



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

GDDKiA  
ODDZIAŁ W OLSZTYNIE  
Wpłynęło dnia .....  
Nr 23215 podpis .....  
KANCELARIA

Olsztyn, 7 października 2009 r.

RDOŚ-28-WOOS-6613-008/09/am

**DECYZJA**

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt 1a, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. Nr 25, poz.150 ze zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 153 ust. 1 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. z 2008r. 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 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie, z dnia 08.02.2008r., znak: GDDKiA-O/OL-P4-ab-41/7Mił.-Olsz./4/2008, oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**określam**

niżej wymienione środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Miłomłyn-Olsztynek, województwo warmińsko-mazurskie, wg wariantu I oraz wg wariantu żółtego na odcinku od km 9+400 do km 15+300 oraz wg wariantu I A na odcinku Woli Rychnowskiej od km 31+685 do km 35+817.

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

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Miłomłyn-Olsztynek zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, powiatów ostródzkiego i olsztyńskiego oraz na terenach gmin: Miłomłyn, Ostróda, Grunwald i Olsztynek. Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S7, której początek zlokalizowany jest na wysokości obwodnicy w miejscowości Miłomłyn na istniejącej drodze krajowej nr 7 w km 134+903,50, natomiast koniec przed projektowaną obwodnicą Olsztyńska w km 177+300 istniejącej drogi krajowej nr 7.

Droga posiadać będzie parametry drogi ekspresowej o prędkości projektowej 100 km/h i przekroju poprzecznym po dwa pasy ruchu w każdą stronę, a docelowo trzy pasy.

**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 zaplecza techniczne budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
3. Zaplecza techniczne budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować w miarę możliwości poza:
  - obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody, w tym obszarami Natura 2000,
  - bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej,
  - terenami podmokłymi i dolinami rzek i innych cieków,
  - sąsiedztwem Jeziora Piławki;
  - sąsiedztwem Jeziora Pauzeńskiego;
  - sąsiedztwem pomnika przyrody „dąb Napoleona” w ok. km 11 trasy;
4. Place postojowe dla maszyn i środków transportu, należy zabezpieczyć, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód i gruntu substancjami ropopochodnymi;
5. Odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstawać w ramach robót budowlanych, należy segregować celem ich odbioru przez specjalistyczne firmy, zajmujące się ich unieszkodliwianiem;
6. Zaplecze techniczne budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
7. Należy maksymalnie skrócić czas trwania prac na terenach przyrodniczo cennych, w szczególności na obszarze Natura 2000, w obrębie korytarzy ekologicznych, w sąsiedztwie Jeziora Piławki oraz Jeziora Pauzeńskiego;
8. Należy zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia prac w rejonie Jeziora Piławki oraz Jeziora Pauzeńskiego. Prace te należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków i okresem rozrodczym płazów (poza okresem od początku marca do końca września włącznie);
9. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
10. Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (poza okresem od 15 marca do końca lipca);

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. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i innych cieków należy zachować szczególną ostrożność by nie dopuścić do ich zasypywania lub zanieczyszczania substancjami chemicznymi, ponadto w ich rejonie nie należy lokalizować miejsc składowania gruntu;
13. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
14. Podczas prowadzenia prac budowlanych nie należy naruszać zlokalizowanych przy trasie (poza pasem drogowym) terenów podmokłych i zbiorników wodnych;
15. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływu wód;
16. W celu ochrony obszaru Natura 2000 „Dolina Drwęcy” należy wykluczyć prowadzenie prac ingerujących w koryto rzeki Drwęcy i jej dopływy w okresach rozrodu i wędrówek cennych gatunków ryb i inkubacji ikry, tj. w okresie od początku września do końca maja;
17. Z uwagi na zidentyfikowane zimowisko mopka w przepuście drogowym w rejonie km 33 drogi krajowej nr 7, prace na tym odcinku, tj. w odległości nie mniejszej niż 500 wokół przepustu, należy przeprowadzić poza okresem zimowania mopków, tj. poza okresem od 15 września do 15 kwietnia;
18. W przypadku stwierdzenia wskutek eksploatacji drogi przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu należy zastosować rozwiązania zapewniające właściwy klimat aerosanitarny – np. poprzez nasadzenie wzdłuż trasy obwodnicy pasów zieleni (drzew i krzewów);
19. Na obszarach o przekroju geologicznym nie zapewniającym wystarczającej izolacji wód podziemnych należy zastosować środki techniczne zapobiegające infiltracji w głąb ziemi ścieków opadowych z jezdni. W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń wód i gleb należy zastosować urządzenia do oczyszczania ścieków opadowych z jezdni (osadniki, separatory substancji ropopochodnych itp.).

