



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

W GDAŃSKU

RDOŚ-22-WOO.6670/29-24/08/09/10/WN/AT
za dowodem doręczenia

| | |
|--------------------------|---------------|
| GDDKIA ODDZIAŁ W GDAŃSKU | |
| FAX | POCZTA E-MAIL |
| 2010-02-19 | |
| L. dz. 20.83 | |
| Przyjmujący | |

DECYZJA

Na podstawie art. 46 ust 1 pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt. 1 lit. a), art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 2 ust.1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), w związku z art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk z siedzibą przy ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk, sygn. GDDKiA-O/ Gd-P4im/026/DŚ/45.1/2008 z dnia 15.10.2008r. (uzupełnionego dnia 10.04.2009r.)

działając w oparciu o:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S7 Gdańsk – Warszawa – Chyżne (gr. państwa) odc. Koszwały – Kazimierzowo ETAP II” tom I, II, III, IV, V; wykonany przez Transprojekt Gdański sp. z o.o. w Gdańsku, zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. D. Andrzejewskiej, Gdańsk 2008r wraz z przedstawionymi uzupełnieniami i wyjaśnieniami,
2. Poprawiony tom IV i V Raportu o oddziaływaniu na środowisko inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S7 Gdańsk – Warszawa – Chyżne (gr. Państwa) odc. Koszwały – Kazimierzowo ETAP II”, wykonany przez Transprojekt Gdański sp. z o.o. w Gdańsku, zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. D. Andrzejewskiej, Gdańsk 2008r. wraz z przedstawionymi wyjaśnieniami.
3. Uzgodnienia:
 - Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – postanowienie znak DOOŚ-240d/555/08/09/dj z dnia 20.10.2009r.
 - Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku - postanowienie znak SE.NS-80/4961/34/BK/09 z dnia 03.11.2009r.

ORZEKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn:

**„Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały – Kazimierzowo
wraz z przebudową linii wysokiego napięcia”,
w części położonej w granicach województwa pomorskiego,
wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” z wariantem dodatkowym „Dworek”,
i uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”,
obejmującym działki wyszczególnione w załączniku do niniejszej decyzji.**

realizowanego przez:

*Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk
z siedzibą w Gdańsku przy ul. Subisława 5*

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:

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

- a) Przy organizacji zaplecza budowy oraz dróg technicznych zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- b) Bazy materiałowe oraz parkingi dla sprzętu i maszyn budowlanych zlokalizować:
 - poza obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz obszarami, na których występują gatunki i siedliska o szczególnych wartościach przyrodniczych chronione w ramach sieci Natura 2000;
 - poza pozostałymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody;
 - poza dolinami rzek: Wisła, Nogat, Linawa, Tuga, Kanał Panieński i Izbowa Łacha, Kanał Piaskowy, Kanał Śledziowy;
 - w maksymalnie możliwym oddaleniu od istniejącej zabudowy mieszkaniowej.
- c) Na etapie realizacji inwestycji zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem ściekami i odpadami, poprzez odpowiednie przygotowanie i organizację placu budowy, w tym:
 - organizację placów postojowych dla maszyn i środków transportu na uszczelnionych nawierzchniach,
 - wyposażenie zaplecza budowy w pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników,
 - właściwą organizację składów materiałów i parkingów dla pracowników,
 - wyposażenie placu budowy w przenośne sanitariaty dla pracowników i dbałość o ich systematyczne opróżnianie przez uprawnione podmioty;
- d) Wytwórnice mas bitumicznych i węzły betoniarские lokalizować w maksymalnie możliwym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej oraz poza dolinami rzek;
- e) Zabezpieczyć przed możliwością zasypania i zanieczyszczenia krzyżujące się z budowaną drogą lub przepływające w pobliżu cieki wodne;
- f) Warstwę gleby zdjętą z pasa robót, odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do kształtowania sąsiadujących terenów;
- g) Masy ziemne lub skalne usuwane lub przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, o ile ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, mogą być zagospodarowane na terenie budowy;

- h) Część mas ziemnych, w stosunku do których nie będzie możliwe tymczasowe magazynowanie wzdłuż wykopów (np. z powodów organizacji robót, obecności istniejących instalacji, ciągów komunikacyjnych, dróg, rowów, względów bezpieczeństwa itp.) może być okresowo magazynowana w odrębnym miejscu. Lokalizacja miejsca do tymczasowego magazynowania mas ziemnych przemieszczanych podczas realizacji przedsięwzięcia powinna zostać uwzględniona w projekcie organizacji placu budowy;
- i) Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne, które mogą powstać w trakcie robót budowlanych segregować i oddzielać od odpadów obojętnych, celem przekazania do specjalistycznych firm zajmujących się ich unieszkodliwianiem,
- j) Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00);
- k) Zadbać, by urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie;
- l) Roboty budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie i wydajnego sprzętu oraz zapewnić jego właściwą eksploatację i konserwację w celu uniknięcia skażenia gruntu substancjami ropopochodnymi;
- m) Przywożone i przewożone materiały budowlane oraz grunt należy zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności oraz stosowanie wywrotek, zabezpieczonych przed wywiewaniem przewożonego materiału; dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
- n) Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
- o) Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tzn. poza okresem od dnia 1 marca do dnia 30 czerwca);
- p) Podczas prowadzenia prac budowlanych nie należy naruszać zlokalizowanych przy trasie (poza pasem drogowym) terenów podmokłych i cieków wodnych stanowiących miejsca liczego występowania płazów, zwłaszcza w okresie ich rozrodu i migracji tj. od 15 marca do 30 czerwca;
- q) Prace związane z budową mostu nad rzekami Wisłą oraz Nogatem rozpocząć poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków występujących w sąsiedztwie tych rzek, tzn. poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia, jednakże nie później niż w połowie lutego;
- r) Podczas budowy mostu na rzece Wiśle oraz Nogacie nie prowadzić prac regulujących koryta rzek, a także ograniczyć prace mogące doprowadzić do zmętnienia wód, zwłaszcza w okresie rozrodu ryb, tj. od 1 kwietnia do 15 czerwca;
- s) Wody rzeki Wisły oraz rzeki Nogat zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do nich materiałów używanych podczas budowy np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających;
- t) Przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności wokół koryt rzek Wisły oraz Nogat;
- u) Prace niwelacyjne i budowlane prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować zmiany stosunków wodnych na gruntach sąsiednich;
- v) Prowadzone roboty budowlane nie mogą powodować zmiany lub ograniczania wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
- w) W przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o nich właściwe służby;

- x) Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy przeprowadzić badania powierzchniowe oraz wytypować stanowiska przeznaczone do wyprzedzających badań wykopaliskowych;
- y) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy utrzymać system odwadniający w pełnej sprawności poprzez jego właściwą eksploatację i konserwację, polegającą m.in. na:
 - Przeglądach, tj. systematycznej kontroli urządzeń odwadniających,
 - Zapobieganiu zanieczyszczeniom rowów,
 - Czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody,
 - Systematycznym kontrolowaniu i konserwacji urządzeń służących do odcięcia odpływu do odbiorników substancji niebezpiecznych w przypadku awarii drogowych,
 - Szybkim usuwaniu uszkodzeń;
- z) Należy zapewnić właściwy stan ogrodzeń ochronnych i płotków naprowadzających w otoczeniu przejść dla zwierząt, podejmować natychmiastowe działania zaradcze w przypadku stwierdzenia uszkodzeń;
- aa) Utrzymać drożność przepustów (dotyczy przejść dla płazów i gadów) – usuwać wszelkie materiały blokujące światło przepustu.

2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- a) Zaprojektować budowę ekranów akustycznych w następujących lokalizacjach:
 - Od km 18+300 do km 18+415, o długości 115m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 18+750 do km 19+000, o długości 250m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 20+945 do km 21+230, o długości 285m i wysokości 4,0m, po stronie prawej;
 - Od km 20+950 do km 21+230, o długości 280m i wysokości 4,0m, po stronie lewej;
 - Od km 21+930 do km 22+150, o długości 220m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 24+870 do km 25+090, o długości 220m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 24+985 do km 25+225, o długości 240m i wysokości 3,5m, po stronie prawej;
 - Od km 28+490 do km 28+660, o długości 170m i wysokości 3,5m, po stronie prawej;
 - Od km 3+840 do km 3+940, o długości 100m i wysokości 3,5m, po stronie prawej – strona drogi podana dla drogi do ruchu lokalnego/km S7 31+625 – 31+725 strona lewa;
 - Od km 34+310 do km 34+560, o długości 250m i wysokości 3,0m, po stronie prawej;
 - Od km 35+465 do km 35+665, o długości 200m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 37+340 do km 37+630, o długości 290m i wysokości 3,5m, po stronie prawej;
 - Od km 38+900 do km 39+450, o długości 550m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 39+700 do km 39+900, o długości 200m i wysokości 3,5m, po stronie prawej;
 - Od km 42+100 do km 42+600, o długości 500m i wysokości 3,5m, po stronie prawej;
 - Od km 44+600 do km 44+940, o długości 340m i wysokości 3,5m, po stronie lewej;
 - Od km 48+700 do km 48+940, o długości 240m i wysokości 3,0m, po stronie lewej;
 - Od km 48+700 do km 48+940, o długości 240m i wysokości 3,0m, po stronie prawej.
- b) W przypadku zaprojektowania ekranów przezroczystych należy przewidzieć umieszczenie na nich nadruku w formie pasów poprzecznych;
- c) Zaprojektować odprowadzanie wód opadowych za pomocą systemu rowów trawiastych lub kanalizacji deszczowej. Oczyszczanie wód opadowych przed ich zrzutem do odbiorników - przy zastosowaniu osadników do zatrzymywania zawiesiny łatwoopadającej oraz separatorów związków ropopochodnych. W projekcie należy przewidzieć możliwość odcięcia odpływu wód z urządzeń oczyszczających do odbiorników na wypadek wystąpienia awarii (np. zamknięcia na odpływie ze zbiorników osadowo-retencyjnych, zastawki odcinające na rowach otwartych itp.);
- d) Zaprojektować oczyszczanie wód opadowych zbieranych z placów w rejonie stacji paliw, serwisu i stanowiska kontroli technicznej na terenie Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) przy użyciu osadników do zatrzymywania zawiesiny łatwo opadającej oraz separatorów związków ropopochodnych;

- e) Zastosować zabezpieczenie płytko występujących wód gruntowych poprzez uszczelnienie dna rowów przydrożnych (po obu stronach projektowanej drogi) za pomocą geomembrany, w przypadku zwierciadła wody $\leq 0,5$ m n.p.t. lub geowłókniny w przypadku zwierciadła wody od 0,5 do 5 m n.p.t.; zastosowanie uszczelnienia dna rowów przydrożnych pozwoli także na ochronę ujęć wód podziemnych znajdujących się w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej – ujęć Cedry Małe Kolonia oraz Klezmark; odcinki wskazane do zabezpieczenia za pomocą geowłókniny lub geomembrany:
- Od km 17+172 do km 18+200;
 - Od km 21+500 do km 22+100;
 - Od km 25+300 do km 25+400;
 - Od km 26+800 do km 27+160;
 - Od km 40+600 do km 44+200;
 - Od km 45+000 do km 45+920;
 - Od km 46+100 do km 46+900;
- f) Zaprojektować przejścia dla dużych i średnich zwierząt w następujących lokalizacjach:
- w km 26+236 (most nad rzeką Wisłą), przejście o szerokości 10m i wysokości 5m;
 - w km 48+968 (most nad rzeką Nogat), przejście o szerokości 10m i wysokości 5m;
 - w km 32+698, przejście o szerokości 6m i wysokości 3m;
 - w km 44+255 (most nad kanałem Panieńskim), przejście o szerokości 6m i wysokości 3,5m;
 - w km 45+629 (most nad kanałem Izbowa Łacha), przejście o szerokości 6m i wysokości 3,5m;
- g) Zaprojektować przejścia dla małych zwierząt w lokalizacjach:
- w km 19+643, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 22+550, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 30+700, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 33+100, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 35+980, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 40+480, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 42+824, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 47+585, przejście o szerokości 3m i wysokości 1,5m;
 - w km 27+536, przejście o szerokości 2m i wysokości 1m;
 - w km 28+220, przejście o szerokości 2m i wysokości 1m;
- h) Przejścia dla zwierząt należy oznaczyć tablicami informacyjnymi o ich przeznaczeniu;
- i) W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach w miarę możliwości, powinny znajdować się pasy suchego terenu lub półki drewniane, o szerokości min. 0,5 – 1m;
- j) Na powierzchni przyczółków przejść dolnych należy zapewnić naturalne podłoże, np. z gleby próchniczej i roślinności;
- k) Przy przejściach dla zwierząt, wzdłuż ogrodzeń ochronnych, na długości 100m - 50m w każdą stronę od osi obiektu, należy zaprojektować pasy zieleni naprowadzającej (zadrzewienia i zakrzewienia) z wykorzystaniem rodzimych gatunków drzew i krzewów. Drzewa i krzewy powinno się posadzić w gęstych pasach skierowanych w kierunku przejścia dla zwierząt, na brzegach roślinność powinna być możliwie zwarta, tak aby maksymalnie ograniczyć płoszenie zwierząt przez ruch pojazdów;
- l) Zastosowanie po obu stronach drogi wyгородzenia z siatki o wysokości minimum 2m, zabezpieczającego przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Siatka metalowa powinna posiadać oczka o średnicy zmniejszającej się ku dołowi oraz powinna być wkopana w ziemię na głębokość co najmniej 30 cm tak aby uniemożliwić zwierzętom jej podkopanie;
- m) Przeanalizować konieczność zaprojektowania połączonych z drogą osłon antyolśnieniowych przy przejściach dla zwierząt;
- n) Uwzględnić nasadzenia pasów zieleni, o szerokości min 10m, na następujących odcinkach:
- Po lewej stronie drogi ekspresowej:

- od km 17+170 do km 18+310, o długości 1140m;
- od km 18+990 do km 20+960, o długości 1970m;
- od km 21+220 do km 21+940, o długości 720m;
- od km 22+140 do km 22+190, o długości 50m;
- od km 22+550 do km 24+650, o długości 2100m;
- od km 24+830 do km 24+880, o długości 50m;
- od km 25+080 do km 25+130, o długości 50m;
- od km 25+300 do km 25+440, o długości 140m;
- od km 26+500 do km 28+460, o długości 1960m;
- od km 28+640 do km 34+200, o długości 5560m;
- od km 34+600 do km 35+480, o długości 880m;
- od km 35+650 do km 38+910, o długości 3260m;
- od km 39+390 do km 44+610, o długości 5220m;
- od km 44+930 do km 45+520, o długości 590m;
- od km 45+700 do km 45+920, o długości 220m;
- od km 46+365 do km 48+710, o długości 2345m;

Po prawej stronie drogi ekspresowej:

- od km 17+170 do km 20+945, o długości 3775m;
- od km 21+220 do km 24+700, o długości 3480m;
- od km 24+940 do km 25+000, o długości 60m;
- od km 25+210 do km 25+440, o długości 230m;
- od km 26+530 do km 27+810, o długości 1280m;
- od km 28+040 do km 28+180, o długości 140m;
- od km 28+900 do km 33+900, o długości 5000m;
- od km 34+550 do km 37+350, o długości 2800m;
- od km 37+620 do km 38+810, o długości 1190m;
- od km 39+140 do km 39+710, o długości 570m;
- od km 39+890 do km 42+110, o długości 2220m;
- od km 42+590 do km 43+600, o długości 1010m;
- od km 43+900 do km 45+520, o długości 1620m;
- od km 45+700 do km 45+920, o długości 220m;
- od km 46+365 do km 48+710, o długości 2345m;

Zaleca się nasadzenia zieleni złożonej z gatunków rodzimej np. olsza czarna, brzoza, wierzba, topola, jesion;

- o) Rozwiązania konstrukcyjne mostu na Wiśle powinny zapewniać drożność korytarza migracji roślin i zwierząt, a w szczególności ptaków.
- p) Zaleca się ustawienie słupów latarni drogowych wzdłuż krawędzi mostu, aby zmusić ptaki do zwiększenia pułapu przelotu, co wpłynie na zmniejszenie ryzyka ich kolizji z pojazdami; Zaleca się by oświetlenie mostu nie było zbyt silne, tak, aby ptaki nie kierowały się w czasie mgły na istniejące sztuczne źródło światła;
- q) Wykluczyć sadzenie w pobliżu mostu drzew i krzewów owocujących w tym: bezu czarnego, jarzębiny, róży pomarszczonej, ponieważ przyciągają stada ptaków żerujących na owocach, co zwiększa ryzyko kolizji z pojazdami;
- r) Uwzględnić konieczność budowy dwóch platform dla bociana białego w celu przeniesienia gniazda znajdującego się przy drodze krajowej nr 7 w km 35+500. Platformy powinny zostać przygotowane w okresie jesienno-zimowym, przed rozpoczęciem prac budowlanych, platformy powinny znajdować się min. 500m od drogi w pobliżu rzeki Linawa;
- s) W projekcie należy sporządzić bilans mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji oraz wskazać warunki i sposób ich zagospodarowania w przypadku, gdy ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w w/w ustawie Prawo ochrony środowiska. Dane te należy zamieścić w pozwoleniu na budowę. Postępowanie z masami ziemnymi, których zanieczyszczenia przekraczają wymagane standardy jakości gleby i ziemi, winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach;

- t) Projekt budowlany winien zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie na środowisko w szczególności w fazie budowy, z uwzględnieniem odpowiednich odległości od podziemnego uzbrojenia terenu i uzgodnieniem przejścia w miejscach kolizji z gestorami tych sieci;
- u) W celu wyeliminowania ewentualnych kolizji z występującymi na trasie budowy urządzeniami melioracji, należy uzgodnić przejście odpowiednio z właścicielem gruntu, na którym znajduje się urządzenie lub zarządcą cieku;
- v) Należy przewidzieć zastosowanie technologii oraz materiałów budowlanych przyjaznych środowisku;
- w) Należy zdefiniować potencjalne zagrożenia, jakie mogą wystąpić w trakcie eksploatacji inwestycji wraz z opisem czasu ich trwania i sposobu ich usunięcia;
- x) Projekt budowlany winien wskazywać rozwiązania problemu odwodnienia wykopów w przypadku wystąpienia wody gruntowej;
- y) Należy opracować inwentaryzację kolidującej zieleni (drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat) wraz z gospodarką drzewostanem zawierającą m.in. wykaz kolidującej zieleni, sposób zabezpieczenia drzew;
- z) Zapewnić ochronę interesów osób trzecich, polegającą na dostępie do drogi, w planie organizacji ruchu wziąć pod uwagę lokalizację drogi zastępczej.

3. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom poważnych awarii

W przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego obowiązuje postępowanie zgodne z zasadami ratownictwa zintegrowanego.

Na wypadek zaistnienia poważnej awarii zabezpieczeniem, przed przedostaniem się spływów awaryjnych do wód powierzchniowych, będą zamknięcia na odpływach ze zbiorników osadowo-retencyjnych, a w przypadku rowów otwartych zastawki odcinające dopływ zanieczyszczeń do odbiorników. W tych miejscach przewiduje się zatrzymanie spływów awaryjnych do czasu przybycia służb ratowniczych.

4. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Przedsięwzięcie ma charakter lokalny, ograniczony do najbliższego sąsiedztwa miejsca prowadzenia robót budowlanych, nie zachodzi więc prawdopodobieństwo oddziaływania transgranicznego, wobec czego nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. należy zaplanować i zapewnić wykonanie monitoringu nasadzeń roślinności wprowadzonej wzdłuż pasa drogowego oraz roślinności ostonowej i naprowadzającej w otoczeniu wszystkich przejść dla zwierząt. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek, należy prowadzić nasadzenia uzupełniające. Monitoring powinien trwać przez okres minimum 2 sezonów wegetacyjnych od dnia oddania obiektu do użytkowania;
2. należy prowadzić monitoring wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt;
3. należy zaplanować i zapewnić wykonanie monitoringu przyrodniczego na obszarach Natura 2000 w zakresie:
 - monitorowania powierzchni i składu gatunkowego siedlisk przyrodniczych, wymagających ochrony w formie wyznaczania obszarów Natura 2000, w szczególności zbiorowisk łąk rajgrasowych 6510 i ziołorośli nadrzecznych 6430. Monitoring powinien być prowadzony w pasie do 300m po obu

- stronach od osi drogi, na terenie objętym inwentaryzacją przyrodniczą na etapie przedrealizacyjnym, o którym mowa w raporcie;
- obserwacji stanu i zmian zasięgu występowania na obszarze j.w. zbiorowisk roślinnych, z ich wykartowaniem 1 raz w sezonie wegetacyjnym;
 - prowadzenia monitoringu przez pierwsze 4 sezony wegetacyjne od dnia oddania obiektu do użytkowania;
4. w celu określenia rzeczywistego wpływu obiektu mostowego na ptaki, należy zaplanować i zapewnić wykonanie monitoringu gatunków ptaków w okresie co najmniej 2 lat od zakończenia realizacji inwestycji. Monitoring powinien obejmować liczenie i obserwacje przelotów nad mostem ptaków lęgowych z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, przebywających na rzece w okresie pozalęgowym, w odległości do 1 km w obu kierunkach od obiektu mostowego, a także liczenie i obserwacje pozostałych gatunków ptaków przelatujących nad mostem;
5. w celu porównania danych sprzed rozpoczęcia prac budowlanych i rejestracji zachodzących zmian na skutek eksploatacji drogi należy wykonać monitoring porealizacyjny z zastosowaniem takiej samej metodyki, jaka została przyjęta podczas prowadzenia przedrealizacyjnej inwentaryzacji przyrodniczej.

2. wykonania analizy porealizacyjnej 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 zakresem:

1. Ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. Badania hałasu drogowego winny być przeprowadzone w niżej przedstawionych przekrojach pomiarowych:
- w miejscach, gdzie zaproponowano ekrany akustyczne w celu sprawdzenia skuteczności ekranowania zaprojektowanych zabezpieczeń:
 - km 18+900 strona lewa,
 - km 25+000 strona lewa,
 - km 42+500 strona prawa,
 - dla wybranej zabudowy mieszkalnej typu zagrodowego (nie objętej ochroną w postaci ekranów) w następującym kilometrażu drogi:
 - km 25+360÷25+430 – strona lewa (3 budynki),
 - km 44+450÷44+630 – strona prawa (2 budynki),
 - km 45+060÷45+600 – strona lewa (3 budynki),
 - km 45+550 – strona prawa;

Wybrane, z wyżej wyszczególnionych, przekroje mogą stanowić również podstawowe punkty (przekroje) pomiarowe objęte monitoringiem w zakresie ochrony przeciwhałasowej.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń mieszkalnych, należy zastosować środki zaradcze. W przypadku, gdy mimo zastosowania środków zaradczych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

2. Ocenę skuteczności oczyszczania ścieków opadowych.

III. Wskazać jako dopuszczony do realizacji wariant

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, techniczne oraz społeczno-ekonomiczne optymalnym, przyjętym do realizacji jest wskazany przez wnioskodawcę wariant przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo tj. wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” z wariantem dodatkowym „Dworek”, uwzględniającym również korektę trasy wg wariantu „Ryki”.

IV. Stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Przeprowadzone obliczenia skuteczności ekranowania zaproponowanych ekranów akustycznych (o optymalnych wymiarach geometrycznych) wykazały niewystarczającą jego skuteczność na elewacjach budynków mieszkalnych znajdujących się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego. W związku z tym, może wystąpić potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Decyzja o konieczności utworzenia tego obszaru podjęta zostanie po przeprowadzeniu pomiarów hałasu w wybranych przekrojach w ramach analizy porealizacyjnej, w sytuacji, kiedy mimo podjętych działań i zastosowania środków ochronnych, zaleconych po tych pomiarach, nie będzie możliwe dotrzymanie standardów akustycznych obowiązujących dla terenów chronionych.

V. Uczynić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Pan Franciszek Rogowicz, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku (dalej zwana GDDKiA O/Gdańsk), pismem GDDKiA O/Gd-P4im/026/DŚ/45.1/2008 z dnia 15.10.2008r wystąpił do Wojewody Pomorskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały - Kazimierzowo wraz z przebudową linii wysokiego napięcia”, w części planowanej do realizacji na terenie województwa pomorskiego.

Do podania wnioskodawca załączył:

1. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
2. mapy ewidencji gruntów,
3. wypisy z ewidencji gruntów.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz.2573 z późn. zm.), stanowi przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym przedsięwzięcie, o jakim mowa w art. 51 ust.1 pkt 1 ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Stosownie do brzmienia art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a), w zw. z art. 382 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska organem właściwym w przedmiotowej sprawie w dniu złożenia wniosku był Wojewoda Pomorski.

Od dnia 15.11.2008r., na podstawie art. 153 ust. 1 pkt. 2) w zw. z art.144 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U.

Nr 199, poz. 1227 ze zm.), właściwym w sprawie jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Wobec stwierdzonych nieścisłości w zakresie wskazania przez wnioskodawcę wykazu nieruchomości, na których realizowana będzie planowana inwestycja, uniemożliwiających prawidłowe ustalenie stron postępowania, tut. organ wystąpił o wyjaśnienia do GDDKiA O/Gdańsk oraz do Starosty Nowodworskiego i Starosty Gdańskiego, a następnie w dniu 02.04.2009r. pismem znak RDOŚ-22-WOO-6670/29-4/08/09/WN wezwał do uzupełnienia braków formalnych wniosku o wykaz nieruchomości objętych planowaną inwestycją, podpisany przez osobę uprawnioną do reprezentowania podmiotu.

Po uzupełnieniu wniosku w dniu 15.04.2009r Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zawiadomieniem znak RDOŚ-22-WOO-6670/29-5/08/09/WN poinformował o wszczęciu postępowania organy administracji i instytucje oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-22-WOO-6670/29-6/08/09/WN, w trybie art. 49 KPA, strony przedmiotowego postępowania. Obwieszczenie zostało w dniu 20.04.2009r umieszczone na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku (www.gdansk.rdos.gov.pl), oraz w dniach 22.04.2009 – 12.05.2009 na tablicach ogłoszeń tut. organu oraz Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Gdańskim i Urzędów Gmin: Stegna, Cedry Wielkie i Ostaszewo.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 19 ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, pod numerem 2009/A/0101, a o załączonym do wniosku raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pod numerem 2009/E/0010 (www.ekoportal.pl).

Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, do doręczeń stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalił i zważył co następuje:

Zgodnie z treścią art. 46 ust. 1, w brzmieniu ustalonym ustawą z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 954), realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w art. 51 ust. 1 pkt 1 i 2 - jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak też przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części - na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Przedsięwzięcie objęte przedmiotem sprawy dotyczy budowy dwujezdnej drogi ekspresowej S7 na odcinku od miejscowości Koszwały do miejscowości Kazimierzowo o długości ok. 40 km wraz z obiektami towarzyszącymi (miejsca obsługi podróżnych, obwody utrzymania drogi ekspresowej); w granicach województwa pomorskiego będzie to odcinek o długości ok. 32 km.

