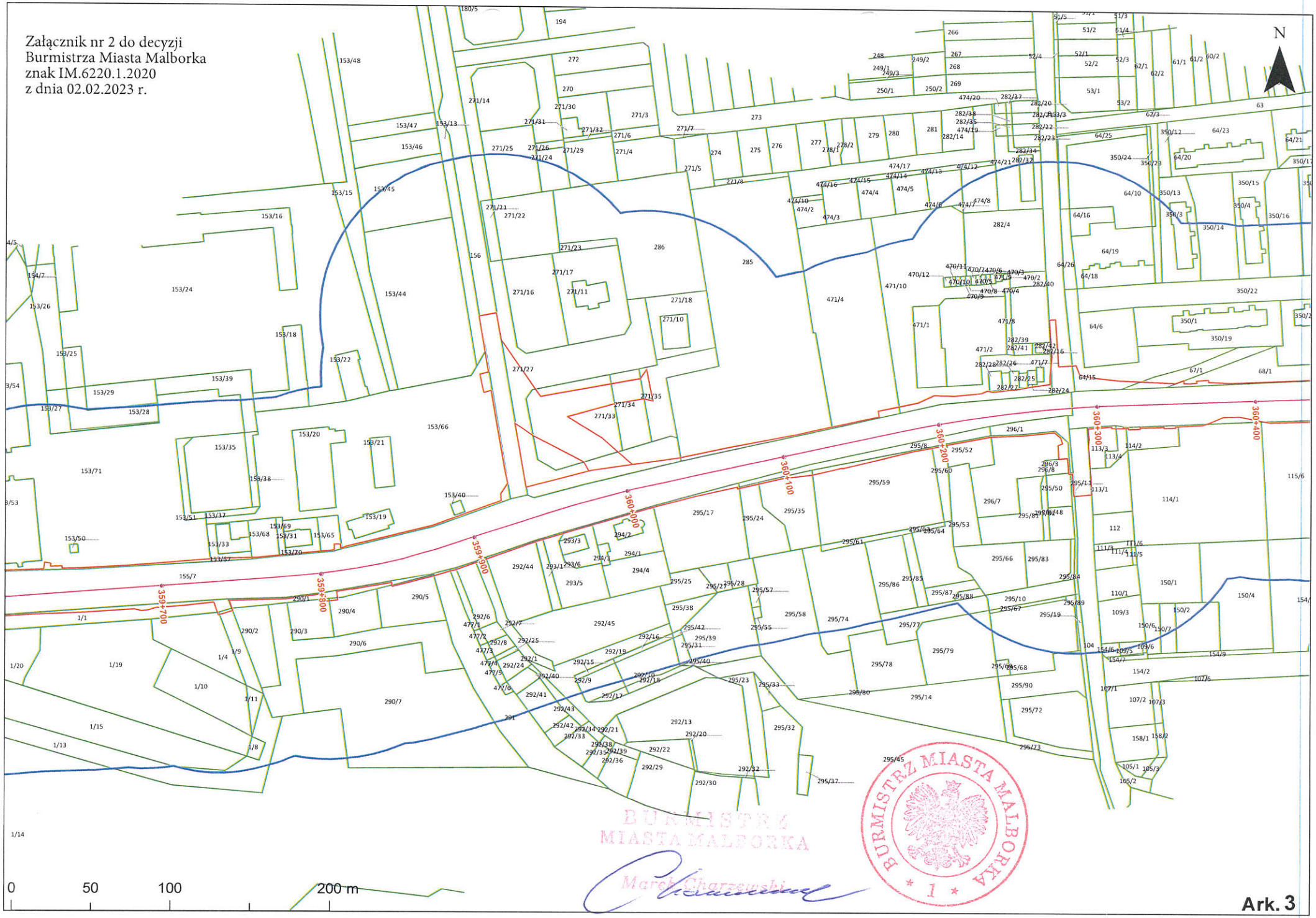
Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA * 1 *