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

1. Budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
  - ekran akustyczny od strony północno-zachodniej na lewej łącznicy Węzła Winiec, od km 0+360 do km 0+460, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od strony południowo -zachodniej na prawej łącznicy Węzła Winiec, od km 0+220 do km 0+460, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny dla zabudowy mieszkaniowej od strony wschodniej (lewa strona drogi), od km 2+440 do km 2+740, o wysokości 4,5 m,

- ekran akustyczny dla zabudowy mieszkaniowej od strony zachodniej (prawa strona drogi), od km 2+450 do km 3+220, o wysokości 4,5 m,
  - ekran akustyczny od strony południowo-zachodniej (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe), od km 6+950 do km 7+420, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od km 10+175 do km 10+310 (po łącznicy), po lewej stronie drogi, o wysokości 4,5 m,
  - ekran akustyczny od km 10+930 do km 12+700, po prawej stronie drogi, o wysokości 4,5 m,
  - ekran akustyczny od km 11+900 do km 12+400, po lewej stronie drogi, o wysokości 4,5 m,
  - ekran akustyczny od km 13+100 do km 14+800, po lewej stronie drogi, o wysokości 5 m,
  - ekran akustyczny od km 13+700 do km 14+200, po prawej stronie drogi, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od km 14+560 do km 14+750, po prawej stronie drogi, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od km 15+100 do km 15+343 (15+300 wg W I), po prawej stronie drogi, o wysokości 5 m,
  - ekran akustyczny dla zabudowy mieszkaniowej od zachodniej strony drogi, od km 19+380 do km 19+680, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny dla zabudowy mieszkaniowej od wschodniej strony drogi, od km 19+700 do km 19+800, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej od wschodniej strony drogi, od km 21+200 do km 21+440, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od wschodniej strony drogi (ekranujący zabudowę miejscowości Szyldak) od km 25+400 do km 25+800, o wysokości 4m,
  - ekrany akustyczne dla zabudowy mieszkaniowej od wschodniej i zachodniej strony drogi (miejscowość Rychnowo), od km 28+800 do km 29+300, o wysokości 4 m,
  - ekran akustyczny od wschodniej strony drogi od km 29+670 do km 29+960, o wysokości 4 m;
2. Umieszczenie na przezroczystych ekranach nadruku w formie pasów lub zastosowanie innych rozwiązań skutecznie minimalizujących ryzyko zderzania się ptaków z ekranami;
  3. Odprowadzanie wód opadowych do rowów trawiastych a następnie do odbiorników lub zbiorników infiltracyjnych;
  4. Przed odprowadzeniem wód do odbiorników należy je oczyścić w urządzeniach takich jak np. osadniki, piaskowniki;
  5. Należy wykluczyć bezpośredni zrzut wód opadowych do rzeki Drwęcy, potoku Grabczek, Jeziora Drwęckiego, Jeziora Piławki oraz Jeziora Pauzeńskiego;
  6. Budowę przejść dla zwierząt:
    - a) Przejścia górne dla dużych zwierząt:
      - w km 5+405 o szerokości min. 35 m w najwęższym miejscu,
      - w km 37+400 o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu,
    - b) Przejścia dolne dla dużych zwierząt pod estakadami:
      - w km 7+006 o szerokości min. 15 m i wysokości min. 5 m,