Projektowana droga przebiegać będzie przez tereny 5 gmin (Cedry Wielkie, Stegna, Ostaszewo, Nowy Dwór Gdański, Elbląg) i 2 gmin miejskich (Nowy Dwór Gdański i Elbląg). Gminy Cedry Wielkie, Nowy Dwór Gdański i Elbląg oraz m. Nowy Dwór Gdański i Elbląg posiadają obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Pozostałe gminy tj. Stegna i Ostaszewo nie posiadają obowiązujących MPZP, a jedynie Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Na potrzeby nowej trasy drogi ekspresowej S7 planowana jest budowa nowych obiektów inżynierskich, m.in. mostu nad rzeką Wisłą i nad rzeką Nogat. W przypadku mostu nad Wisłą rozważane były dwa rozwiązania konstrukcyjne: most betonowy oraz most wantowy o konstrukcji podwieszanej na linach. Po analizie obu rozwiązań przepraw mostowych do realizacji wybrano budowę mostu o konstrukcji betonowej sprężonej. Odcinek drogi S7 przecinający międzywałę Wisły zostanie wykonany w etapach. Przewiduje się wykorzystanie istniejącego mostu pod jedną jezdnię drogi ekspresowej w kierunku Gdańsk-Warszawa bez jego przebudowy oraz budowę nowego obiektu na kierunku Warszawa-Gdańsk (etap I). W dalszej perspektywie czasowej zakłada się, że realizowana będzie druga nitka drogi ekspresowej z nowym obiektem, i wówczas obiekt istniejący pozostałby do obsługi ruchu lokalnego (etap II).

W przypadku mostu nad rzeką Nogat rozważano następujące warianty konstrukcyjne: stalowy most łukowy oraz most o konstrukcji kablobetonowej oraz dwa rozwiązania dojazdów do mostów: most krótki, którego budowa wiąże się z budową nasypów o wysokości ok. 7-8 m w międzywale rzeki oraz most długi, który obejmuje całe międzywałę rzeki, bez konieczności budowy nasypów. Wybrane do realizacji zostało rozwiązanie korzystniejsze ze względów środowiskowych, tj. most długi o konstrukcji kablobetonowej. Dla każdego kierunku drogi ekspresowej przewiduje się oddzielną konstrukcję.

Na przebiegu trasy w wybranym do realizacji wariantcie planowana jest budowa 5 węzłów drogowych (Cedry Małe, Dworek, Nowy Dwór Gdański, Ryki, Elbląg - Zachód), 2 miejsc obsługi podróżnych (MOP Mała Holandia i Mirówko) oraz obwodu utrzymania drogi ekspresowej. W wariantcie tym zaprojektowano 8 mostów i 5 wiaduktów w ciągu drogi S7, 10 wiaduktów nad drogą S7, 3 mosty w ciągu dróg bocznych, 15 przejść dla zwierząt. Funkcję przejść dla zwierząt dodatkowo będą pełniły 3 istniejące mosty. Ponadto przewiduje się przebudowę infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą: urządzeń energetycznych, w tym linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia – 110 i 400 kV, urządzeń teletechnicznych, urządzeń instalacyjnych – wodociagowych, gazowych.

Pełną charakterystykę przedsięwzięcia przedstawia opis zawarty w załączniku do niniejszej decyzji.

Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Dolnej Wisły” PLB 040003 zajmuje powierzchnię ok. 33,6 tys. ha i występuje tu, co najmniej 46 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 4 gatunki z Polskiej Czerwonej Księgi (PKC). Gniazduje tu około 180 gatunków ptaków. Dolina Dolnej Wisły stanowi ważną ostoję dla ptaków migrujących i zimujących, ponadto jest bardzo ważnym terenem zimowiska bielnika. W ramach sieci Natura 2000 chronione są również mniej liczne na tym obszarze gatunki ssaków, płazów, gadów oraz ryb.

Planowana inwestycja przecina ten obszar na długości ok. 1 km od km 25+454 do km 26 + 488. Na odcinku tym stwierdzono występowanie wielu gatunków ptaków lęgowych. Do najcenniejszych gniazdujących gatunków ptaków, wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, należą: gąsiorek, derkacz, jarzębatka, błotniak stawowy. Występują tu również cenne siedliska przyrodnicze, takie jak: ziołorośla nadrzeczne, niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie oraz starorzecza. Szczególnie cenne dla ptaków tereny to użytki zielone – łąki, pastwiska i turzycowiska oraz tereny nieużytkowane rolniczo.

Prace związane z realizacją planowanej inwestycji – budowa nowego mostu w dolinie Wisły w sąsiedztwie istniejącego obiektu – zostaną rozpoczęte poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków. W rejonie planowanego obiektu stwierdzono występowanie pojedynczych siedlisk m.in. gąsiorka i derkacza – gatunków, których populacje rozrodcze występują na całym obszarze Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003. Zatem wpływ na pojedyncze siedliska tych gatunków ptaków w kontekście ich występowania na całym obszarze Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” nie będzie znacząco negatywny.

Ponadto pomimo, że realizacja planowanego obiektu wiąże się ze zniszczeniem pewnej powierzchni chronionych siedlisk przyrodniczych, to jednak nie będzie to znacząco negatywna ingerencja w siedlisko. Zniszczeniu ulegną niewielkie fragmenty świeżych łąk

niżowych na wałach przeciwpowodziowych Wisły (w km 25+ 500, 26+ 580). Powierzchnia tego siedliska na zinwetaryzowanym obszarze Natura 2000 wynosi 28,64 ha, z czego zajęta zostanie powierzchnia około 0,18ha, zatem będzie to stanowić niewielką jego część.

W wodach Wisły stwierdzono występowanie chronionych gatunków ryb: bolenia, kozy i minoga rzeczne. Jednakże poprzez zabezpieczenie koryta i wód rzeki podczas prowadzenia prac budowlanych. Realizacja inwestycji nie wpłynie na warunki bytowania tych ryb oraz stan ich zachowania. Dodatkowo, podczas budowy mostu na rzece Wisła nie przewiduje się prowadzenia prac regulacyjnych koryta rzeki, a prace mogące powodować zmaczenie wód będą ograniczone.

Poza cennymi gatunkami ptaków występujących w rejonie planowanej inwestycji, zarówno w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003, jak i poza nim, stwierdzono obecność innych cennych gatunków zwierząt podlegających ochronie gatunkowej. Wśród nich wymienić można gatunki takie jak: wydra europejska, bобр europejski, oraz spośród nietoperz: mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy. Do cenniejszych gatunków występujących na odcinku planowanej inwestycji należy również czerwonończyka nieparka, gatunek bezkręgowców podlegający ochronie ścisłej w Polsce i wymieniony w Załączniku IV Dyrektywy Siedliskowej. Realizacja inwestycji przy uwzględnieniu ochrony siedlisk ww. gatunków nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na te gatunki.

Projektowana droga ekspresowa od km 44+265 do km 49+090 przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat. Na odcinku tym będzie ona poprowadzona w nowym wytrasowaniu, co wiąże się z koniecznością budowy nowego obiektu mostowego na rzece Nogat. Przewiduje się budowę obiektu długiego, obejmującego międzywałę rzeki o konstrukcji betonowej sprężonej.

Poza obszarem Natura 2000, nad rzeką Nogat stwierdzono największe zagęszczenie ornitofauny na inwentaryzowanym terenie. Stwierdzono tu gniazdowanie 6 gatunków ptaków znajdujących się w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej m.in. derkacza, kropiatki i bąka. Ze względu na zastosowanie określonych rozwiązań konstrukcyjnych i działań minimalizujących, planowana inwestycja nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na występujące w okolicy mostu gatunki ptaków. Poza tym należy stwierdzić, że budowa mostu, którego podpory zlokalizowane będą poza nurtem, pozwoli na niezakłócony przepływ wód rzeki Nogat oraz utrzymanie ciągłości systemu brzegowego rzeki, a także umożliwi migrację fauny wzdłuż doliny rzecznej oraz w jej wodach.

Realizacja inwestycji spowoduje zaburzenie swobodnego przemieszczania się zwierząt, dlatego też zaprojektowano odpowiednią ilość przejść dla zwierząt dużych i średnich (5 szt.) oraz małych (10 szt.) wraz z urządzeniami naprowadzającymi (zieleni naprowadzająca). Dodatkowo możliwość migracji zwierząt średnich będą zapewniały istniejące obiekty mostowe na kanale Śledziowym, Piaskowym i Linawie.

W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków będą zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach, w miarę możliwości, będą znajdować się pasy suchego terenu lub półki drewniane, o szerokości min. 0,5 – 1m. Przewiduje się wykonanie pasów zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt wzdłuż ogrodzeń ochronnych.

Na całej długości drogi ekspresowej zostanie wykonane ogrodzenie ochronne z siatki metalowej z metalowymi słupami o zmiennej wielkości oczek, zmniejszającej się ku dołowi, aby zapobiec wtargnięciu zwierząt na jednię.

Dodatkowo, na odcinku planowanej drogi ekspresowej stwierdzono pojedyncze stanowiska następujących gatunków ptaków: bocian biały przy drodze krajowej nr 7 (nieдалеko rzeki Linawa), czapla siwa i kormoran nad rzeką Izbowa Łacha – teren żerowiskowy, myszołów nad rzeką Linawą – teren żerowiskowy. Ze względu na możliwe zniszczenie lub opuszczenie znajdującego się w km 35+500 gniazda bociana białego zaplanowane zostało wykonanie dwóch platform w celu przeniesienia gniazda. Platformy będą znajdować się min. 500 m od drogi w pobliżu rzeki Linawa.

W myśl art. 46 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które dla tego samego przedsięwzięcia przeprowadza się jednokrotnie. Postępowanie to zgodnie z art. 48 ust. 1 w/w ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie to obejmuje również ocenę oddziaływania przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, autorstwa Transprojekt Gdański sp. z o.o. pod względem struktury odpowiada treści art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska. Ustalenia raportu organ uznał za logiczne i przekonujące.

Na podstawie danych raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przyjęto, że przedsięwzięcie:

- przecina obszar chroniony w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” PLB 040003 na długości ok. 1 km oraz Obszary Chronionego Krajobrazu: na długości ok. 9 km OChK Żuław Gdańskich (od km 17 +172 do km 26+200), na długości ok. 230m Środkowożuławski OChK (od km 26+ 247 do km 26+ 480) oraz OChK Rzeki Nogat na długości ok. 4,8 km (od km 44+265 do km 49 + 090). Jednocześnie tereny te stanowią korytarz migracyjny zwierząt, tj. międzynarodowy korytarz ekologiczny „Dolina Wisły”, regionalny korytarz ekologiczny rzeki Nogat oraz lokalne szlaki migracyjne. Ponadto planowana inwestycja znajduje się w sąsiedztwie otuliny Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiśłana”, OChK Rzeki Szkarpany oraz w odległości ok. 2 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków i specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Jezioro Drużno”.
- nie będzie źródłem znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albowiem miejsce lokalizacji przedsięwzięcia (daleko od granic międzynarodowych) jak też przewidywany zakres prac budowlanych i późniejsza eksploatacja będą miały lokalny charakter i nie będą powodowały oddziaływania transgranicznego.

W I etapie opracowania Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego opracowano Analizę Środowiskową, w której ocenie podlegały następujące warianty przebiegu planowanej drogi:

- wariant „Podstawowy” – wykorzystujący istniejącą drogę krajową nr 7 (jako jezdnię południową), aż do m. Kmiecín, w ramach którego zaproponowano 5 wariantów dodatkowych: „Dworek” (pozwalający na ominięcie zabudowy miejscowości Dworek po północnej stronie), „Ryki” (konieczny dla zapewnienia wymaganej widoczności na zatrzymanie), „Rakowe Pole” (pozwalający na ominięcie miejscowości Rakowe Pole po stronie południowej), „Jazowa” (łączący wariant „Podstawowy” z wariantem „Północnym” na terenie gminy Elbląg), „Rakowiska” (łączący wariant „Podstawowy” z wariantem „Południowym” na terenie gminy Elbląg).
- wariant „Północny” – położony na północ od istniejącej drogi krajowej nr 7 w nowym wytrasowaniu, dla którego przewidziano 2 warianty dodatkowe: „Cyganka” (pozwalający na zmniejszenie ilości kolizji z linią wysokiego napięcia 400kV na wysokości m. Cyganka), „Niedźwiedzica” (pozwalający na uniknięcie kolizji z linią wysokiego napięcia 400kV na wysokości m. Niedźwiedzica i m. Cyganka)
- wariant „Południowy” – zlokalizowany na południe od istniejącej drogi krajowej nr 7 i podobnie jak wariant „Północny” przebiegający po nowym terenie, dla którego zaproponowano 1 wariant dodatkowy – „Cedry Wielkie” (pozwalający na ominięcie

drzewostanu sosnowego oraz obszaru objętego strefą obserwacji archeologicznej (rejon wokół węzła Cedry Wielkie).

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko zawarto szczegółową analizę czterech wariantów lokalizacji drogi ekspresowej S7:

1. *Wariant „Podstawowy + Północny”* – o długości 39 871 m
2. *Wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy”* – o długości 39 876 m
3. *Wariant „Północny”* – o długości 39 791 m
4. *Wariant „Południowy”* – o długości 40 321 m

W ramach pierwszych dwóch z wyżej wymienionych wariantów przewidziano dwa warianty dodatkowe:

- *wariant „Dworek”* – wariant ten pozwala na ominięcie zabudowy miejscowości Dworek po północnej stronie, a jego długość wynosi 3 980 m.
- *wariant „Ryki”* – wariant w ramach, którego niezbędna byłaby korekta istniejącej trasy dla zapewnienia wymaganej widoczności na zatrzymanie w obrębie Obwodnicy Nowego Dworu Gdańskiego o długości 1 803 m.