Ark. 2

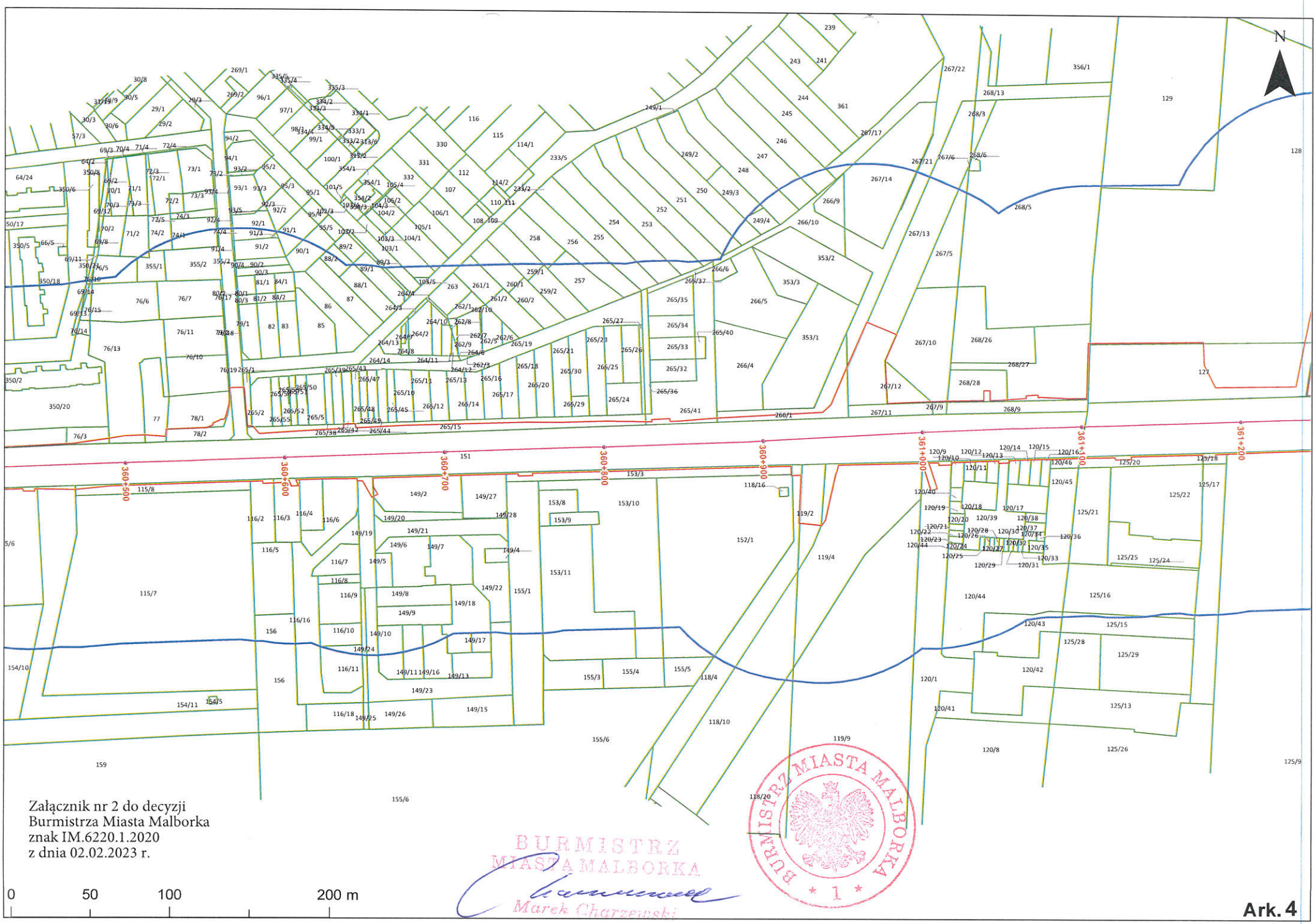
Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.



BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA
1

Ark. 3



Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.