- w km 19+214 o szerokości min. 15 m i wysokości min. 5 m,
  - w km 32+235 o szerokości min. 15 m i wysokości min. 5 m,
- c) Przejścia dolne dla średnich zwierząt pod mostami:
- w km 1+135 o szerokości min. 10 m i wysokości min. 3,5 m,
  - w km 12+744 o szerokości min. 10 m i wysokości min. 3,5 m,
  - w km 17+970 o szerokości min. 10 m i wysokości min. 3,5 m,
- d) Przejścia dolne dla małych zwierząt pod mostami:
- w km 14+286 o szerokości min. 8 m i wysokości min. 3,5 m,
  - w km 21+384 o szerokości min. 8 m i wysokości min. 3,5 m,
- e) Przejścia dolne dla małych zwierząt oraz płazów i gadów o szerokości min. 2 m i wysokości min. 1,5 m:
- od km 3+550 do km 4+200- 6 przejść,
  - od km 4+500 do km 4+900- 2 przejścia,
  - od km 6+100 do km 6+400- 3 przejścia,
  - od km 8+200 do km 9+100 – 7 przejść,
  - w km 10+700,
  - w km 27+160,
  - w km 28+000,
  - w km 32+800,
  - od km 33+300 do km 33+900- 3 przejścia,
  - od km 34+700 do km 35+500- 5 przejść,
  - w km 36+000,
  - od km 36+200 do km 37+000- 4 przejścia,
  - od km 38+100 do km 38+300- 3 przejścia,
7. Budowę, pod nadzorem chiropterologa, w km 33+000 drogi, tj. w miejscu obecnej lokalizacji przepustu stanowiącego miejsce zimowania mopka, nowego przepustu o parametrach jak najbardziej zbliżonych do obecnych i wyposażonego w elementy umożliwiające schronienie nietoperzom (cegła dziurawka o wysokości otworów 75 mm i szerokości 15 mm). W przepuście należy również wykonać boczne zagłębienie w ścianie, w celu stworzenia miejsca o stabilnych warunkach termicznych;
8. Do obsadzania roślinnością przejść dla zwierząt i ich sąsiedztwa należy wykorzystać tylko gatunki rodzime i zgodne z naturalnym siedliskiem. W przypadku przejść górnych powierzchnia przejścia oraz powierzchnie nasypów najść na przejście powinny być nachylone pod kątem nieprzekraczającym 10%. Kształt przejścia powinien być lejkowaty, rozszerzający się płynnie od środka obiektu w kierunku podstawy nasypów najść;
9. W przypadku przejść dolnych zespolonych z ciekim wodnym, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia, a po obu stronach cieku powinny się znajdować półki, wyniesione ponad zwierciadło wody w przejściu i płynnie połączone z terenem na zewnątrz przejść, w sposób umożliwiający migrację małych zwierząt;
10. Zastosowanie osłon antyolśnieniowych o wysokości min. 220 cm na przejściach górnych i najściach na te przejścia oraz powyżej wlotów do przejść dolnych. Osłony

powinny być zbudowane zamiast ogrodzeń i następnie łączyć się z ogrodzeniem zlokalizowanym wzdłuż drogi;

11. Zastosowanie obustronnego ogrodzenia drogi z siatki metalowej, zabezpieczającej przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Wysokość minimalna siatki wynosić ma 250 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm i posiadać oczka o zmiennej wielkości, zmniejszającej się ku dołowi. Gęstą siatkę należy zastosować od dołu do wysokości 60 cm, tak aby uniemożliwić wejście na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom;
12. W przypadku budowy nowych i rozbudowy istniejących wiaduktów dla dróg leśnych i polnych nad drogą, należy poprowadzić te drogi jako drogi gruntowe, ewentualnie wzmocnione geosyntetykami. Wiadukty należy ogrodzić po obu stronach, a wzdłuż ogrodzeń należy posadzić pnącza;
13. W celu ochrony obszaru Natura 2000 „Dolina Drwęcy” nie należy lokalizować podpór mostowych w korycie rzeki Drwęcy oraz jej dopływów;
14. Podpory estakady należy zlokalizować w miarę możliwości poza misą jeziora Pauzeńskiego;
15. Zrezygnowanie z regulacji brzegu rzeki Drwęcy oraz jej dopływów w rejonach projektowanych mostów;
16. Wprowadzenie nowych nasadzeń rodzimych w krajobrazie pozbawionym zadrzewień, oraz dogęszczających nasadzeń drzew i krzewów uzupełniających straty zieleni spowodowane budową drogi. Zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej. Nasadzenia powinny składać się głównie z drzew i krzewów o zwartych, gęstych koronach i dużych blaszkach liściowych pełniących istotną rolę w zatrzymywaniu zanieczyszczeń powietrza, powinny być odporne na suszę i mrozy, o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Zaprojektowana zieleń powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę;
17. W części dotyczącej terenu zamkniętego, tj. graniczącego z inwestycją autodromu 2.Ośrodka Szkolenia Kierowców w Ostródzie, należy wykonać drogę służącą jako tor szkoleniowy do prowadzenia nauki jazdy.

