



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE

Olsztyn, 28 lipca 2009 r.

RDOŚ-28-WOOŚ-6613-033/09/am

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust 2 pkt 1, art. 75 ust 1 pkt 1a, art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 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 inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie, z dnia 20 lutego 2009 r., znak: GDDKiA O/OL-P-4AB/Nid.-Nap./2/2009 oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Nidzica – Napierki od km ok. 203 + 500 do km ok. 223 + 818 według wariantu „żółtego” , realizowanego na terenie województwa warmińsko – mazurskiego i mazowieckiego oraz określam:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej o prędkości projektowej 100 km/h. Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi dwujezdniowej czteropasowej, docelowo sześciopasowej. Znaczna część projektowanej trasy zlokalizowana jest na terenie województwa warmińsko – mazurskiego w gminach: Nidzica, Janowiec Kościelny i Kozłowo (powiat nidzicki). Na terenie województwa warmińsko – mazurskiego początek projektowanego odcinka zlokalizowany jest na wysokości miejscowości Litwinki (gmina Nidzica), w km ok. 203 + 500 istniejącego kilometrażu (około 25 + 400 projektowanego kilometrażu), natomiast koniec w rejonie miejscowości Napierki (gmina Janowiec Kościelny) w km ok. 223 + 818 istniejącego kilometrażu. Ponadto końcowy odcinek, ok. 1 200,0 m wchodzi na teren województwa mazowieckiego. Koniec całej trasy zlokalizowany jest w km około

225 + 100 istniejącego kilometrażu (ok. 48 + 100 projektowanego kilometrażu) w gminie Wieczfnia Kościelna, powiat mławski.

**II. 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 :**

- 1) zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni,
- 2) zaplecza budowy i bazy materiałowo – sprzętowe (za wyjątkiem prac związanych z budową obiektów mostowych) zlokalizować poza:
  - Obszarem Chronionego Krajobrazu Rzeki Nidy i Szkotówki,
  - terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi,
  - obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
  - terenami leśnymi lub sąsiadującymi z terenami leśnymi ,
- 3) drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych,
- 4) uszczelnić teren zaplecza budowy (w tym składy materiałów i bazy transportowe),
- 5) masy ziemne, w miarę możliwości, wykorzystywać do budowy nasypów, wyrównywania powierzchni ziemi,
- 6) nadmiar mas ziemnych wykorzystać np. jako warstwy przesypowe na eksploatowanych składowiskach, do utwardzenia powierzchni terenów, do rekultywacji biologicznej zamkniętych składowisk lub jego części, do rekultywacji wyrobisk po kopalniach surowców mineralnych bądź przekazać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, które nie są przedsiębiorcami,
- 7) gruz budowlany i destruk, powstałe z przebudowy odcinka istniejących dróg, wykorzystywać, w miarę możliwości, jako warstwę do podbudowy zjazdów, dróg serwisowych, itp.,
- 8) powstające odpady inne niż niebezpieczne i obojętne należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty,
- 9) odpady niebezpieczne, powstające w czasie eksploatacji drogi, gromadzić w sposób selektywny w specjalnie wydzielonym do tego celu miejscu, gwarantującym bezpieczne magazynowanie oraz uniemożliwiającym dostęp osób postronnych, a następnie przekazywać specjalistycznym firmom z przeznaczeniem do odzysku lub unieszkodliwienia,
- 10) ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,

- 11) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00); w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie,
- 12) wierzchnią warstwę gleby, zdjętą z pasa robót, należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac wykorzystać, w miarę możliwości, do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej,
- 13) wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum; drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- 14) w przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te należy zaplanować poza okresem wegetacji roślin (w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny),
- 15) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od połowy marca do lipca włącznie,
- 16) prace ziemne w rejonie zbiorników i cieków wodnych prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od marca do końca maja, od połowy września do połowy października),
- 17) podczas prac zachować ich etapowość, tak, aby nie zamknąć tras wędrówki zwierząt – np. wygrodenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt,
- 18) podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu cieków wodnych, zachować naturalne koryto wody, zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi,
- 19) straty w zieleni na obszarach leśnych uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, a zaprojektowana nowa zieleń powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę, co sprzyjać będzie jej funkcji ochronnej i izolacyjnej,
- 20) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, teren robót należy uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

### **III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

- 1) Budowa następujących ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie przed hałasem, tj. na odcinkach:
  - a) od km 26 + 350 do km 27 + 000, wysokość ekranu 3,0 m po stronie zachodniej,
  - b) od km 28 + 000 do km 28 + 500, wysokość ekranu 4,0 m po stronie wschodniej,
  - c) od km 31 + 400 do km 32 + 350, wysokość ekranu 4,0 m po stronie wschodniej,
  - d) od km 35 + 000 do km 36 + 550, wysokość ekranu 4,0 m po stronie zachodniej,