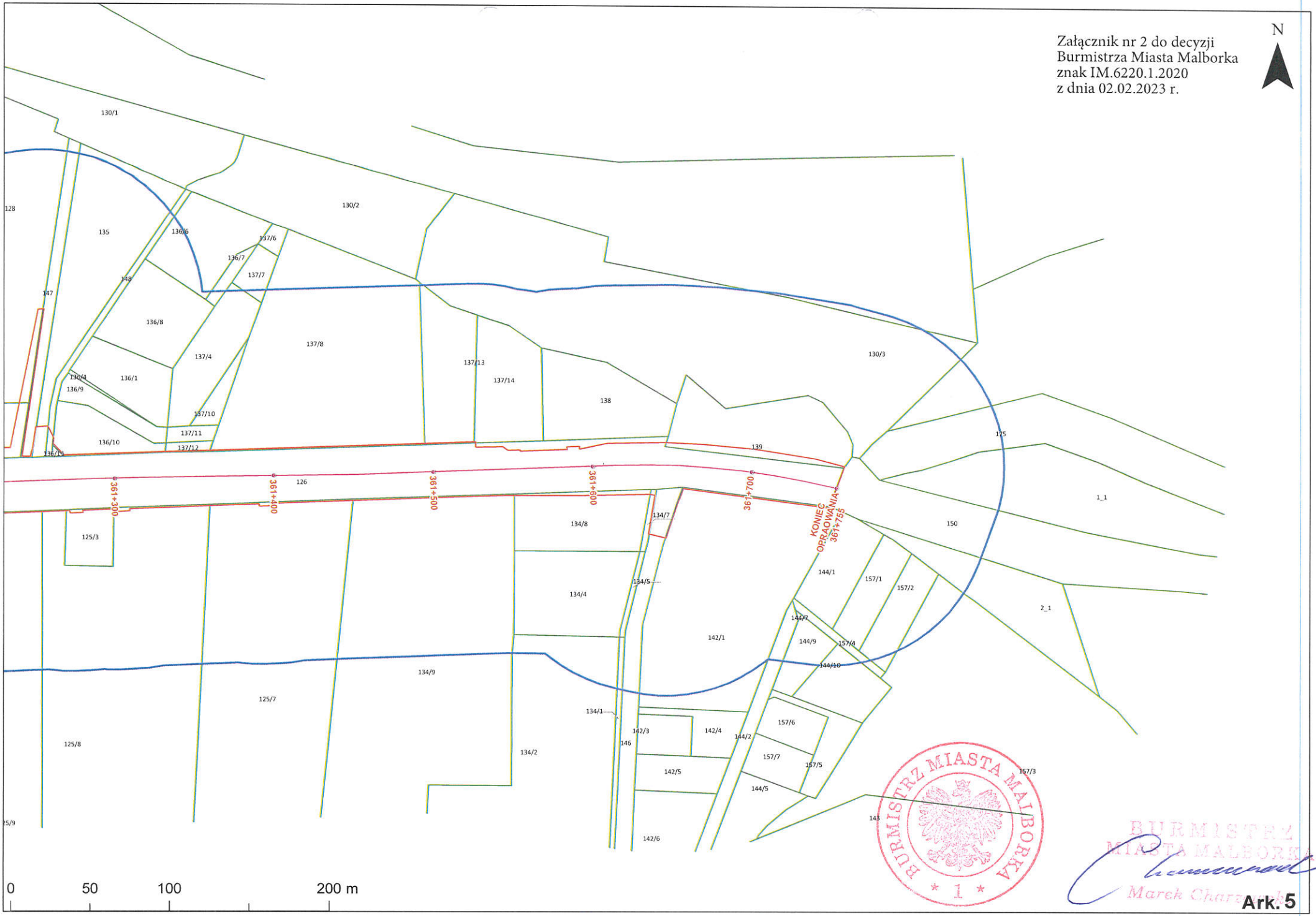
BURMISTRZ
MIASTA MALBORKA
Marek Charzewski

BURMISTRZ MIASTA MALBORKA
1

Ark. 4

Załącznik nr 2 do decyzji
Burmistrza Miasta Malborka
znak IM.6220.1.2020
z dnia 02.02.2023 r.

N



Ark. 5