III. Ze względu na przebieg drogi w ok. km 11 w sąsiedztwie pomnika przyrody „dąb Napoleona”, należy zastosować następujące działania minimalizujące oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na pomnik przyrody:

- prace budowlane w rejonie pomnika należy wykonywać pod nadzorem dendrologa;
- wokół drzewa należy wyznaczyć strefę ochronną o średnicy co najmniej 15 m; wszelkie prace ziemne w granicy tej strefy, należy prowadzić ręcznie;
- podczas wykonywania prac budowlanych należy nie dopuścić do nadmiernej utraty wody i zasychania korzeni drzewa oraz do przesuszenia warstwy gleby w rejonie pomnika poprzez zastosowanie np. ekranów korzeniowych;
- na odcinku 100 m (po 50 m w obie strony licząc od pnia drzewa) należy zastosować wzdłuż jezdni specjalne koryta odprowadzające wody opadowe

poza bezpośrednie sąsiedztwo pomnika. Koryta należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się do niego zwierząt (w tym płazów), bądź tak je wyprofilować, aby zwierzęta mogły je swobodnie opuszczać;

- należy prowadzić regularny monitoring stanu zdrowotnego drzewa w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz w okresie 3 lat od ich zakończenia.

**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 nw. analizy porelizacyjnej.

**VII. 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 przepustów (dotyczy przejść dla płazów i gadów) - usuwanie wszelkiego materiału blokującego światło przepustu;
- c) kontroli rozwoju roślinności osłonowej i naprowadzającej w otoczeniu wszystkich przejść (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, najpóźniej do 30 kwietnia.

3. Ocenę skuteczności ww. przejść należy rozpocząć od pierwszej wiosny 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.

**VIII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

## **UZASADNIENIE**

Wymieniona w sentencji inwestycja, polegająca na budowie drogi ekspresowej, 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. 46 ust. 1 pkt 1 wymienionej na wstępie decyzji ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W związku z powyższym inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie - wystąpił z wnioskiem z dnia 08.02.2008r., znak GDDKiA-O/OL-P4-ab-41/7Mił.-Olsz./4/2008, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „*Budowie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Miłomłyn-Olsztynek*”, realizowanego na terenie gmin: Miłomłyn, Ostróda, Grunwald, i Olsztynek, województwo warmińsko-mazurskie.

Należy tutaj wskazać, że w chwili składania ww. wniosku właściwym w sprawie był Wojewoda Warmińsko-Mazurski, który prowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko do dnia 14 listopada 2008r. Po tym okresie,



zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie..., kompetencje Wojewody Warmińsko-Mazurskiego w zakresie postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, przejął Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Z uwagi na liczbę stron postępowania przekraczającą 20, Wojewoda Warmińsko-Mazurski w myśl art. 46a ust. 5 wymienionej na wstępie ustawy Prawo ochrony środowiska, zastosował przepis art. 49 kpa, tj. zawiadomił strony o prowadzonym postępowaniu w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. poprzez umieszczenie obwieszczenia z dnia 20 lutego 2008r. na tablicach ogłoszeń Urzędów Miast i Gmin uczestniczących w postępowaniu (Miłomłyn, Ostróda, Grunwald, i Olsztynek) oraz na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Warmińsko – Mazurskiego Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie.

Zgodnie z wymogiem art. 32 ustawy Prawo ochrony środowiska organ podał również do publicznej wiadomości informację, w formie obwieszczenia z 20 lutego 2008r., o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy przedmiotowej drogi ekspresowej S7. Strony postępowania, jak również zainteresowane społeczeństwo mogło zapoznać się ze złożonym wnioskiem oraz raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w siedzibie Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie oraz Urzędu Miasta w Ostródzie, mając możliwość składania uwag i wniosków w terminie obejmującym 21-dniowy okres.