- e) od km 37 + 500 do km 38 + 230, wysokość ekranu 3,0 m po stronie zachodniej,
  - f) od km 40 + 640 do km 41 + 100, wysokość ekranu 3,0 m po stronie zachodniej,
  - g) od km 45 + 400 do km 46 + 140, wysokość ekranu 3,0 m po stronie wschodniej,
- 2) w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich sylwetki ptaków drapieżnych, nadruk w formie pasów lub zastosować inne rozwiązania skutecznie minimalizujące ryzyko zderzeń ptaków z ekranami,
  - 3) z uwagi na brak izolacji pierwszego poziomu wodonośnego od powierzchni oraz lokalizację inwestycji na obszarach o przekroju geologicznym nie zapewniającym odpowiedniej izolacji wód podziemnych Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 214 „DZIAŁDOWO” należy stosować odwodnienie drogi głównej opierające się na systemie szczelnych rowów,
  - 4) w miejscach zrzutu wód opadowych z drogi głównej do naturalnych cieków wodnych, rowów melioracyjnych, terenów naturalnie nawodnionych lub nieużytków zastosować urządzenia podczyszczające (separatory zawieszin),
  - 5) w miejscach gdzie przewiduje się odprowadzenie podczyszczonych wód do gruntu, należy wykonać ich rozsączenie z separatora w kilku kierunkach,
  - 6) wykonać badania geologiczne i hydrogeologiczne w celu uszczegółowienia warunków gruntowo – wodnych; na terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych przebieg trasy dostosować do wyników badań, tak aby zapewnić jak największą miąższość warstw izolujących; trasę należy zlokalizować w jak największym oddaleniu od stref ochronnych ujęć wody,
  - 7) należy wykonać następujące przejścia dla zwierząt:
    - a) kaskada przejść dla płazów i gadów o przekroju prostokątnym, min. wysokości 1,0 m i min. szerokości 0,75 m lub okrągłych z kręgów betonowych o min. średnicy 1,5 m, na dnie konieczna wylewka betonowa do 1/3 wysokości:
      - w km od 26 + 200 do 27 + 000,
      - w km od 29 + 200 do 29 + 500,
      - w km od 31 + 400 do 31 + 600,
      - w km od 31 + 800 do 32 + 000,
    - b) przepust wodny zmodyfikowany o przekroju prostokątnym o szerokości powyżej 2,0 m i wysokości 1,5 m dla płazów, gadów i drobnych ssaków:
      - w km 29 + 400 (przepust umiejscowiony w kaskadzie przejść dla płazów i gadów znajdującej się w km od 29 + 200 do 29 + 500),
      - w km 37 + 450,
    - c) przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przesłami dla drobnych i średnich ssaków, płazów i gadów, o szerokości suchych przesł równej co najmniej podwójnej szerokości cieku i wysokości min. 3,5 m:

- w km 32 + 100,
  - w km 40 + 900,
- d) przejście nad drogą dla zwierząt dużych, średnich i małych w formie „zielonego mostu” o szerokości min. 80,0 m:
- w km 43 + 300 lub alternatywnie na odcinku leśnym od km ok. 43 + 100 do km ok. 44 + 500,
- 8) dojścia do przejścia górnego - „zielonego mostu”, zaprojektować z założeniem maksymalnego nachylenia powierzchni przejścia i nasypów najść wynoszącego 15%,
- 9) w celu zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt na drogę zaprojektować płotki ochronno – naprowadzające:
- a) o wysokości 0,4 – 0,6 m dla płazów, gadów i drobnych gryzoni, na następujących odcinkach projektowanej drogi:
- od km 26 + 000 do km 27 + 500 – obustronnie,
  - od km 29 + 100 do km 29 + 600 – obustronnie,
  - od km 31 + 300 do km 32 + 200 – obustronnie z wyłączeniem mostu,
  - od km 37 + 350 do km 37 + 550 – obustronnie z wyłączeniem mostu,
- b) płoty o wysokości min. 2,5 m na następujących odcinkach projektowanej drogi:
- od km 41 + 000 do km 44 + 700 – strona wschodnia jezdni,
  - od km 41 + 500 do km 45 + 200 – strona zachodnia jezdni drogi serwisowej,
- 10) dno przejść dla zwierząt należy pokryć ziemią, a teren wokół przejść należy zagospodarować w sposób, aby ich powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach drogi,
- 11) przepusty wodne zmodyfikowane wyłożyć kamieniami lub tłuczniem, a przy ścianach umieścić półki z naturalnego podłoża po szerokości 0,5 – 1,0 m wyniesione ponad maksymalne zwierciadło wody, w sposób ciągły łączące się z terenem,
- 12) przejścia dolne pod mostem doświetlić poprzez zastosowanie otworów lub szczelin doświetleniowych w pasie rozdzielającym jezdnie, w środku umieścić kłody i karpy,
- 13) przed wykonaniem wycinki drzew, w pasie przewidzianym pod przebudowę drogi, należy wykonać inwentaryzację zieleni.

#### IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do powyższej grupy zakładów.

**V. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**VI. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników ww. analizy porealizacyjnej.

**VIII. Zobowiązuje się inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:**

- 1) oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, tj. oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania,
- 2) monitoringu skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt w zakresie:
  - a) kontroli szczelności ogrodzeń ochronnych i naprowadzających w otoczeniu przejścia – podjęcie natychmiastowych działań zaradczych dla wszystkich stwierdzonych uszkodzeń,
  - b) kontroli drożności przepustu (dotyczy przejść dla płazów i gadów) - usuwanie wszelkiego materiału blokującego światło przepustu;
  - c) kontroli rozwoju roślinności osłonowej i naprowadzającej w otoczeniu przejścia (prowadzenie nasadzeń uzupełniających w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek),
  - d) kontroli intensywności penetracji przez ludzi przejść przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt – w przypadku stwierdzenia śladów stałego i intensywnego wykorzystywania obiektów należy podjąć działania mające na celu utrudnienie dostępu, np. poprzez wyłożenie dużych głazów lub karp korzeniowych przy wylotach obiektu.