Wstępnym wariantem rozpatrywanym przy analizie uwarunkowań komunikacyjnych i środowiskowych jest tzw. wariant „0”, który zakłada brak realizacji odcinka drogi ekspresowej S7 Koszwały – Kazimierzowo i dalsze prowadzenie ruchu istniejącą drogą krajową nr 7. Jednakże przedmiotowy odcinek DK7 nie zapewnia odpowiednich warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stwierdzono również przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Prognozowany wzrost natężenia ruchu będzie powodował dalsze utrudnienia komunikacyjne, a ponadto wzrost uciążliwości akustycznej i zanieczyszczenia powietrza na terenach położonych wzdłuż istniejącej trasy.

W przypadku wariantów „Podstawowy + Północny” oraz „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” na odcinku od miejscowości Koszwały do miejscowości Kmiecin planowane jest wykorzystanie istniejącej drogi krajowej nr 7 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej S7 i dobudowa drugiej jezdni. Na określonych odcinkach, gdzie istniejąca droga ze względów technicznych nie będzie wykorzystana, przewiduje się budowę obu jezdni. Od miejscowości Kmiecin droga ekspresowa poprowadzona będzie po nowym śladzie na długości ok. 14 km, o przebiegu zgodnym z przebiegiem, odpowiednio, wariantu „Północnego” i „Południowego”. Trasa w całości poprowadzona zostanie na niewielkim nasypie (ok. 1 m).

Początek trasy zlokalizowany jest za miejscowością Koszwały, dalej trasa przecina Kanał Piaskowy i biegnie w sąsiedztwie zabudowy miejscowości Cedry Małe Kolonia i Cedry Małe, gdzie planowana jest budowa węzła „Cedry Małe”. Następnie trasa przebiega przez miejscowość Kieźmark, a dalej przecina międzywałę rzeki Wisły. Za rzeką Wisłą trasa krzyżuje się z drogą powiatową 2328G, gdzie zlokalizowany będzie węzeł „Dworek”. Następnie droga ekspresowa przecina miejscowość Dworek i Nowa Kościelnica, a dalej rzekę Linawę. Planowana trasa następnie omija po stronie południowo – zachodniej Nowy Dwór Gdański tworząc obwodnicę tego miasta. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 502 oraz drogą powiatową 2304G planowana jest budowa węzła „Nowy Dwór Gdański”. Za Nowym Dworem Gdańskim droga przecina rzekę Tugę, a następnie krzyżuje się w dwóch poziomach z linią kolejową Nowy Dwór Gdański – Szymankowo, linią wąskotorową Nowy Dwór Gdański – Ostaszewo i drogą krajową nr 55 Nowy Dwór Gdański – Grudziądz. Na tym skrzyżowaniu przewiduje się budowę węzła „Ryki”. Następnie trasa drogi ekspresowej przebiega w sąsiedztwie miejscowości Kmiecin, a dalej w zależności od wariantu przebieg jest zgodny z wariantem „Północnym”, bądź „Południowym”. Do miejscowości Kazimierzowo trasa drogi S7 biegnie po nowym terenie.

Wariant Podstawowy + Północny

Trasa mija miejscowość Rakowe Pole, przekracza kanał Panieński, a dalej kanał Izbowa Łacha. Następnie trasa biegnie po gruntach ornych i omija po północnej stronie miejscowość Jazowa. Przed rzeką Nogat wariant ten łączy się z wariantem „Północnym” i przecina w dwóch poziomach drogę powiatową 2345G. Dalszy przebieg jest zgodny z wariantem „Północnym”. Trasa przecina międzywałę rzeki Nogat. W ramach mostu na tej rzece droga krzyżuje się w dwóch poziomach z drogą powiatową nr 2345G. Następnie trasa biegnie wzdłuż rowu melioracyjnego i włącza się w dwujezdniową „Obwodnicę Elbląga.”

Dla wariantu „Podstawowego + Północnego” przewiduje się następujące węzły drogowe: węzeł „Cedry Małe”, „Dworek”, „Nowy Dwór Gdański”, „Ryki”, „Jazowa”, „Elbląg-Zachód”.

Dla wariantu „Podstawowego + Północnego” przewidziane są następujące lokalizacje Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP):

- Kierunek Gdańsk – Warszawa: MOP „Cedry Małe”, „Mała Holandia”, „Rakowe Pole”, „Nowa Holandia”,
- Kierunek Warszawa – Gdańsk: MOP „Koszwały”, „Mirówko”, „Solnica”, „Elbląg”.

Wariant Podstawowy + Rakowiska + Południowy

Trasa po skrzyżowaniu z drogą łączącą drogę powiatową nr 2305G z istniejącą drogą krajową nr 7, mija miejscowość Rakowe Pole, następnie przekracza kanał Panieński i drogę powiatową nr 2302G. Dalej biegnie w pobliżu luźnej zabudowy miejscowości Rakowiska. Po skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2301G trasa przekracza Kanał Izbowa Łacha. Następnie łączy się z wariantem „Południowym”. Następnie trasa zbliża się do miejscowości Adamowo, przekracza kanał „A” Adamowo – Janowo, a dalej krzyżuje się w dwóch poziomach z drogą powiatową nr 1113N. Dalej trasa biegnie po północnej stronie rowu melioracyjnego „K” Adamowo – Władysławowo, następnie skręca w prawo i włącza się w „Obwodnicę Elbląga”.

Dla wariantu przewidziane są następujące węzły: „Cedry Małe”, „Dworek”, „Nowy Dwór”, „Ryki”, „Elbląg”.

Dla wariantu przewidziana jest następująca lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP):

- Kierunek Gdańsk – Warszawa: MOP „Cedry Małe”, „Mała Holandia”, „Rakowe Pole”, „Nowa Holandia”.
- Kierunek Warszawa – Gdańsk: MOP „Koszwały”, „Mirówko”, „Adamowo”, „Lotnisko”.

Oba warianty uwzględniają realizację wariantów dodatkowych „Dworek” i „Ryki”. Wariant „Dworek” pozwala na ominięcie zabudowy miejscowości Dworek po północnej stronie, co jednak wiąże się ze zmianą przebiegu trasy drogi ekspresowej na długości około 4 km. W km 26+599 przewidziano początek wyłączenia z wariantu „Podstawowego”, a ponowne jego włączenie ustalono w km 30+534. Wariant „Ryki” zakłada budowę węzła typu trąbka w km 40+276. Jego realizacja wiązać się będzie z wyłączeniem trasy z wariantu „Podstawowego” w km 38+331, a ponowne jego włączenie w km 40+178; długość wariantu wynosi 1803 m.

Wariant Północny

Wariant „Północny” poprowadzony został po nowym terenie, w kierunku na północ od istniejącej drogi krajowej nr 7 oraz miejscowości Cedry Małe, Kieźmark, Niedźwiedzica, Stare Babki, Nowy Dwór Gdański, Jazowa i Kazimierzowo.

Wariant „Północny” rozpoczyna się w tym samym miejscu, co wariant „Podstawowy+Północny” i „Podstawowy + Rakowiska + Południowy”. Trasa po przecięciu kanału Piaskowego biegnie po południowej stronie miejscowości Cedry Małe Kolonia, skręca w lewo i omija miejscowość Cedry Małe, po czym przecina melioracyjny kanał Śledziowy. Następnie

biegnie pomiędzy miejscowościami Kolonia Kieźmark I i Kolonia Kieźmark II. Dalej trasa przekracza międzywale rzeki Wisły (obszar Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003) po południowej stronie linii wysokiego napięcia 400kV. Następnie omija miejscowość Niedźwiedzica i Wybicko. Dalej trasa krzyżuje się z rowem melioracyjnym Stara Struga, a następnie krzyżuje się w dwóch poziomach z drogą powiatową nr 2329G. Po przekroczeniu rz. Linawy omija po północnej stronie Nowy Dwór Gdański, następnie krzyżuje się w dwóch poziomach z linią wąskotorową Nowy Dwór Gdański – Stegna. Dalej przekracza rzekę Tugę i drogę powiatową nr 2309G oraz omija po północnej stronie luźną zabudowę miejscowości Powale. Następnie przekracza kanał Panieński i krzyżuje się w dwóch poziomach z drogą powiatową nr 2307G. Przed miejscowością Jazowa przekracza kanał Izbowa Łacha. Następnie omija tę miejscowość po północnej stronie. Dalej trasa krzyżuje się w dwóch poziomach z drogą gminną i dalej z kanałem Stobno. Przed rzeką Nogat wariant „Północny” łączy się z wariantem „Podstawowy + Północny”. Dalej oba warianty mają wspólny przebieg.

Dla wariantu „Północnego” przewidziane są następujące węzły drogowe: „Błotnik”, „Żuławki”, „Cyganka”, „Starocin”, „Elbląg-Zachód”.

Dla wariantu przewidziane są następujące lokalizacje Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP):

- Kierunek Gdańsk – Warszawa: MOP „Kieźmark”, „Wybicko”, „Solnica I”, „Nowa Holandia”.
- Kierunek Warszawa – Gdańsk: MOP „Koszwały”, „Linawa”, „Solnica II”, „Elbląg”.

Wariant Południowy

Wariant „Południowy” poprowadzony został po nowym terenie, w kierunku na południe od istniejącej drogi krajowej nr 7. Wariant rozpoczyna się w tym samym miejscu, co wariant „Podstawowy + Północny” i „Podstawowy + Rakowiska + Południowy”. Trasa skręca w prawo, przecina kanał Piaskowy i omija miejscowość Cedry Wielkie po północnej stronie. Następnie trasa przecinając grunty orne zbliża się do miejscowości Serowo, którą omija po południowej stronie. Dalej trasa przekracza międzywale rzeki Wisły (obszar Natura 2000 „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003). Następnie biegnie po gruntach rolnych po południowej stronie miejscowości Pułkownikówka. Trasa przekracza kanał Linawy, luźną zabudowę zagrodową miejscowości Orłowo. Dalej trasa biegnie w kierunku miejscowości Ryki i Rychnowy omijając miasto Nowy Dwór Gdański po południowej stronie, krzyżując się z linią kolei wąskotorowej Nowy Dwór Gdański – Ostaszewo. Za Nowym Dworem Gdańskim przekracza rzekę Tugę oraz linię kolejową normalnotorową Szymankowo – Nowy Dwór Gdański. Trasa biegnie po terenach gruntów ornych między miejscowościami Ryki i Rychnowy. Następnie trasa przechodzi po południowej stronie miejscowości Kmiecin i Rakowiska. Przekracza kanał Panieński, następnie trasa zbliża się do miejscowości Jazowa, przekracza Izbową Łachę. Dalej wariant „Południowy” łączy się z wariantem „Podstawowy” + „Rakowiska” + Południowy” i dalej warianty te mają wspólny przebieg.

Dla tego wariantu przewiduje się następujące węzły drogowe: „Cedry Małe”, „Dworek”, „Nowy Dwór Gdański”, „Ryki”, „Jazowa”, „Elbląg-Zachód”.

Dla wariantu przewidziane są następujące lokalizacje Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP):

- Kierunek Gdańsk – Warszawa: MOP „Leszkowy”, „Rakowiska I”, „Nowa Holandia”.
- Kierunek Warszawa – Gdańsk: MOP „Koszwały”, „Serowo”, „Rakowiska II”, „Lotnisko”.

Ocenę wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo przeprowadzono metodą ujednoliconych wskaźników i wag. Porównanie wariantów metodą analizy wielokryterialnej pozwoliło na wskazanie wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Po zebraniu wyników cząstkowych i przeprowadzeniu całościowej ich analizy stwierdzono, że najkorzystniejszym dla środowiska wariantem

przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo będzie wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” z wariantem dodatkowym „Dworek”, i uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”.

W toku przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając obszerny materiał dowodowy zebrany w sprawie, tutejszy organ dla wybranego wariantu realizacji przedsięwzięcia ustalił co przedstawiono poniżej.

- Planowana inwestycja zakłada budowę drogi ekspresowej S7, na odcinku Koszwały – Kazimierzowo o długości ok. 40 km wraz z obiektami towarzyszącymi (miejsca obsługi podróżnych, obwody utrzymania drogi ekspresowej) – w granicach województwa pomorskiego będzie to odcinek o długości ok. 32 km.
- Opracowane warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 poddano ocenie i analizie. Na podstawie szczegółowych danych i informacji dotyczących uwarunkowań środowiskowych przeprowadzono porównanie wariantów metodą analizy wielokryterialnej. Wyniki tej analizy wykazały, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska będzie wariant „Podstawowy+Rakowiska+Południowy” z wariantem „Dworek” wraz z uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”.
- Analizowana droga w wybranym wariantcie przebiega przez dwa województwa: pomorskie i warmińsko-mazurskie. Wg Kondrackiego (2002 r.) badany obszar znajduje się w obrębie mezoregionu Żuławy Wiślane (313.54) będącego częścią makroregionu Pobrzeże Gdańskie (313.5).
- Teren przebiegu drogi charakteryzuje się licznym występowaniem cieków powierzchniowych: rzek, kanałów i rowów melioracyjnych. Głównymi ciekami na badanym terenie są rzeki Wisła i Nogat.
- Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-7 przebiega przez obszary GZWP nr 111. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania trasy na środowisko wglębnych wód podziemnych w obrębie chronionego poziomu wodonośnego. Piętro wodonośne w obrębie tego zbiornika jest odpowiednio chronione przez nadkład warstw nieprzepuszczalnych (namuły, gliny lodowcowe), które chronią ten poziom przed ewentualnymi zanieczyszczeniami dochodzącymi z powierzchni.
- Zakłada się, że największe, bezpośrednie oddziaływanie wariantu wybranego na pokrywą glebową może nastąpić w fazie budowy drogi w pasie ok. 0÷70 m od osi, mieszczącym się w zasięgu linii rozgraniczających inwestycji. Dla maksymalnego ograniczenia wpływu wariantu wybranego drogi S7 na pokrywą glebową przewiduje się wykorzystanie środków ochronnych proponowanych dla innych komponentów środowiska, tj. pasy zieleni krajobrazowej, zabezpieczenia przeciwhałasowe i urządzenia zabezpieczające wody powierzchniowe i podziemne.
- Na odcinkach drogowych, w obrębie których można się spodziewać płytkiego występowania wód gruntowych, w celu ochrony przed możliwością naruszenia poziomów wodonośnych oraz możliwością ich zanieczyszczenia będzie zastosowana geomembrana – zwierciadło wody $\leq 0,5$ m p.p.t. lub geowłóknina – zwierciadło wody $0,5 \div 5$ m p.p.t., ułożone w dnie rowów przydrożnych. Uszczelnienie rowów (za pomocą geowłókniny lub geomembrany) chronić będzie również ujęcia wód podziemnych zlokalizowane bezpośrednio przy trasie projektowanej drodze ekspresowej.
- W miejscach przecięć drogi z ciekami powierzchniowymi zostaną zaprojektowane przepusty i obiekty mostowe. Odprowadzanie wód opadowych spływających ze szczelnych powierzchni pasa drogowego odbywać się będzie poprzez rowy przydrożne i odcinki kanalizacji deszczowej. W celu podczyszczania spływów deszczowych z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych przed odprowadzeniem do odbiorników płynących przewiduje się zastosowanie odpowiednio dobranych systemów podczyszczających tj. trawiaste rowy przydrożne, osadniki przed głównymi ciekami oraz separatory związków ropopochodnych (w przypadku, gdy odbiornikami będą rzeka Wisła i Nogat).