Ponadto stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Warmińsko-Mazurski dokonał uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia z:

- Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska - postanowienie z 28.08.2009r., znak DOOŚ-idk-073/1351-2/872/2009/ER-86,
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Olsztynie - postanowienie z 12.06.2009r., znak ZNS-4316-9/W-1/2008,
- Wojskowym Inspektorem Sanitarnym w Modlinie – decyzja z 30.06.2008r, nr 93/Adm/2008, jako że w związku z budową drogi konieczne będzie częściowe zajęcie działek o numerach: 87/3 i 87/4 obręb Górka; 129,4 obręb 6, m. Ostróda; 9/33 obręb 10, m. Ostróda; stanowiących teren zamknięty i użytkowanych przez Jednostkę Wojskową 1954 w Ostródzie.

Warunki realizacji inwestycji wskazane przez ww. organy zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 2 kwietnia 2008r. organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania niniejszej decyzji, przeprowadził rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, która odbyła się w siedzibie Urzędu Miasta w Ostródzie. W spotkaniu poza przedstawicielami Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, inwestora i projektantów – uczestniczyli zainteresowani mieszkańcy gmin Olsztynek, Grunwald, Ostróda i Miłomłyn. Ponadto konsultacje społeczne odbyły się w miejscowości Rychnowo, gm. Grunwald.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych do Wojewody Warmińsko-Mazurskiego wpłynęły z uwagi od: Burmistrza Miasta i Gminy Miłomłyn, Kierownika Wojskowej Administracji Koszar nr 2 w Ostródzie, Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej sp. z o.o.(EMPEC) w Ostródzie, mieszkanki osady Czerwona Karczma, zlokalizowanej przy obecnej drodze krajowej nr 7 w pobliżu Ostródy, oraz przedstawicieli Osiedla Drwęckiego w Ostródzie, przez które prowadzić miała nowa trasa drogi.

Poruszone w pismach uwagi dotyczące planowanej inwestycji dotyczyły:

1. wykonania ekranów akustycznych na wysokości osiedla mieszkaniowego im. 200-lecia Konstytucji 3 Maja (prawa strona), na wysokości ul. Ilińskiej (lewa strona), na odcinku od Węzła Tarda do km ok. 4+000 z uwagi na Centrum Rehabilitacji Kardiologicznej w Miłomłynie oraz od strony Czerwonej Karczmy,
2. zaprojektowania bezpośredniego zjazdu z planowanej drogi w km ok. 1+500 do 2+000 po stronie lewej [tereny związane z Miejscem Obsługi Podróżnych (MOP)],
3. zmiany przebiegu trasy w miejscowości Piławki i odsunięcie jej w stronę jeziora Piławki,
4. zapewnienia drogi dojazdowej z budynków w Czerwonej Karczmie, zlokalizowanych w pobliżu innego dębu, będącego również pomnikiem przyrody,
5. wykonania ciągów pieszych przy odcinku Szosy Elbląskiej,
6. wykonania na terenie Ośrodka Szkolenia Kierowców w Ostródzie (Jednostka Wojskowa nr 1954) toru szkoleniowego do nauki jazdy, w związku koniecznością ingerencji planowanego przedsięwzięcia w istniejący układ toru,
7. sposobu technicznego rozwiązania zaistniałych kolizji z siecią ciepłowniczą zlokalizowaną w bezpośrednim zasięgu projektowanej drogi ekspresowej,
8. zmiany przebiegu drogi na odcinku w Ostródzie z ominięciem Osiedla Drwęckiego.

Po przeanalizowaniu zgłoszonych postulatów oraz ponownej analizie przebiegu trasy i oddziaływania drogi na środowisko dokonane zostały korekty, które przedstawiono w formie Aneksu I do raportu oddziaływania na środowisko. O wymienionym dokumencie społeczeństwo gmin: Olsztynek, Ostróda, Grunwald i Miłomłyn zostało poinformowane w formie obwieszczenia z dnia 8 sierpnia 2008r., które zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń w Urzędach ww. Gmin i Miast. Zgłoszone uwagi zostały rozpatrzone i uwzględnione w następujący sposób.