Termin realizacji - co najmniej raz w roku, wczesną wiosną – najpóźniej do 30 kwietnia.
- 3) Ocenę skuteczności ww. przejść (z wyjątkiem przejść wymienionych w pkt. III. 7 a i b) należy rozpocząć 1 rok po oddaniu przejścia do eksploatacji z kontynuacją przez kolejne dwa lata (w sumie okres trzech lat),

- 4) Czas i częstotliwość prowadzenia monitoringu:
  - a) monitoring 1 raz na dobę – dwa cykle po 10 dni, w godzinach porannych, najlepiej w okresie wiosny i jesieni (dla wszystkich grup zwierząt),
  - b) dodatkowo dla płazów: monitoring 1 raz na dobę – dwa cykle po 3 dni w godzinach porannych, w okresie sezonowych migracji wiosennych.
- 5) Wyniki prac, określone w ww. punktach 2 - 4, należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie jako :
  - a) okresowe – roczne - sprawozdanie z przeprowadzonych prac,
  - b) końcowy raport podsumowujący wyniki prac i oceniający skuteczność zastosowanych przejść dla zwierząt.

IX. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

### UZASADNIENIE

Planowana inwestycja polegająca na „Budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Nidzica – Napierki od km ok. 203 + 500 do km ok. 223 + 818” zakwalifikowana jest, zgodnie z § 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 ze zm.), do grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko jest wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 a ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku...*, dla planowanego przedsięwzięcia drogowego, będącego przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie, przed zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej (art. 72 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy), decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie (GDDKiA) - wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, z wnioskiem z dnia 20 lutego 2009 r., znak GDDKiA-O/OL-P-4AB/Nid.-Nap./2/2009 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Nidzica – Napierki od km ok. 203 + 500 do km ok. 223 + 818”.

Zgodnie z art. 61 § 4 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, zawiadomieniem z dnia 6 marca 2009 r., znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-033/09/am, zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego

zmierającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia drogowego.

Z uwagi na liczbę stron postępowania przekraczającą 20, organ w myśl art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku..., zastosował przepis art. 49 kpa, tj. zawiadomił strony postępowania w sposób zwyczajowo przyjęty, poprzez umieszczenie obwieszczenia z dnia 06.03.2009 r., znak: RDOŚ-28-WOOS-6613/09/am na tablicach ogłoszeń w siedzibach miast, gmin oraz sołectw, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie (tj. w Urzędzie Miejskim w Nidzicy, Urzędzie Gminy w Janowcu Kościelnym, Urzędzie Gminy w Kozłowie, Urzędzie Gminy w Wieczni Kościelnej oraz w sołectwach: Litwinki, Piątki, Załuski, Szerokopaś, Tatary, Kamionka, Kanigowo, Powierz, Napierki i Peplowo), na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Olsztynie, w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie. Informacja ta ukazała się również w tygodniku „Głos Nidzicki” (nr 10(350) z dnia 11.03.2009 r.). W ww. obwieszczeniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie podał do publicznej wiadomości informację o terminie w jakim zainteresowane społeczeństwo może składać uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie (do 10 kwietnia br.), informację o terminie i miejscu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, która ze względu na duży zakres planowanej inwestycji odbyła się, w dniu 25.03.2009 r., w Nidzicy i Janowcu Kościelnym, oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym z raportem o oddziaływaniu na środowisko, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ) oraz w Urzędzie Miejskim w Nidzicy, zapewniając tym samym, zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku... udział społeczeństwa w toczącym się postępowaniu.

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, organ prowadzący postępowanie wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie (pismem z dnia 11.03.2009 r.) oraz do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (pismem z dnia 07.04.2009 r.) o opinię w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Olsztynie w opinii sanitarnej z dnia 10.04.2009 r., znak: ZNS-4316-10/W/2009 oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w opinii sanitarnej z dnia 03.06.2009 r., znak ZNS.713-1087-2/09.PN wyrazili pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno - higienicznych i zdrowotnych dla realizacji przedsięwzięcia.

Z uwagi na fakt, że część planowanej inwestycji zlokalizowana będzie na terenie województwa mazowieckiego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, zgodnie z art. 75 ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 30.03.2009 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wyrażenie opinii w sprawie realizacji ww. inwestycji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 23.04.2009 r. pozytywnie zaopiniował przebieg realizowanej inwestycji.

Ponadto obwieszczeniem z dnia 29 czerwca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zawiadomił, że w przedmiotowej sprawie zgromadzony został materiał dowodowy, a stronom postępowania, zgodnie z art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, przysługuje w terminie 7 dni prawo zapoznania się z aktami, wypowiedzenia się odnośnie dotychczas zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia tj. :

- wniosek GDDKiA Oddział w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,



przedmiotowego przedsięwzięcia. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Olsztynie w opinii sanitarnej z dnia 10.04.2009 r., znak: ZNS-4316-10/W/2009 oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w opinii sanitarnej z dnia 03.06.2009 r., znak ZNS.713-1087-2/09.PN wyrazili pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno - higienicznych i zdrowotnych dla realizacji przedsięwzięcia.