- Odbiornikami oczyszczonych spływów będą rzeki, kanały i rowy melioracyjne. W przypadku braku odbiorników przewiduje się wykonanie zbiorników osadowo-retencyjnych.
- Dla obiektów towarzyszących drodze – MOP-y i OU przewiduje się oczyszczać ścieki sanitarne w mini-oczyszczalniach. Ścieki opadowe z wyżej wymienionych obiektów będą oczyszczane w osadnikach sprzężonych z separatorem związków ropopochodnych.
- W wyniku budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały - Kazimierzowo w wybranym wariantcie należy spodziewać się likwidacji 1 stanowiska archeologicznego. Droga S7 nie będzie kolidować ze stałymi dobrami kultury. W celu ochrony stanowisk archeologicznych zaleca się wykonanie badań ratowniczych (weryfikacja stanowisk archeologicznych zarówno poprzez uzupełniające badania powierzchniowe jak i badania sondażowe).
- W trakcie budowy zajdzie konieczność przebudowy kolizji trasy z istniejącymi liniami wysokiego napięcia. Przewiduje się także konieczność korekty niektórych przebiegów trasy z sieciami gazowymi wysokiego ciśnienia oraz wodociągami. Stosowanie się do obowiązujących norm i przepisów prawa podczas wykonywanych przebudów powinno zapewnić bezawaryjną pracę instalacji. Bezawaryjna praca sieci infrastruktury nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska.
- W trakcie prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem zanieczyszczeń pyłowych będzie głównie praca z masami ziemnymi i materiałami sypkimi. Emisja podczas fazy budowy będzie także skutkiem pracy ciężkiego sprzętu oraz innych poruszających się pojazdów. Wykonawca prac budowlanych powinien zapewnić jak najmniej uciążliwą dla powietrza technologię prac budowlanych. Szczególną uwagę należy zwrócić na ograniczenie pylenia materiałów budowlanych oraz mas ziemnych podczas transportu.
- Na podstawie prognozowanych natężeń ruchu w latach 2012 i 2032 przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, z których wynika, że zarówno stężenia średnioroczne jak i 1 – godzinowe ditlenku azotu, tlenku węgla, ditlenku siarki oraz węglowodorów alifatycznych i aromatycznych będą zawierały się w granicach wartości odniesienia. Nie przewiduje się naruszenie stanu aerosanitarne go w pobliżu inwestycji.
- Nasadzenie pasów zieleni krajobrazowej, które dodatkowo stanowiąc będą barierę biotechnologiczną oraz budowa ekranów akustycznych spowodują dodatkowe ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń emitowanych przez poruszające się pojazdy.
- Obliczone zasięgi oddziaływania hałasu emitowanego z pasów drogowych drogi ekspresowej przekraczają granice linii rozgraniczającej niezbędnej do funkcjonowania i użytkowania drogi.
- Dla zabudowy chronionej znajdującej się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego przewidziano zabezpieczenia przeciwhałasowe w postaci ekranów akustycznych o łącznej długości 5 630 m. Również pasy zieleni krajobrazowej, które stanowiąc będą barierę biotechniczną mogą przyczynić się do poprawy stanu klimatu akustycznego, poprzez zwiększenie współczynnika pochłaniania dźwięku w środowisku.
- Zastosowane środki ochronne mogą nie doprowadzić do zachowania standardów jakości środowiska na granicy terenów podlegających ochronie i koniecznym może być ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Decyzja taka powinna zostać podjęta po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, a zwłaszcza po przeprowadzeniu pomiarów akustycznych w środowisku.

Informacje o wniosku i załączonym do niego raporcie wraz z informacją o możliwości składania uwag i wniosków w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 21 dni, podane zostały do wiadomości publicznej poprzez umieszczenie obwieszczenia sygn. RDOŚ-22-WOO-6670/29-14/08/09/WN/AT na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku (www.gdansk.rdos.gov.pl), oraz w

dniach 25.11.2009 – 17.12.2009 na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, a także oraz tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Gdańskim oraz Urzędów Gmin: Stegna, Cedry Wielkie i Ostaszewo.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi od społeczeństwa.

W trakcie postępowania strony postępowania wniosły, co następuje:

– Pani Joanna K., pismem datowanym dnia 30.04.2009 złożyła protest przeciwko planowanemu przeprowadzeniu drogi dojazdowej na pola przez działkę nr 9/3 obr. Dworek, stanowiącą jej własność.

W odpowiedzi na powyższe GDDKiA poinformowała o zmianie projektu w tym zakresie i przesunięciu drogi serwisowej o ok. 30m na wschód, na skraj przedmiotowej działki. Ponadto GDDKiA poinformowała o spotkaniu z mieszkańcami m. Dworek, które odbyło się na ich prośbę, na którym propozycję przebiegu drogi serwisowej przedstawiono do akceptacji mieszkańcom.

- Lotos Paliwa Sp. z o.o. pismem z dnia 5.05.2009 wystąpiła o włączenie Stacji Paliw LOTOS nr 306 Cedry Małe jako Stacji Obsługi Podróżnych (MOP)

W odpowiedzi na powyższe GDDKiA poinformowała, że techniczne możliwości podłączenia w/w stacji zostaną przeanalizowane i rozstrzygnięte na dalszych etapach projektu.

W dniu 8.12.2009r wpłynęło pismo Pana Andrzeja Z., datowane dnia 4.12.2009r.

- Wnoszący poinformował o podjętych przez siebie działaniach mających na celu unieważnienie uchwały Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącej budowy drogi S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo. W związku z powyższym Wnoszący ocenił, iż wszelkie działania podjęte i podejmowane przez GDDKiA O/Gdańsk, na podstawie powyższej uchwały, staną się bezprzedmiotowe.

Odnosząc się do pisma Pana Andrzeja Z. z dnia 4.12.2009r tut. organ ustalił, iż GDDKiA O/Gdańsk na złożony przez Pana Andrzeja Z. wniosek o podłączenie planowanego na działce nr 112/19 obręb Kmiecina (obecnie nr 112/20) obiektu obsługi uczestników odpowiedziała odmownie. Odmowa ta została podtrzymana przez GDDKiA w Warszawie, która w piśmie z dnia 14.12.2009r (kopia pisma w aktach przedmiotowej sprawy) uzasadniła szczegółowo stanowisko w tej sprawie. Tut. organ uznał zatem, iż wniosek nie dotyczy przedmiotowego postępowania.

W dniu 29.12.2009r wpłynęło pismo Pana Andrzeja Z., datowane dnia 23.12.2009r

- Wnoszący odniósł się do konsultacji społecznych prowadzonych ze społeczeństwem powiatu i gminy Nowy Dwór Gdański i przebiegu planowanej inwestycji przedstawionego na tych konsultacjach (dołączone pismo władz samorządowych Nowego Dworu Gdańskiego z dnia 11.12.2009r), zgłaszając zastrzeżenia dotyczące planowanego przebiegu drogi na wysokości m. Kmiecina

Tut. organ wystąpił do GDDKiA O/Gdańsk o ustosunkowanie się do w/w pisma. W odpowiedzi GDDKiA O/Gdańsk poinformowała, że przeprowadzone w listopadzie i grudniu 2009r. spotkania informacyjne dla mieszkańców gmin leżących w korytarzu projektowanej drogi ekspresowej S7 odbyły się w sposób zgodny z prawem i procedurą obowiązującą podczas przygotowywania inwestycji drogowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Dołączona do wniosku opinia władz samorządowych Nowego Dworu Gdańskiego z dnia 11.12.2009r. nie może zostać uwzględniona przez GDDKiA w Gdańsku z uwagi na niezgodność niniejszego postulatu z Rozporządzeniem Ministra Transportu i

Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. nr 43 poz. 430). Niemożliwe jest przeprowadzenie drogi o klasie technicznej S (ekspresowa) i prędkości projektowej 100km/h w sposób przedstawiony w opinii poruszanej w piśmie, przynajmniej z dwóch powodów:

- Rozwiązanie nie zapewniłoby wymaganego § 21 ust. 3 promienia łuku kołowego drogi ekspresowej w planie,
- Rozwiązanie nie spełniłoby wymaganych § 168 ust. 1 i 2 warunków widoczności na zatrzymanie.

GDDKiA w Gdańsku uznała, że z powyższych względów niemożliwa jest zmiana przebiegu drogi w zakresie wnioskowanym przez władze samorządowe.

Tut. organ uznał za wystarczające wyjaśnienia złożone przez GDDKiA O/Gdańsk.

W dniu 12.01.2010r wpłynęło pismo Pana Andrzeja Z., datowane dnia 8.01.2010r, w którym Wnoszący poinformował, iż odpowiedź GDDKiA w Gdańsku nie wyczerpuje drogi prawnej w sprawie unieważnienia uchwały Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorz Dróg Krajowych i Autostrad oraz podtrzymał zgłoszone wcześniej zarzuty oraz wnioski w sprawie konsultacji społecznych ze społeczeństwem powiatu i gminy Nowy Dwór Gdański i przebiegu planowanej inwestycji przedstawionego na tych konsultacjach.

Wobec zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie oraz wyjaśnień złożonych przez GDDKiA dotyczących przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi S7 tut. organ uznał, iż postulaty zgłaszane przez Pana Andrzeja Z. wykraczają poza zakres prowadzonego postępowania.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

1. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt. 1 sentencji decyzji).
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt. 2 sentencji decyzji).
3. obowiązki dodatkowe (pkt. II sentencji decyzji).

Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- Zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowania i realizacji inwestycji (art. 74 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- Uwzględnienia ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- Wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- Wykorzystania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art. 6 ustawy o odpadach),
- Postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art. 7 ustawy o odpadach).

Obowiązki określone w p. II decyzji nałożono na podstawie art. 56 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Obowiązki te wynikają z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obowiązki nałożono ze względu na konieczność monitorowania wszelkich zmian środowiska związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Prognostyczna analiza zagrożeń oddziaływania planowanej drogi ekspresowej na poszczególne komponenty środowiska wykazała, że jedynie w przypadku emisji hałasu drogowego spodziewać się można wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza liniami rozgraniczającymi drogi (pas terenu stanowiący własność Inwestora), na granicy zabudowy mieszkalnej (funkcja chroniona). Przeprowadzone obliczenia skuteczności ekranowania zaproponowanych zabezpieczeń, z uwzględnieniem ich optymalnych wymiarów geometrycznych, wykazały niewystarczającą ich skuteczność na elewacjach budynków mieszkalnych znajdujących się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego. W związku z tym koniecznym może być ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Decyzja taka powinna zostać podjęta po przeprowadzeniu pomiarów poziomu hałasu w wybranych przekrojach w ramach analizy porealizacyjnej, w sytuacji kiedy podjęte działania i zastosowane środki ochronne zalecone po tych pomiarach nie doprowadzą do spełnienia standardów akustycznych obowiązujących dla terenów chronionych.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej zgodnie z art. 56 ust. 4 pkt 2 i ust. 5 Prawa ochrony środowiska. Celem tej analizy jest sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, sprawdzenie wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt, a także ocenę poprawności działania systemu odwodnieniowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535 z późn. zm.) przedsięwzięcie nie jest zaliczane ani nie powoduje zaliczenia przedsięwzięcia będącego przedmiotem sprawy do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Zgodnie z art. 3 pkt. 23 ustawy – prawo ochrony środowiska poważną awarią szczególna kategoria awarii, obejmująca zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji (wymienionych w ww. rozporządzeniu), prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem wobec powyższego w decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej, co jest wymagane jedynie w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Raport wykonany dla przedsięwzięcia opisuje możliwe sytuacje awaryjne oraz określa sposoby zapobiegania tym zdarzeniom oraz obowiązki związane z ochroną środowiska na wypadek ich wystąpienia

Budowa i eksploatacja drogi ekspresowej S7 nie jest przedsięwzięciem zlokalizowanym blisko granic międzynarodowych. W rozumieniu zapisów Konwencji EKG ONZ o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym (Konwencja z Espoo – ratyfikowana przez RP i ogłoszona w Dz. U. z 1999r. nr 96, poz. 1110) lokalizacja planowanej inwestycji drogowej w wybranym wariantie oraz przewidywany zakres prac budowlanych wraz z późniejszą eksploatacją wybranego wariantu drogi nie będą powodowały oddziaływania transgranicznego. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych i określenia uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Realizacja inwestycji zgodnie z uwarunkowaniami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora i zarządzającego drogą z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- Stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art.7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w tym w szczególności rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430) oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 200r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735).
- Uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień,
- Uzyskania w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2001r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 51 poz. 1220) zezwolenia na płoszenie i niszczenie gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną ścisłą i częściową,
- Realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz.251 z późn. zm.); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Przed realizacją przedsięwzięcia należy w szczególności uzyskać pozwolenie wodno prawne na odprowadzanie skanalizowanych wód opadowych do wód lub do ziemi.