Z uwagi na fakt, że część planowanej inwestycji zlokalizowana będzie na terenie województwa mazowieckiego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, zgodnie z art. 75 ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 30.03.2009 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wyrażenie opinii w sprawie realizacji ww. inwestycji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 23.04.2009 r. pozytywnie zaopiniował przebieg realizowanej inwestycji.

Ponadto obwieszczeniem z dnia 29 czerwca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zawiadomił, że w przedmiotowej sprawie zgromadzony został materiał dowodowy, a stronom postępowania, zgodnie z art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, przysługuje w terminie 7 dni prawo zapoznania się z aktami, wypowiedzenia się odnośnie dotychczas zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia tj. :

- wniosek GDDKiA Oddział w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego, wykonany przez Andrzeja Jamiołkowskiego, Iwonę Łąźniewską oraz Jerzego Łąźniewskiego,
- mapy ewidencyjne,
- wypis z ewidencji gruntów,

organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania niniejszej decyzji stwierdził jak niżej.

Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej o prędkości projektowej 100 km/h. Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi dwujezdniowej czteropasowej, docelowo sześciopasowej. Znaczna część projektowanej trasy zlokalizowana jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w gminie: Nidzica, Janowiec Kościelny i Kozłowo (powiat nidzicki). Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego początek projektowanego odcinka zlokalizowany jest na wysokości miejscowości Litwinki (gmina Nidzica) w km ok. 203+500 istniejącego kilometrażu (około 25+400 projektowanego kilometrażu) , natomiast koniec w rejonie miejscowości Napierki (gmina Janowiec Kościelny) w km ok. 223+818 istniejącego kilometrażu. Ponadto końcowy odcinek ok. 1200,0 m wchodzi na teren województwa mazowieckiego. Koniec całej trasy zlokalizowany jest w km około 225+100 istniejącego kilometrażu (około 48+100 projektowanego kilometrażu) w gminie Wieczfnia Kościelna, powiat mławski.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano trzy warianty inwestycyjne tj.: czerwony, niebieski i żółty oraz wariant "zero", polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia.

W przypadku pozostania przy wariantcie bezinwestycyjnym (pozostawienie drogi w jej obecnym przebiegu), nastąpi spadek przepustowości, niszczenie nawierzchni, a wraz z tym wzrost ponadnormatywnego hałasu. Pogarszał się będzie komfort podróżowania, a istniejący stan drogi

nie zapewni odpowiedniego bezpieczeństwa jej użytkownikom. Obecnie brak jest w ciągu drogi zabezpieczeń akustycznych budynków sąsiadujących z drogą, jak również brak jest miejsca na wybudowanie, wewnątrz zabudowy miejskiej, osłon akustycznych, np. w postaci ekranów. Pozostawienie obecnego układu komunikacyjnego w stanie istniejącym będzie powodować wzrost negatywnego oddziaływania na zabudowę i mieszkańców sąsiadujących z drogą. Wobec powyższego, wariant „zero” polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia odrzucono.

Planowana trasa nowego odcinka drogi w wariantcie czerwonym ma długość 22,280 km. Wariant przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej. Na odcinku Załuski – Tatary droga będzie biegła po istniejącej drodze DK 7, na odcinku od km 34+000 do km 35+600 oraz od km 38+000 do km 42+000 po wschodniej stronie drogi DK 7, natomiast na odcinku od km 35+600 do km 38+000 oraz od km 42+000 do km 47+680 po jej stronie zachodniej.

Wariant niebieski przewiduje budowę drogi o długości 23,031 km, w nowym korytarzu, w oddaleniu od Nidzicy o około 0,5 km (od istniejącego przebiegu), a na odcinku leśnym 1,0 km w kierunku zachodnim, co zapewni omińnięcie obszarów leśnych zlokalizowanych pomiędzy miejscowością Powierz a Napierkami. Nowoprojektowana droga będzie biegła na odcinku Załuski – Tatary po stronie zachodniej istniejącej drogi, na odcinku od km 33+000 do km 37+500 po wschodniej stronie drogi oraz od km 37+500 do km 48+431 po zachodniej stronie istniejącej drogi DK 7.

Wariant żółty przewiduje budowę drogi o długości 22,727 km, w nowym korytarzu, w największym oddaleniu od Nidzicy o około 1,4 km (od istniejącego przebiegu) w kierunku zachodnim. Nowoprojektowana droga będzie przebiegała na odcinku Załuski – Tatary po stronie zachodniej istniejącej drogi DK 7 (obwodnicy Nidzicy), na odcinku od km 34+340 do km 36+870 oraz od km 38+580 do km 42+500 po wschodniej stronie istniejącej drogi, a od km 42+500 do km 48+127 po zachodniej stronie istniejącej drogi DK 7.

Raport oddziaływania na środowisko proponuje do realizacji przebieg drogi od początku opracowania do węzła „Tatary” zgodny z wariantem niebieskim, natomiast od węzła „Tatary” do końca opracowania zgodny z wariantem żółtym. GDDKiA Oddział w Olsztynie wnioskuje o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu „żółtego”. We wniosku zostały wyjaśnione przesłanki, dla których inwestor chce zrealizować wariant „żółty” na całym odcinku drogi, a nie tylko od węzła Tatary do końca opracowania, jak wynikało to z raportu o oddziaływaniu na środowisko. Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej została dołączona „Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów inwestycyjnych”, z której wynikało, że w sumarycznej ocenie takich kryteriów jak: ruch, zagospodarowanie przestrzenne, koszty, środowisko i konflikty społeczne – wariant „żółty” jest najkorzystniejszy do realizacji. Ponadto wariant „żółty” jest zgodny z oczekiwaniami społeczeństwa i władz samorządów.

W ramach procesu inwestycyjnego inwestor GDDKiA Oddział w Olsztynie zapewnił aktywny udział społeczeństwa w kreowaniu i realizowaniu planowanego przedsięwzięcia poprzez organizację w dniu 10.03.2008 r. spotkania, które odbyło się w Janowcu Kościelnym, Piątkach i Nidzicy. W spotkaniach tych uczestniczyli przedstawiciele lokalnej władzy, projektanci, przedstawiciele GDDKiA Oddział w Olsztynie oraz zainteresowani mieszkańcy gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie. Społeczeństwo mogło składać uwagi i wnioski dotyczące planowanej inwestycji, które zostały wnikliwie przeanalizowane przez inwestora. Zapewnienie wysokiego poziomu uczestnictwa partnerów społecznych w procesie decyzyjnym wpłynęło na zmianę pierwotnie proponowanego do realizacji wariantu niebieskiego na wspólnie wypracowany wariant żółty w nieznacznym stopniu różniący się pod względem środowiskowym od wariantu niebieskiego, natomiast akceptowanym przez społeczeństwo.

W trakcie rozpraw administracyjnych otwartych dla społeczeństwa zorganizowanych

anulowanie zawiadomień i obwieszczeń o wszczęciu postępowania i zapewnieniu udziału społeczeństwa w toczącym się postępowaniu oraz o wyznaczenie nowego terminu w sprawie, a także zwrócił się o udostępnienie informacji o prowadzonym postępowaniu.

Z uwagi na fakt, że nie zaszły przesłanki, o których mowa w art. 97 i 98 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie nie zawiesił postępowania w przedmiotowej sprawie. Zainteresowanemu mieszkańcowi Mławy tut. organ udostępnił dokumenty będące w jego posiadaniu.

Ponadto pismem z dnia 12.05.2009 r. Stowarzyszenie Zwykłe „Przyjazna i Bezpieczna 7 - ka” z siedzibą w Mławie wystąpiło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o przyznanie prawa strony w przedmiotowym postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponieważ pomimo dwukrotnego wezwania do uzupełnienia złożonego wniosku o regulamin działalności Stowarzyszenia, na podstawie którego możliwe byłoby określenie celów statutowych będących warunkiem przyznania prawa strony, dokument ten nie został przedłożony, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie nie miał podstaw do wypowiedzenia się odnośnie dopuszczenia Stowarzyszenia Zwykłego „Przyjazna i Bezpieczna 7 - ka” do postępowania na prawach strony.

Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną, w miarę możliwości, wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Ponadto zaplecza budowy należy lokalizować poza terenem objętym prawną formą ochrony przyrody, poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, a także poza terenami w pobliżu rzek, cieków i jezior, obszarów podmokłych i kompleksów leśnych. Konieczność wykonania mostów nad rzeką Nidą wymusza stworzenie dodatkowych zapleczy budowy, w tym również w sąsiedztwie rzeki. W takich przypadkach należy przewidzieć ograniczenie powierzchni zaplecza technologicznego do minimum, a w sąsiedztwie rzeki nie lokalizować zaplecza socjalnego pracowników. Ponadto teren magazynu materiałów budowlanych oraz miejsce czasowego postoju maszyn budowlanych powinien być uszczelniony, w celu zabezpieczenia gruntu przed przedostawaniem się do niego niebezpiecznych substancji płynnych

W wyniku realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej, zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana w trakcie realizacji przedsięwzięcia jako warstwa pod przyszłą zielenią. Po zakończeniu prac teren zostanie zrekultywowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

W trakcie planowanej budowy drogi powstawać będą następujące rodzaje odpadów: gruz z rozbieranej nawierzchni bitumicznej, gruz betonowy, wycięte krzewy, masy ziemne oraz niewielkie ilości odpadów socjalnych. Destrukt powstały na przebudowanych odcinkach istniejących dróg (po wcześniejszym sfrezowaniu i doziarnieniu) oraz elementy betonowe (po przekruszeniu) zostaną wykorzystane do budowy warstw podbudowy dróg serwisowych i zjazdów, w możliwie bliskim sąsiedztwie drogi głównej. W związku z pracami niwelacyjnymi powstaną masy ziemne, które wykorzystane zostaną m.in. do wbudowania w nasypy drogowe. Drewno z wycinki drzew może zostać przekazane innym podmiotom i wykorzystane jako opał. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno - bytowe z zaplecze budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie

usuwana przez uprawnione podmioty.