Wszelkie działania inwestycyjne oraz prace budowlane, szczególnie te związane z ingerencją w istniejące zasoby dziedzictwa kulturowego (kolizyjne stanowisko archeologiczne, strefa ścisłej i pośredniej ochrony konserwatorskiej) wymagają konsultowania i uzyskania na nie zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków;

Zgodnie z art. 48 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska decyzję wydano po uzgodnieniu z:

- Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska – postanowienie znak DOOŚ-240d/555/08/09/dj z dnia 20.10.2009r.
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku - postanowienie znak SE.NS-80/4961/34/BK/09 z dnia 03.11.2009r.

Postanowienia w/w organów zawierające uzgodnienia są ostateczne.

Uwarunkowania proponowane w stanowiskach ww. organów zostały w pełni uwzględnione w treści decyzji.

Przed wydaniem decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem znak RDOŚ-22-WOO.6670/29-18/08/09/10/WN/AT z dnia 08.01.2010r. na podstawie art. 10 Kpa strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w terminie od 12.01.2010r do 27.01.2010r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku przy ul. Chmielna 54/57, pokój nr 10.

W związku z powyższym powiadomieniem wpłynęły pisma od stron postępowania:

- Instytutu Metrologii i Gospodarki Wodnej Oddział Morski w Gdyni (pismo znak OGa-DO-...5../2010 z dnia 26.01.2010) dot. przebiegu przedmiotowej inwestycji przez działkę 349 Księga wieczysta tom 20, karta 524 o powierzchni 0.18 ha. Działka powyższa użytkowana jest jako stacja pomiarowa Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej; realizacja inwestycji spowoduje utratę reprezentatywności i likwidację przedmiotowej stacji,

Ustosunkowując się do powyższej kwestii GDDKiA w Gdańsku poinformowała o podjętych ustaleniach, że dla potrzeb lokalizacji stacji meteorologicznej GDDKiA nabędzie działkę w miejscu uzgodnionym z IMGW w Gdyni i przekaze ją jako zamienną dla działki nr 349 Księga wieczysta tom 20, karta 524 oraz pokryje koszt przeniesienia wszelkich urządzeń stacji jak również doprowadzi do niej zasilanie. W tej sytuacji tut. organ uznał iż interes IMGW został zabezpieczony.

- Pana Andrzeja Z. *dot. braku konsultacji społecznych, a także zastrzeżeń co do przebiegu planowanej inwestycji przedstawionego na spotkaniu 24.11.2009r. oraz naruszenie prawa wynikającego z ustawy dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).*

GDDKiA w Gdańsku poinformowała, że w ramach przedmiotowej inwestycji odbyło się w listopadzie i grudniu 2009r. osiem spotkań informacyjnych na etapie dokumentacji programowo – lokalizacyjnej, tj. wybranego przez KOPI przebiegu przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7. Spotkania odbyły się na terenie każdej gminy, na której zlokalizowane jest przygotowywane przedsięwzięcie drogowe.

Ponownie podkreślono brak możliwości technicznych zaprojektowania drogi w wersji proponowanej przez Pana Andrzeja Z., z uwagi na sprzeczność z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. nr 43 poz. 430).

Odnosnie poruszanych przez stronę kwestii środowiskowych GDDKiA w Gdańsku poinformowała, iż postępuje zgodnie z zasadami obowiązującymi przy tego typu przedsięwzięciach. Dla stwierdzonych negatywnych oddziaływań, zostały przyjęte – zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami – środki minimalizujące, których zastosowanie zapewni utrzymanie wymaganych standardów w zakresie ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, zasobów przyrodniczych, a także zapewni bezpieczeństwo przyszłym użytkownikom drogi.

W piśmie z dnia 02.02.2010r. i 04.02.2010 Pan Andrzej Z. poinformował, że nie zgadza się z wyjaśnieniami GDDKiA w Gdańsku oraz podtrzymał zgłoszone wcześniej zarzuty oraz wnioski w sprawie konsultacji społecznych ze społeczeństwem powiatu i gminy Nowy Dwór Gdański i przebiegu planowanej inwestycji przedstawionego na tych konsultacjach. Tut. organ uznał wyjaśnienia w w/w zakresie złożone przez GDDKiA za wystarczające, a zarzuty Pana Z. za bezpodstawne.

- Burmistrza Nowego Dworu Gdańskiego znak ITiGK-WP-7047/1/S7/2010 z dnia 22.01.2010r. *dot. przebiegu planowanej inwestycji przedstawionego na spotkaniu 24.11.2009r.*

W dniu 04.02.2010r. w siedzibie RDOŚ w Gdańsku odbyło się spotkanie, w którym wzięli udział Burmistrz Nowego Dworu Gdańskiego Pan Tadeusz Studziński, Starosta Nowego Dworu Gdańskiego Pan Zbigniew Piórkowski, przedstawiciele GDDKiA w Gdańsku oraz RDOŚ w Gdańsku. Przedstawiciele GDDKiA w Gdańsku złożyli następujące wyjaśnienia:

- przebieg planowanej inwestycji jest zgodny z dokumentacją znajdującą się w posiadaniu RDOŚ, natomiast omyłkowo przedstawiany na spotkaniu 24.11.2009 r. przebieg drogi został skorygowany i przedstawiony lokalnej społeczności w dniu 9.12.2009 r, co potwierdzili przedstawiciele samorządu,
- wykorzystanie do realizacji inwestycji przebiegu drogi DK7 na wysokości m. Kmiecina jest niemożliwe pod względem technicznym z dwóch powodów opisanych

szczegółowo w piśmie z dnia 05.01.2010, co przedstawiciele samorządu przyjęli do wiadomości.

Ponadto GDDKiA w Gdańsku oświadczyła, iż zobowiązuje się, że inwestycja będzie projektowana w sposób, który zapewni utrzymanie istniejącego przedszkola w obecnym lub innym uzgodnionym z Samorządem miejscu.

Pan Burmistrz Tadeusz Studziński oraz Pan Starosta Zbigniew Piórkowski oświadczyli, że nie wnoszą uwag do postępowania środowiskowego prowadzonego przez RDOŚ w Gdańsku, a szczegółowy przebieg trasy zostanie ustalony na etapie sporządzenia projektu budowlanego i wykonawczego, które będą uzgodnione w toku postępowania z Burmistrzem oraz Starostą jako stronami postępowania. Dopiero uzgodniony przez ww. projekt będzie stanowił podstawę wystąpienia o ZRiD.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno - ściekowej i odpadami wynika, że jego realizacja nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska, przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnianiu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji

W tym stanie należało orzec jak na wstępie. Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4b ustawy – Prawo ochrony środowiska; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225 poz. 1635 ze zm.) niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dziłkowska

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk,
ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku,
ul. Dębinki 4, 80 – 211 Gdańsk
4. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
5. Wojewoda Pomorski, Pomorski Urząd Wojewódzki,
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
6. Starosta Nowodworski, ul. Sikorskiego 23, 82-100 Nowy Dwór Gdański
7. Starosta Powiatu Gdańskiego, ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański
8. Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański, ul. Wejhera 3, 82-100 Nowy Dwór Gdański
9. Gmina Stegna, ul. Gdańska 34, 82-103 Stegna
10. Gmina Cedry Wielkie, ul. Krasickiego 16, 83-020 Cedry Wielkie
11. Gmina Ostaszewo, Ostaszewo 74, 82-112 Ostaszewo
12. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
13. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Nowy Dwór Gdański”,
Plac Wolności 5a, 82-100 Nowy Dwór Gdański
14. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego,
ul. Sucha 12, 80-531 Gdańsk
15. Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe,
ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa
16. Polski Związek Działkowców, ul. Towarowa 7A, 00-839 Warszawa
17. Agencja Nieruchomości Rolnych, ul. Wojska Polskiego 3, 83-100 Pruszcz Gdański
18. „AGRO-POOL-PRIMA” sp. z o.o., ul. Kacpury 75, 04-480 Warszawa
19. SHELL Polska sp. z o.o., ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku 7a, 00-366 Warszawa
20. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej O/Morski,
ul. Waszyngtona 42, 81-342 Gdynia
21. Parafia Rzymsko-Katolicka pw Św. Jakuba w Niedźwiedzicy,
Niedźwiedzica 13, 82-103 Stegna
22. ENERGA-OPERATOR SA, ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
23. Baltic PAK sp. z o.o., Cedry Małe nr domu 92, 83-020 Cedry Wielkie
24. Lotos Paliwa sp. z o.o., ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk
25. Gminna Spółdzielnia „Samopomoc Chłopska” w Stegnie,
ul. Warszawska 31, 83-100 Nowy Dwór Gdański
26. Martyna Czesław WSPÓLNOTA, ul. Krasickiego 16, 83-020 Cedry Wielkie
27. Urbański Jan WSPÓLNOTA, ul. Krasickiego 16, 83-020 Cedry Wielkie
28. Biedka Kazimierz WSPÓLNOTA, ul. Krasickiego 16, 83-020 Cedry Wielkie
29. Strony – osoby fizyczne – poprzez obwieszczenie
30. WPN – w/m
31. WOO – a/a



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK

Do decyzji nr RDOŚ-22-WOO.6670/29-24/08/09/10/WN/AT
(zgodnie z wymogiem, art. 56 ust.3 ustawy z dn. 27 kwietnia 2001
Prawo Ochrony Środowiska)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

**„Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały – Kazimierzowo
wraz z przebudową linii wysokiego napięcia”,
w części położonej w granicach województwa pomorskiego,
wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” z wariantem dodatkowym
„Dworek” i uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”,**

Planowana inwestycja zakłada budowę drogi ekspresowej S7, na odcinku Koszwały – Kazimierzowo o długości ok. 40 km wraz z obiektami towarzyszącymi (miejsca obsługi podróżnych, obwody utrzymania drogi ekspresowej) – **w granicach województwa pomorskiego będzie to odcinek o długości ok. 32 km.**

Planowana droga ekspresowa S7 w województwie pomorskim, w wybranym wariantcie przebiega przechodzi przez następujące powiaty i gminy:

- powiat gdański: gm. Cedry Wielkie,
- powiat nowodworski: gm. Stegna, gm. Ostaszewo, gm. Nowy Dwór Gdański, m. Nowy Dwór Gdański

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się budowę 2 jezdni dwupasmowych, z możliwością ich rozbudowy do 3 pasów ruchu w dalszej perspektywie. Odcinek projektowanej trasy znajduje się między miejscowością Koszwały, skąd możliwe będzie połączenie trasy z projektowaną Południową Obwodnicą Gdańską, a miejscowością Kazimierzowo, gdzie możliwe będzie połączenie z obwodnicą Elbląga.

Na wcześniejszych etapach przygotowania przedsięwzięcia analizowano trzy warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 – Podstawowy, Północny i Południowy. W ramach tych wariantów przeanalizowano 8 wariantów dodatkowych: Dworek, Ryki, Rakowe Pole, Jazowa, Rakowiska, Cyganka, Niedźwiedzica, Cedry Wielkie.

Całkowita zajętość terenu pod inwestycję dla wariantu „Podstawowy+ Rakowiska + Południowy” z wariantem „Dworek” i „Ryki” wynosi 864 ha. Na wartość tą składają się, między innymi następujące elementy:

- droga S7 (nawierzchnia, pobocza, rowy): 195,04 ha
- pasy zieleni: 124,62 ha
- inne drogi: 55,47 ha

Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej przedstawiają się następująco:

- Klasa techniczna - S
- Prędkość projektowa - 100 km/h
- Przekrój - 2/2
- Przekrój docelowy - 2/3
- Szerokość jezdni - 7,00 m
- Szerokość jezdni docelowa - 10,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego - 2 x 2,50 m
- Szerokość pasa rozdziálu - 12,00 m (w tym opaski 2 x 0,50 m)
- Szerokość docelowa pasa rozdziálu - 5,00 m (w tym opaski 2 x 0,50 m)
- Szerokość pobocza gruntowego - 2 x 0,75 m
- Obciążenie – 115kN/oś

W ramach realizacji projektu planuje się poniższy zakres prac budowlanych:

- Budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej o długości – 39,878 km;
- Budowę 5 węzłów drogowych: Cedry Małe km 21+509, Dworek km 26+559, Nowy Dwór Gdański km 37+606, Ryki km 40+276, Elbląg-Zachód km 55+810;
- Budowę 26 obiektów inżynierskich, w tym: 8 mostów i 5 wiaduktów w ciągu drogi S7, 10 wiaduktów nad drogą S7, 3 mosty w ciągu dróg bocznych. Wśród mostów na szczególną uwagę zasługuje budowa:
 - mostu przez Wisłę (o konstrukcji betonowej sprężonej) – dla budowy którego Inwestor wskazał jako rozwiązanie preferowane – etapowanie z wykorzystaniem w etapie I istniejącego mostu pod jedną z jezdni drogi ekspresowej (kierunek Gdańsk – Warszawa) – bez jego przebudowy oraz budowę nowego obiektu na kierunku Warszawa – Gdańsk. W etapie II realizowana byłaby druga nitka drogi ekspresowej z nowym obiektem, obiekt istniejący pozostałby dla obsługi ruchu lokalnego;
 - mostu przez rz. Nogat – dla którego Inwestor wskazał jako rozwiązanie preferowane – budowę obiektu długiego, obejmującego międzywałę rzeki Nogat o konstrukcji betonowej sprężonej.
- Budowę Miejsc Obsługi Podróżnych – w początkowym etapie projektowym analizowano kilka możliwych lokalizacji i ilości MOP-ów na trasie projektowanej drogi – finalnie w wariantcie wybranym zdecydowano o realizacji dwóch MOP-ów: Mała Holandia – km 33+700 i Mirówko – km 34+800.
Jak już wcześniej wspomniano są to tereny przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi ekspresowej. W zależności od typu MOP-u (który zostanie określony na dalszych etapach projektowania) jego zagospodarowanie jest zróżnicowane.
- Budowę Miejsc Obsługi Podróżnych – MOP: Cedry Małe, Mała Holandia, Rakowe Pole, Nowa Holandia, Koszwały, Mirówko, Adamowo, Lotnisko;
- Budowę Obwodu Utrzymania (OU) drogi ekspresowej – w związku faktem, iż istniejąca baza materiałowa GDDKiA zlokalizowana w m. Kieźmark nie spełnia wymagań i nie ma możliwości przystosowania jej do wymagań jakie stawia się obwodom utrzymania przy drogach ekspresowych, w trakcie toczących się prac projektowych Inwestor zdecydował o konieczności realizacji nowego obwodu utrzymania – OU drogi ekspresowej S7. Zdecydowano o lokalizacji OU w km 26+800. Teren obwodu utrzymania zwykle jest wyposażony w urządzenia i obiekty umożliwiające konserwację i naprawę drogi ekspresowej oraz zapewniające jej przejezdność w ciągu całego roku. Na terenie OU znajdują się budynki i pomieszczenia dla urządzeń sterowania ruchem, łączności alarmowej, informacji

radiowej, policji, służb medycznych, pomocy drogowej oraz parking dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi. Obwód Utrzymania funkcjonuje przez całą dobę. Położenie OU przy węźle Dworek umożliwi sprawne i szybkie dojechanie służb ratowniczych i ekip utrzymania do miejsca zagrożenia lub awarii na drodze ekspresowej. Program zagospodarowania terenu OU zostanie opracowany na kolejnym etapie prac projektowych;

- Budowę kanalizacji deszczowej;
- Budowę przepustów;
- Budowę oświetlenia mostów i węzłów oraz MOP-ów i OU;
- Budowę urządzeń chroniących środowisko (ekrany akustyczne, przejścia i przepusty dla zwierząt, piaskowniki lub separatory, pasy zieleni);
- Budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Niezbędną przebudowę istniejącej sieci dróg publicznych;
- Budowę dróg dojazdowych do działek i nieruchomości;
- Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą: urządzeń energetycznych w tym linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia – 110 i 400 kV, urządzeń teletechnicznych, urządzeń instalacyjnych - wodociągowych, gazowych.

Lokalizacja zaplecza budowy i dróg dojazdowych niezbędnych przy realizacji planowanej inwestycji będzie wymagała zajęcia dodatkowego terenu, jednak zapewnione zostanie oszczędne jego wykorzystanie i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Roboty będą zorganizowane w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych. Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zostaną zlokalizowane poza obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 lub obszarami, na których występują gatunki i siedliska chronione w ramach sieci Natura 2000, poza pozostałymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dolinami rzek oraz sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej.

Usunięta z pasa robót warstwa gleby zostanie odpowiednio zabezpieczona i po zakończeniu prac ponownie wykorzystana.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne będą segregowane i przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu odbiorcy. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni. Zaplecze budowy będzie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.

Realizacja planowanej inwestycji spowoduje wzrost poziomu hałasu, dlatego też prace budowlane w pobliżu terenów chronionych akustycznie będą wykonywane w godzinach dziennych (6⁰⁰+22⁰⁰), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, nie będą pracować równocześnie.

W celu ograniczenia uciążliwości związanych z eksploatacją drogi ekspresowej S7, powodującej pogorszenie klimatu akustycznego w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. W przypadku zamontowania przezroczystych ekranów akustycznych będą na nich umieszczone nadruki w formie pasów.

Odwodnienie drogi ekspresowej zapewni system kanalizacji deszczowej i rowów trawiastych. Przed zrzutem wód do odbiornika zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające w postaci osadników i separatorów związków ropopochodnych, przede wszystkim w celu ochrony wód rzeki Wisły i Nogat. Urządzenia oczyszczające wody opadowe wyposażone będą w

zastawkę, by możliwe było odcięcie odpływu do cieków będących odbiornikami tych wód w przypadku wystąpienia awarii.

Wykonanie prac ziemnych, szczególnie na terenach, gdzie poziom wód gruntowych występuje blisko powierzchni terenu, będzie wiązało się z możliwością naruszenia poziomów wodonośnych oraz możliwością ich zanieczyszczenia. W celu zabezpieczenia wód gruntowych przed zanieczyszczeniem zastosowane będzie uszczelnienie dna rowów przydrożnych (po obu stronach projektowanej drogi) za pomocą geomembrany, w przypadku zwierciadła wody $\leq 0,5$ m p.p.t. lub geowłókniny w przypadku zwierciadła wody od 0,5 do 5 m p.p.t. Zastosowanie uszczelnień pozwoli również na ochronę ujęć wód podziemnych znajdujących się w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej.

Planowane prace związane z budową drogi ekspresowej S7 nie będą powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód. Prace niwelacyjne będą prowadzone w sposób pozwalający na uniknięcie odwodnienia pobliskich terenów.

W celu określenia emisji z pasa drogi ekspresowej przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Na podstawie prognozowanego natężenia ruchu w latach 2012 i 2032 dla wszystkich wariantów przeprowadzono analizę emisji i rozprzestrzeniania się pięciu najbardziej znaczących zanieczyszczeń tj. dwutlenku azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki oraz węglowodorów alifatycznych i aromatycznych. Wyniki przeprowadzonych obliczeń wskazują, że na całym analizowanym odcinku drogi ekspresowej S7 nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń. Dodatkowo dla zmniejszenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń pyłowych i aerozoli wykonane zostaną pasy zieleni, których zadaniem będzie również wkomponowanie trasy w krajobraz.

Budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością przebudowy linii wysokiego napięcia znajdujących się na jej trasie, jak również korektą niektórych przecięć planowanej drogi z siecią wodociagową. W trakcie przebudowy infrastruktury technicznej znajdującej się na trasie drogi przewiduje się czasowe wyłączenie z użytkowania terenu w pobliżu planowanych prac oraz usunięcie szaty roślinnej i naruszenie struktury glebowej w miejscu koniecznych prac. Jednakże działania te nie spowodują znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko. W przypadku kolizji z liniami wysokiego napięcia i konieczności ich przebudowy nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi, ponieważ najbliższa zabudowa mieszkaniowa nie będzie znajdować się w zasięgu natężenia pola elektrycznego tych linii.

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały – Kazimierzowo wraz z przebudową linii wysokiego napięcia”, w części położonej w granicach województwa pomorskiego, wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy” z wariantem dodatkowym „Dworek”, i uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”, obejmuje teren działek:

POWIAT GDAŃSKI

GMINA CEDRY WIELKIE

OBRĘB BŁONNIK

- W PASIE; 229, 201, 202/2, 214;
- SĄSIADUJĄCE : 203, 212, 216/2, 217/2, 230, 231, 232, 233, 234, 243.

OBRĘB CEDRY MAŁE

- W PASIE: 113, 115/3, 117/1, 123/1, 123/2, 124, 125/5, 126, 127/5, 130/1, 131, 146/1, 147/1, 147/2, 148, 16/1, 160/3, 161/1, 162/3, 162/4, 162/5, 162/6, 197, 198/4, 198/7, 202, 22, 23/1, 24/3, 24/5, 25/1, 37/1, 37/2, 38/1, 38/2, 39/1, 41/1, 44/1, 45/1, 46/1, 51/1, 51/2, 55/18, 55/20, 55/21, 113, 115/3, 117/1, 123/1, 123/2, 124, 125/5, 126, 127/5, 130/1, 131, 146/1, 147/1, 147/2, 148, 16/1, 160/3, 161/1, 162/3, 162/4, 162/5, 162/6, 197, 198/4, 198/7, 202, 22, 23/1, 24/3, 24/5, 25/1, 37/1, 37/2, 38/1, 38/2, 39/1, 41/1, 44/1, 45/1, 46/1, 51/1, 51/2, 55/18, 55/20, 55/21, 111/1, 112, 114/3, 115/2, 115/4, 116, 117/2, 118/9, 121/2, 122/2, 125/1, 125/2, 125/3, 125/4, 127/1, 127/4, 127/6, 128/1, 128/3, 129, 130/2, 132, 133, 134, 135, 136/2, 136/3, 136/5, 136/8, 137/1, 137/2, 137/3, 139, 140/1, 141, 142, 143, 144/1, 144/2, 144/3, 145, 146/2, 149/1, 149/2, 149/5, 149/4, 149/6, 151/11, 152/1, 152/2, 153, 156, 157, 158, 16/2, 164, 175/4, 176, 177/9, 187, 188, 189, 19/1, 19/2, 190, 191/1, 191/17, 191/7, 191/8, 192/12, 192/8, 193, 194/1, 194/2, 195, 196, 198/10, 198/8, 198/9, 199, 20, 200, 23/2, 237, 24/4, 24/6, 25/2, 26/1, 26/2, 27, 32/1, 329, 33, 337, 338, 344, 35, 359, 36, 360, 375, 376/1, 377/1, 377/5, 377/6, 39/2, 41/2, 44/2, 45/2, 46/2, 51/3, 52/2, 53, 54, 55/13, 55/16, 55/19, 55/2, 56, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79/3, 79/4, 80, 81, 82/1, 82/2;
- SASIADUJĄCE: 108/1, 108/2, 110/4, 110/6, 110/7, 111/3, 115/1, 118/6, 122/1, 150, 154/1, 154/10, 154/11, 154/5, 154/6, 154/9, 155, 165, 166, 167/2, 167/3, 168/2, 175/1, 175/2, 175/3, 177/4, 177/6, 177/8, 178, 18, 184, 185, 186, 191/12, 191/13, 191/16, 191/2, 191/3, 191/4, 191/5, 192/11, 192/6, 192/7, 192/9, 216, 217, 218, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 276, 277, 278, 279, 28/5, 280, 281, 29/2, 297, 298/1, 298/2, 307, 31, 330, 331, 336, 343, 358, 374, 376/2, 376/3, 376/4, 47, 50/1, 52/1, 55/10, 55/11, 55/12, 55/17, 55/3, 55/5, 55/6, 55/7, 57, 60/1, 79/1, 61, 62, 70, 71.

OBRĘB CEDRY WIELKIE

- W PASIE: 144/1, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155/13, 158, 256, 259, 260, 261/2, 262, 263, 264, 410;
- SASIADUJĄCE: 146, 155/11, 155/12, 155/3, 155/8, 156/5, 157/3, 159, 248, 249, 253, 254, 255, 261/1, 265.

OBRĘB KIEZMARK

- W PASIE: 10/4, 10/5, 12/1, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 144, 146/1, 150, 179, 180, 210/1, 285/1, 285/3, 286/1, 4/1, 4/2, 42/1, 42/2, 43/1, 43/2, 5, 8, 90/1, 1, 10/6, 11, 12/2, 13, 137, 14, 141, 145/2, 146/2, 148, 149, 156, 157, 163, 167, 168, 169, 175, 176, 177, 178, 181, 188, 189, 201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 210/2, 211, 212/3,

285/4, 286/2, 287, 288, 290, 291, 293, 294, 295, 36, 40, 41, 45/12, 45/7, 45/8, 6, 90/2;

- SASIADUJACE: 10/1, 10/2, 120, 124, 125, 126, 128, 135, 138, 140, 142, 143, 145/1, 147, 151/2, 155/2, 165, 166, 173, 174, 182/1, 182/2, 190, 2/2, 2/4, 2/6, 2/7, 205, 284, 292, 3, 35, 37/1, 37/2, 38, 39, 45/11, 45/6, 7.

OBRĘB MIŁOCIN

- W PASIE: 11/5, 10/1, 11/6, 38, 39;
- SASIADUJACE: 10/2, 10/3, 11/3, 11/4, 12, 34, 35.

OBRĘB KOSZWAŁY

- W PASIE: 275/4, 274/1, 276/19, 278/1, 279/1, 274/5, 274/6, 274/7, 275/3, 276/22, 276/23, 277/1, 111/3, 274/8, 275/2, 276/1, 276/16, 276/18, 276/20, 277/2, 279/2, 280, 332/22, 112;
- SASIADUJACE: 126, 140/1, 140/2, 254/1, 275/1, 76/11, 276/3, 276/4, 276/6, 276/7, 276/9, 332/10, 332/14, 332/21, 39/2, 74/8.

POWIAT NOWODWORSKI

GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI

OBRĘB RAKOWISKA

- W PASIE: 11/6, 16/2, 66/2, 67/2, 8, 1/8, 10, 11/4, 11/7, 12, 13, 16/1, 47, 48, 5/3, 6/1, 65, 66/1, 67/1, 7/1, 75, 76, 77/1, 77/2, 78, 9/1, 90, 91;
- SASIADUJACE: 11/2, 11/3, 11/5, 14, 15, 19/1, 2/1, 20, 29, 3, 30, 4, 49, 5/4, 68, 80/1, 9/2.

OBRĘB RYCHNOWY

- W PASIE: 16/26, 16/27, 16/28, 16/32, 34/1, 35/1, 36/1, 37, 38/60, 16/2, 16/29, 16/30, 16/31, 16/33, 17, 21, 22/2, 22/4, 23/2, 23/4, 24, 33, 34/2, 35/2, 36/2, 38/1, 38/18, 38/3, 38/30, 38/4, 38/61, 39, 4, 40/2, 43/2, 45, 5/2, 50, 51, 52;
- SASIADUJACE: 12, 13/1, 13/2, 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/2, 14/3, 14/4, 16/19, 16/21, 16/25, 18, 19/20, 19/21, 2/2, 2/3, 2/4, 20, 22/3, 23/3, 25, 26/4, 26/5, 38/14, 38/15, 38/16, 38/2, 38/26, 38/27, 38/28, 38/29, 40/1, 43/1, 43/4, 44/1, 47, 48, 5/1, 54, 55/3, 6/1, 6/2, 7/3.