Powstające, w trakcie eksploatacji drogi, odpady z urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe oraz odpady niebezpieczne gromadzone będą w sposób selektywny, w specjalnie wydzielonym do tego celu miejscu, gwarantującym bezpieczne magazynowanie, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce wodno – ściekowej i odpadowej na terenie projektowanej inwestycji nie powinno wystąpić niebezpieczeństwo skażenia powierzchni ziemi i wody.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew). Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6<sup>00</sup> ÷ 22<sup>00</sup>). W miarę możliwości należałoby unikać równoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Realizacja nowego przebiegu drogi w wariantcie przewidzianym do realizacji spowoduje na dużym odcinku znaczne odsunięcie drogi od jej obecnego przebiegu, a tym samym poprawi się klimat akustyczny w okolicy miejscowości Litwinki, Nidzica, Tatary, Kanigowo, Powierz i Napierki. Jednak w zasięgu oddziaływań akustycznych znajdują się inne obszary, w tym zabudowa na zachód od Litwinek, znaczny fragment zabudowy Piątek, miejscowość Pawliki oraz kilka rozproszonych gospodarstw. W świetle wykonanych obliczeń prognozowania hałasu, dla zapewnienia właściwej ochrony akustycznej ww. terenów zaplanowano budowę ekranów akustycznych, w tym 2 580 m ekranów o wysokości 3,0 m oraz 3 000 m ekranów o wysokości 4,0 m.

W celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, zapewniających ochronę akustyczną terenów zabudowy mieszkaniowej, zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku.

Z przeprowadzonych w raporcie obliczeń, przy uwzględnieniu wzrostu natężenia ruchu przewidzianego do roku 2027 wynika, że podczas eksploatacji drogi, w bezpośrednim jej sąsiedztwie, nie powinny wystąpić obecnie ani w przyszłości, wyższe niż dopuszczalne poziomy motoryzacyjnych zanieczyszczeń powietrza.

Planowana inwestycja przebiegać będzie (w ok. 70 %) na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP NR 214 „Działdowo”. Pierwszy poziom wodonośny, który jest poziomemu użytkowym, na większości projektowanej trasy nie posiada izolacji od powierzchni. W związku z powyższym, wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać systemem szczelnych rowów, a w miejscach ich zrzutu do naturalnych cieków wodnych, rowów melioracyjnych, tere-

nów naturalnie nawodnionych lub nieużytków należy zastosować urządzenia podczyszczające (separatory zawieszin). Ze względu na zagrożenie środowiska wodnego i gruntowego chlorkami z preparatów do zimowego utrzymania drogi, w miejscach gdzie przewiduje się odprowadzenie podczyszczonych wód do gruntu, należy wykonać ich rozsączenie z separatora w kilku kierunkach. Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających ścieki opadowe, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo - wodne.

Większość planowanego do budowy odcinka drogi S7 przebiega na obszarze niezabudowanym. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajdują się liczne tereny zalesione, ugorowe, obszary podmokłe, w tym torfowiska oraz zalewane okresowo łąki i dolina rzeczna.

W celu zapewnienia właściwej migracji zwierząt w rejonie planowanej inwestycji zaprojektowano, wymienione w sentencji, przejścia i przepusty dla płazów, gadów, dużych, drobnych i średnich ssaków. Przejścia zaprojektowano tak, aby wykorzystać istniejące ciekły wodne i konfigurację terenu. Pod uwagę brano również występowanie obszarów podmokłych oraz zinwentaryzowane miejsca występowania płazów. Planuje się budowę przejazdów betonowych, dwukierunkowych przejść o prostokątnym bądź okrągłym przekroju, których dno pokryte będzie ziemią, a teren wokół zagospodarowany w sposób, aby jego powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach drogi. W przypadku, kiedy wymiary przejścia będą wynosiły min. 1,5 m szerokości i min. 1,0 m szerokości będą one wykorzystywane nie tylko przez płazy, ale również przez drobne ssaki. Z uwagi na fakt, że na trasie projektowanej drogi znajdują się lokalne szlaki migracyjne dużych zwierząt, na odcinku leśnym zaprojektowano przejście nad drogą, tzw. „zielony most” ( przejście w formie wiaduktu nad drogą). W związku z obecnością obok drogi głównej obustronnych jezdni dróg gospodarczych, szerokość tego przejścia, dla zachowania sukcesu migracji) musi być nie mniejsza niż 80,0 m. Dojście do ww. obiektu będzie zaprojektowane z uwzględnieniem maksymalnego nachylenia powierzchni przejścia i nasypów najść wynoszące 15 %. Przejście to powinno zostać połączone z konstrukcjami naprowadzającymi i obsadzone odpowiednią roślinnością, tak aby nie odróżniało się od otaczającego je środowiska.

Dzięki odpowiedniej konstrukcji przepustów wodnych na trasie planowanej drogi S7 zaprojektowano przejścia o funkcjach zespolonych, łączących funkcje ekologiczne i gospodarcze. Aby zapewnić skuteczność tych przejść muszą one mieć przekrój prostokątny o szerokości powyżej 2,0 m i wysokości 1,5 m, z uformowanym korytem wody, wyłożonym kamieniami lub tłuczniem, z umiejscowionymi przy ścianach półkami o szerokości 0,5 do 1,0 m wyniesionymi ponad maksymalne zwierciadło wody i łączącymi się w sposób ciągły z przyległym terenem . Aby zachować ciągłość migracyjną przepustów zmodyfikowanych należy zastosować identyczne rozwiązanie również dla dróg serwisowych.

Przy budowie mostów nad rzeką Nidą i ciekim Powierz wykonane zostaną przejścia dolne pod poszerzonym mostem, które obejmowały będą szeroki pas brzegu wraz z porastającą to miejsce roślinnością. Strefa udostępniana jako przejście dla zwierząt wzdłuż rzeki powinna mieć powyżej 3,5 m wysokości oraz szerokość nie mniejszą niż dwukrotna szerokość koryta rzeki. Ponadto przedmiotowe przejście zostanie doświetlone przez zastosowanie otworów lub szczelin oświetleniowych w pasie rozdzielającym obie jezdnie.

Na odcinkach, gdzie trasa drogi przebiega przez obszary leśne, wzdłuż skrajni drogi zbudowane zostaną płoty z siatki o wysokości 2,5 m, które zabezpieczą będą przed wtargnięciem zwierząt na drogę w miejscach poza wyznaczonymi przejściami. Ponadto, przy przejściach dla

płazów, zostaną zastosowane płotki ochronno - naprowadzające o wysokości 0,4 – 0,6 m, zabezpieczające przed przedostaniem się płazów na jezdnię i jednocześnie naprowadzające zwierzęta na wyznaczone przejścia migracyjne.

W celu oceny skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w tym zakresie. Wyniki monitoringu powinny być przedstawione w formie raportu po trzech latach od rozpoczęcia prac. Raport powinien zawierać dane o użytkowaniu poszczególnych przejść wraz z zaleceniami dotyczącymi ewentualnych modernizacji, napraw, czy też zmian zagospodarowania. Na podstawie przygotowanych zaleceń przeprowadzić będzie można stosowne prace modernizacyjne przejść.

Planowana inwestycja częściowo przebiegać będzie po terenie prawnie chronionym, objętym ochroną ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze, chroniącym ekosystemy rzeczne - Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolin Rzek Nidy i Szkotówki. W rejonie planowanej inwestycji nie znajdują się ustanowione ani planowane do ustanowienia obszary sieci Natura 2000. Najbliższe takie obszary to Puszcza Napiwodzko – Ramucka (kod: PLB280007) znajdująca się ok 7,0 km od planowanej inwestycji oraz Dolina Wkry i Mławki (kod PLB140008) znajdująca się ok 10,0 km od planowanej drogi. Na terenie planowanej drogi brak jest form ochrony przyrody takich jak: stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, czy zespoły przyrodniczo krajobrazowe.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do usunięcia, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od połowy marca do lipca włącznie. W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te należy zaplanować poza okresem wegetacji roślin (w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny). Przed wykonaniem wycinki drzew, w pasie przewidzianym pod przebudowę drogi, należy wykonać inwentaryzację zieleni. Straty w zieleni na obszarach leśnych zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, a zaprojektowana zieleni charakteryzowała się będzie zwartą, wielopiętrową strukturą, co sprzyjać będzie jej funkcji ochronnej i izolacyjnej;

W pasie drogowym planowanej inwestycji nie stwierdzono kolizji z obiektami wpisanymi do rejestru oraz ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego do przebudowy przebiegu drogi znajdują się natomiast stanowiska archeologiczne, które nie są wpisane do rejestru zabytków. W związku z powyższym konieczne jest przeprowadzenie badań archeologicznych, przed realizacją inwestycji. Dodatkowo wszelkie prace ziemne, powinny być prowadzone pod stałym nadzorem archeologa i Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Ponadto zaznaczyć należy, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dane na temat przedsięwzięcia oraz przyjęte w decyzji rozwiązania w zakresie ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt - w tym przejście górne „zielony most”), po ich szczegółowej analizie w trakcie sporządzania tego projektu, mogą być zweryfikowane i ulec pewnej korekcie, co uzasadnia konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Ze względu na odległość planowanej inwestycji od najbliższej granicy Polski z Federacją Rosyjską realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na

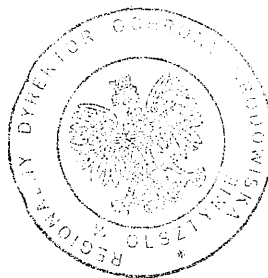
środowisko.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej budowy drogi na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska.

Ponieważ planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji, orzeczono jak w sentencji.

#### **Pouczenie**

**Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.**



#### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Olsztynie, Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn
2. Urząd Miejski w Nidzicy, Plac Wolności 1, 13-100 Nidzica,
3. Urząd Gminy Janowiec Kościelny, 13-111 Janowiec Kościelny,
4. Urząd Gminy Kozłowo, Kozłowo 60 a, 13-124 Kozłowo,
5. Urząd Gminy Wieczfnia Kościelna, 06-513 Wieczfnia Kościelna,
6. pozostałe strony postępowania (obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa)
7. a/a

*Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, jako jednostka budżetowa jest zwolniona od opłaty skarbowej za zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.*







REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE

Olsztyn, 28 lipca 2009 r.