OBRĘB JAZOWA

- W PASIE: 66, 95, 57/1, 106/1, 102, 103, 104, 105/1, 106/2, 107, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 122/2, 144/2, 145/1, 145/4, 146, 147/1, 147/2, 156, 157, 158, 159/1, 197/14, 46/5, 56/1, 56/8, 58/1, 58/2, 59/3, 60, 61, 62, 64, 65, 67/3, 69, 72, 73, 74, 94/2;

- SASIADUJACE: 101/1, 101/3, 105/2, 143, 144/1, 145/2, 145/3, 148, 153, 154, 159/2, 160, 161/1, 161/2, 54, 56/2, 56/3, 56/4, 56/5, 56/6, 56/7, 57/2, 59/1, 59/2, 63, 67/1, 67/2, 68, 70, 71, 75/1, 76/1, 77/1, 77/2.

OBRĘB KMIĘCIN

- W PASIE: 10/1, 10/2, 11/1, 11/3, 112/17, 112/18, 115/50, 141/1, 142/1, 142/3, 143/42, 143/44, 154/1, 154/2, 160, 168/11, 168/12, 168/8, 169/1, 169/2, 170, 171, 172/1, 172/2, 173/1, 173/2, 173/3, 347/1, 348/1, 348/2, 349, 350/16, 352/1, 353/2, 355/1, 36/1, 36/4, 36/5, 36/6, 40/1, 41, 42/1, 42/2, 49, 50/3, 51/1, 52/1, 59/3, 59/4, 70/1, 9/3, 10/3, 11/4, 111/2, 112/20, 115/48, 141/2, 142/4, 142/4, 143/45, 144/1, 146/1, 147/3, 148, 149/3, 149/4, 15, 150/2, 151, 152, 153/1, 154/3, 156, 157/2, 159, 161, 165, 166, 167/2, 168/3, 168/4, 168/9, 242, 347/2, 350/1, 350/14, 350/17, 352/2, 353/1, 353/3, 354/4, 355/2, 356, 359/25, 359/8, 36/7, 360, 361/4, 362, 367/1, 37, 38, 39, 40/2, 42/3, 43, 44, 45, 46, 47/86, 50/4, 51/2, 52/2, 53/2, 54, 55, 57, 58, 59/2, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 70/2, 9/2, 9/5, 9/6;
- SASIADUJACE: 105, 109, 110, 111/1, 112/11, 112/13, 112/15, 112/16, 112/21, 112/4, 113, 114, 115/4, 139/7, 14/1, 143/10, 143/11, 143/12, 143/13, 143/14, 143/19, 143/20, 143/21, 143/22, 143/23, 143/24, 143/25, 143/26, 143/27, 143/28, 143/29, 143/3, 143/30, 143/32, 143/33, 143/35, 143/36, 143/37, 143/38, 143/4, 143/40, 143/5, 143/6, 143/7, 143/8, 143/9, 146/2, 147/4, 147/5, 147/7, 149/5, 149/6, 150/4, 150/6, 150/7, 150/8, 153/2, 153/3, 153/4, 155/1, 157/1, 158, 162/1, 162/2, 163/1, 163/2, 164, 167/1, 168/5, 168/6, 175/1, 176/2, 202, 203, 204, 211/9, 240, 241/10, 241/6, 241/7, 241/9, 244/6, 245, 30, 32, 33, 334, 34, 35, 350/10, 350/3, 350/7, 350/8, 350/9, 354/10, 354/11, 354/12, 354/13, 354/14, 354/15, 354/16, 354/17, 354/18, 354/19, 354/20, 354/21, 354/22, 354/23, 354/24, 354/25, 354/3, 354/7, 354/8, 354/9, 358, 359/12, 359/16, 359/17, 359/18, 359/19, 359/20, 359/21, 359/22, 359/23, 359/26, 359/27, 359/4, 359/7, 367/12, 367/2, 367/7, 368/10, 368/11, 368/12, 368/14, 368/8, 368/9, 47/11, 47/12, 47/15, 47/16, 47/17, 47/18, 47/19, 47/20, 47/21, 47/22, 47/23, 47/59, 47/60, 47/72, 47/76, 47/77, 47/78, 47/79, 47/83, 47/85, 47/9, 48, 5, 50/1, 56, 7, 95.

OBRĘB ORŁOWO

- W PASIE: 1/1, 100/11, 100/13, 100/15, 100/18, 100/19, 100/21, 102, 103/1, 104/10, 104/12, 104/8, 104/9, 105/3, 105/4, 139/1, 139/3, 139/5, 141/10, 141/8, 142, 143/1, 143/3, 143/4, 144/1, 144/5, 144/6, 145/10, 145/8, 146/1, 147/1, 149/1, 16/1, 17/1, 18, 19, 20/1, 25/5, 25/7, 25/8, 26/1, 32/1, 32/2, 33/1, 36/1, 36/4, 37/1, 38/10, 38/12, 38/13, 38/14, 38/16, 38/18, 38/19, 39, 41/1, 41/2, 42/10, 42/11, 42/5, 42/6, 42/7, 42/8,

42/9, 43/1, 43/2, 44/3, 44/5, 67/1, 70/1, 70/2, 73/1, 74/1, 75/1, 83/10, 83/12, 83/14, 83/16, 83/19, 83/20, 83/21, 83/23, 83/25, 83/27, 83/28, 83/29, 83/30, 83/8, 85/1, 85/3, 89/3, 89/5, 92, 90/3, 90/5, 91/1, 91/3, 91/4, 94/23, 94/24, 94/25, 96/1, 98/1, 98/3, 99/3, 99/4, 99/6, 99/8, 1/2, 100/17, 100/20, 100/22, 103/2, 104/11, 104/13, 105/5, 139/4, 141/11, 145/11, 149/2, 15, 16/2, 17/2, 23, 24, 25/1, 25/2, 25/6, 26/2, 266, 29, 32/3, 33/2, 36/3, 36/5, 37/2, 38/9, 4, 44/4, 44/6, 45, 46/1, 46/2, 46/3, 47/1, 47/2, 49, 5/3, 5/4, 5/5, 50, 51, 67/2, 68/1, 68/2, 69/1, 69/2, 70/3, 73/2, 74/2, 8, 9/3, 9/4, 9/5, 94/26, 96/1, 96/2, 98/4, 99/2, 99/7;

- SASIADUJACE: 10, 100/2, 100/4, 100/6, 100/7, 100/8, 101/59, 104/3, 104/4, 104/6, 105/1, 106, 107, 108, 14, 141/2, 141/6, 141/7, 144/4, 145/2, 145/4, 145/5, 145/9, 145/12, 145/13, 146/2, 147/2, 148, 150/1, 150/2, 20/2, 22, 30, 31, 35, 38/5, 38/6, 38/7, 48/1, 48/2, 52, 53, 54, 71, 72, 75/2, 76, 77, 78/1, 83/17, 83/18, 83/26, 85/4, 9/1, 9/11, 94/19.

OBRĘB WIERCINY

- W PASIE: 97/2, 97/7, 101/5, 101/6, 101/8, 252, 253, 254, 255, 96/5, 97/6, 97/8, 97/9;
- SASIADUJACE: 101/7, 248, 272.

OBRĘB SOLNICA

- W PASIE: 130, 131/1, 131/2, 139/2, 139/4, 154, 155;
- SASIADUJACE: 127, 128, 132/1, 132/2, 132/3, 133, 156, 157, 160/2, 165, 167.

GMINA STEGNA

OBRĘB DWOREK

- W PASIE: 100/1, 12, 13, 14/3, 14/4, 14/5, 14/6, 15/1, 15/2, 19/1, 24, 27/2, 29/2, 30, 31/5, 32/1, 32/2, 34/3, 4/1, 4/2, 51, 52/3, 54/1, 54/2, 54/4, 54/5, 54/6, 69/1, 72/1, 74/1, 75/1, 78/103, 78/110, 78/111, 78/112, 78/114, 78/115, 78/116, 78/117, 78/118, 78/119, 78/120, 78/121, 78/122, 78/124, 78/125, 78/126, 78/127, 78/128, 78/129, 78/13, 78/130, 78/131, 78/132, 78/133, 78/134, 78/135, 78/136, 78/137, 78/138, 78/139, 78/14, 78/140, 78/141, 78/142, 78/143, 78/144, 78/145, 78/146, 78/147, 78/148, 78/149, 78/15, 78/150, 78/151, 78/152, 78/153, 78/154, 78/155, 78/156, 78/157, 78/158, 78/159, 78/16, 78/160, 78/161, 78/162, 78/163, 78/164, 78/165, 78/166, 78/167, 78/168, 78/169, 78/17, 78/170, 78/171, 78/172, 78/173, 78/18, 78/19, 78/20, 78/21, 78/22, 78/23, 78/24, 78/25, 78/26, 78/27, 78/28, 78/29, 78/32, 78/33, 78/34, 78/35, 78/36, 78/37, 78/39, 78/40, 78/44, 78/47, 78/61, 78/62, 78/63, 78/66, 78/67, 78/68, 78/69, 78/70, 78/71, 78/72, 79/1, 90/1, 91/3, 91/4, 92/1, 93/3, 93/4, 94, 95, 96, 97/1, 97/10, 97/12, 97/13, 97/14, 97/15, 97/16, 97/17, 97/18, 97/19, 97/20, 97/21, 97/22, 97/23, 97/24, 98/1, 99/1, 1, 100/2, 11/1, 110/5, 136/1, 136/8, 19/2, 2,

20, 21, 23, 25/1, 25/2, 26, 27/1, 27/3, 28, 29/3, 29/4, 3, 31/6, 31/7, 41/1, 49, 5, 50, 52/2, 52/4, 53/1, 55, 56, 57, 58, 59, 63, 66, 67/2, 67/5, 67/7, 68/1, 68/2, 69/2, 72/2, 74/2, 75/2, 78/109, 78/113, 78/123, 79/2, 8, 9/1, 9/3, 9/4, 90/3, 90/4, 90/5, 91/2, 92/2, 93/2, 98/2, 99/2;

- SASIADUJACE : 10, 136/3, 136/4, 136/5, 136/6, 136/7, 16, 17, 18, 22, 33, 34/1, 34/4, 38/1, 39/1, 39/2, 40/1, 40/3, 40/4, 40/5, 41/2, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48/1, 48/2, 6, 60, 61/7, 61/8, 61/9, 64, 65/1, 65/2, 65/3, 67/4, 67/6, 77, 83/3, 83/4, 89, 90/10, 90/6, 90/7, 90/8, 90/9.

OBRĘB NIEDŹWIEDZICA

- W PASIE ; 10, 11, 92;
- SASIADUJACE: 35, 36, 37, 8/1, 8/2, 80/1, 80/2, 81, 9/1, 9/3, 9/4, 91/4, 91/5, 91/7, 91/8, 91/9.

GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI (MIASTO)

OBRĘB 1, 4, 5

- W PASIE ; 210, 211, 278, 157/1, 165/2, 207/1, 207/3, 208/1, 209/1, 264/15, 277/1, 279/1, 280/1, 282/3, 295/1, 251, 252, 254/1, 254/2, 258, 242/1, 242/2, 242/3, 250/1, 255/2, 255/3, 255/4, 255/5, 255/6, 255/8, 255/10, 255/11, 257/2, 257/3, 257/4, 259/1, 259/2, 260/1, 260/2, 260/3, 260/4, 261/1, 261/2, 262/3, 271/1, 1/1, 10/1, 11/1, 11/3, 149/1, 17/3, 17/5, 2/1, 23/1, 24/1, 25/1, 29/1, 32/1, 33/1, 34/1, 34/3, 42/3, 45/1, 45/3, 46/1, 48/1, 49/1, 49/2, 5/5, 50/1, 51/1, 52/1, 52/2, 53, 6/1, 7, 8/1, 9/1, 163/2, 164, 207/4, 208/2, 209/2, 163/7, 239, 250/2, 247, 256, 173, 162, 269, 253, 246/7, 240, 271/2, 262/2, 262/4, 1/2, 10/2, 11/4, 17/6, 2/2, 23/2, 24/2, 25/2, 29/2, 32/2, 33/2, 34/4, 35, 40, 42/4, 44/4, 45/4, 46/2, 48/2, 5/6, 50/2, 51/2, 54, 6/4, 8/2, 9/2;
- SASIADUJACE: 157/2, 158/1, 160, 161, 162, 163/4, 163/5, 163/6, 165/1, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202/1, 202/2, 203, 204/1, 204/2, 205, 206, 212/2, 249/1, 249/2, 254/1, 254/2, 264/1, 264/12, 264/14, 264/16, 264/2, 264/3, 264/4, 264/5, 264/8, 264/9, 266, 277/2, 279/2, 280/2, 281, 282/4, 283, 295/2, 219, 238, 241/1, 241/2, 245/11, 245/17, 245/19, 245/21, 245/23, 245/8, 246/4, 248, 263/3, 263/4, 264, 270, 263/1, 12, 13, 19, 21, 3/1, 30, 31, 36, 41, 44/1, 44/3, 5/10, 5/11, 5/4, 5/7, 5/8.

GMINA OSTASZEWO

OBRĘB NOWA KOŚCIELNICA

- W PASIE: 167, 168, 169, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216/1, 235, 236/2, 236/3, 236/6, 241/1, 4;
- SASIADUJACE: 164, 170, 171, 20, 21, 216/2, 217, 218, 219, 22, 23, 236/4, 236/7, 236/8, 24, 240, 241/4, 25, 251, 26, 7.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dziukowska