RDOŚ-28-WOOS-6613-033/09/am

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 28 lipca 2009 r., znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-033/09/am, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Nidzica – Napierki od km ok. 203 + 500 do km ok. 223 + 818” według wariantu „żółtego” realizowanego na terenie województwa warmińsko – mazurskiego i mazowieckiego

### Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej o prędkości projektowej 100 km/h. Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi dwujezdniowej czteropasowej, docelowo sześciopasowej. Znaczna część projektowanej trasy zlokalizowana jest na terenie województwa warmińskomazurskiego w gminie: Nidzica, Janowiec Kościelny i Kozłowo (powiat nidzicki). Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego początek projektowanego odcinka zlokalizowany jest na wysokości miejscowości Litwinki (gmina Nidzica) w km ok. 203+500 istniejącego kilometrażu (około 25+400 projektowanego kilometrażu), natomiast koniec w rejonie miejscowości Napierki (gmina Nidzica) w km ok. 223+818 istniejącego kilometrażu. Ponadto końcowy odcinek ok. 1200,0 m wchodzi na teren województwa mazowieckiego. Koniec całej trasy zlokalizowany jest w km około 225+100 istniejącego kilometrażu (około 48+100 projektowanego kilometrażu) w gminie Wieczfnia Kościelna, powiat mławski.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano trzy warianty inwestycyjne tj.: czerwony, niebieski i żółty oraz wariant „zero”, polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Raport oddziaływania na środowisko proponuje do realizacji przebieg drogi od początku opracowania do węzła „Tatary” zgodny z wariantem niebieskim, natomiast od węzła „Tatary” do końca opracowania zgodny z wariantem żółtym. GDDKiA Oddział w Olsztynie wnioskuje o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu „żółtego”. We wniosku zostały wyjaśnione przesłanki, dla których inwestor chce zrealizować wariant „żółty” na całym odcinku drogi, a nie tylko od węzła Tatary do końca opracowania, jak wynikało to z raportu o oddziaływaniu na środowisko. Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej została dołączona „Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów inwestycyjnych”, z której wynikało, że w sumarycznej ocenie takich kryteriów jak: ruch, zagospodarowanie przestrzenne, koszty, środowisko i konflikty społeczne – wariant „żółty” jest najkorzystniejszy do realizacji. Ponadto wariant „żółty” jest zgodny z oczekiwaniami społeczeństwa i władz samorządów.

W ramach procesu inwestycyjnego inwestor GDDKiA Oddział w Olsztynie zapewnił aktywny udział społeczeństwa w kreowaniu i realizowaniu planowanego przedsięwzięcia poprzez organizację w dniu 10.03.2008 r. spotkania, które odbyło się w Janowcu Kościelnym, Piątkach i Nidzicy. W spotkaniach tych uczestniczyli przedstawiciele lokalnej władzy, projektanci,

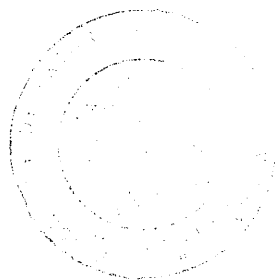
przedstawiciele GDDKiA Oddział w Olsztynie oraz zainteresowani mieszkańcy gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie. Społeczeństwo mogło składać uwagi i wnioski dotyczące planowanej inwestycji, które zostały wnikliwie przeanalizowane przez inwestora. Zapewnienie wysokiego poziomu uczestnictwa partnerów społecznych w procesie decyzyjnym wpłynęło na zmianę pierwotnie proponowanego do realizacji wariantu niebieskiego na wspólnie wypracowany wariant żółty w nieznacznym stopniu różniący się pod względem środowiskowym od wariantu niebieskiego, natomiast akceptowanym przez społeczeństwo.

Wariant żółty przewiduje budowę drogi o długości 22,727 km, w nowym korytarzu, w największym oddaleniu od Nidzicy o około 1,4 km (od istniejącego przebiegu) w kierunku zachodnim. Nowoprojektowana droga będzie przebiegała na odcinku Załuski – Tatary po stronie zachodniej istniejącej drogi DK 7 (obwodnicy Nidzicy), na odcinku od km 34+340 do km 36+870 oraz od km 38+580 do km 42+500 po wschodniej stronie istniejącej drogi, a od km 42+500 do km 48+127 po zachodniej stronie istniejącej drogi DK 7.

Planowana inwestycja częściowo przebiegać będzie po terenie prawnie chronionym, objętym ochroną ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze, chroniącym ekosystemy rzeczne - Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolin Rzek Nidy i Szkotówki. W rejonie planowanej inwestycji nie znajdują się ustanowione ani planowane do ustanowienia obszary sieci Natura 2000. Najbliższe takie obszary to Puszcza Napiwodzko – Ramucka (kod: PLB280007) znajdująca się ok 7,0 km od planowanej inwestycji oraz Dolina Wkry i Mławki (kod PLB140008) znajdująca się ok 10,0 km od planowanej drogi. Na terenie planowanej drogi brak jest form ochrony przyrody takich jak: stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, czy zespoły przyrodniczo krajobrazowe.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej budowy drogi na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska. Ponadto przedsięwzięcie wymagać będzie wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz w zakresie oceny skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt.

Uwzględniając przedstawione warunki należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.



*[Handwritten signature]*