Przyznano zasadność posadowienia wnioskowanych ekranów akustycznych (jak w sentencji niniejszej decyzji), z wyjątkiem na odcinku od Węzła Tarda do km ok. 4+000 (Centrum Rehabilitacji Kardiologicznej w Miłomłynie), gdyż wykonane w tym miejscu pomiary hałasu nie wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów. Teren między obecną drogą krajową nr 7 a Centrum Rehabilitacji oddzielony jest pasem lasu o szerokości ok. 200 m, który powoduje znaczną redukcję hałasu. Jeśli jednak analiza porealizacyjna wskaże na zasadność zastosowania w tym miejscu zabezpieczeń akustycznych, zostaną one wykonane.

Odnosząc się do ww. punktu 2 inwestor poinformował tut. Organ, że wykonanie zjazdu z drogi S-7 w km 1+500 oraz lokalizacja tam obiektów MOP nie była uwzględniona w koncepcji Programowej, która jest podstawą dalszych opracowań projektowych z uwagi na to, iż z punktu widzenia warunków technicznych, jakim musi odpowiadać droga ekspresowa, jest to niemożliwe.

Nie było również możliwe spełnienie postulatu nr 3. Zmiana przebiegu trasy w miejscowości Piławki i odsunięcie jej w stronę jeziora Piławki (odcinek drogi od km 3+000 do km 10+1000) nie jest możliwa, ponieważ przebieg nowej trasy został tak zaprojektowany, aby wykorzystać istniejący pas drogowy. Zachowanie korytarza drogi krajowej nr 7 powodować będzie najmniejszą ingerencję w kompleksy leśne, zaś odsunięcie jej w stronę jeziora Piławki wiązałoby się ze zmianą przebiegu trasy na odcinku przynajmniej 2 km i koniecznością wycięcia znacznych obszarów leśnych, w tym części siedliska priorytetowego chronionego w ramach sieci Natura 2000.

Pozostałe uwagi dotyczące ściśle technicznych rozwiązań projektowanej drogi, w tym zgłoszonych przez EMPEC kolizji drogi z istniejącą siecią ciepłą, zostały przekazane

inwestorowi do uwzględnienia przy sporządzaniu szczegółowego projektu technicznego inwestycji.

W zakresie postulatu nr 6, inwestor zobowiązał się wykonać tor szkoleniowy, co zostało uwzględnione w sentencji decyzji.

Odnosząc się do uwagi nr 8 należy nadmienić, że przedstawione podczas konsultacji społecznych w dniu 2 kwietnia 2008r. warianty przedsięwzięcia (I i II) wzbudziły wiele kontrowersji wśród zainteresowanych mieszkańców miasta Ostróda i wywołały zdecydowany protest mieszkańców Osiedla Drwęckiego. Mieszkańcy wskazywali, że poprowadzenie drogi w proponowanym pierwotnie wariantie pierwszym spowodowałoby podzielenie Osiedla na dwie części, z których jedna stanowiłaby enklawę ograniczoną z jednej strony projektowaną drogą ekspresową, a z drugiej obecną drogą krajową nr 7. W związku z tym do Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, a następnie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie napływały protesty odnośnie planowanej inwestycji w ww. wariantie I, a ich adresatem było reprezentujące interesy lokalnej społeczności Stowarzyszenie „Ratujmy Osiedle Drwęckie”.

W związku z powyższym inwestor ponownie przeanalizował możliwości, a następnie opracował nowe warianty przebiegu drogi ekspresowej na newralgicznym odcinku w Ostródzie, które przedstawiono stronom postępowania oraz zainteresowanemu społeczeństwu podczas kolejnej rozprawy administracyjnej otwartej w dniu 9 maja 2008r. w siedzibie Urzędu Miasta w Ostródzie.

Na spotkaniu przedstawiono dodatkowe dwa warianty inwestycji, z których jeden o ile w znacznej części wykorzystywał istniejący korytarz drogi krajowej nr 7 i omijał Osiedle Drwęckie, to jednak kolidował z dębem, będącym pomnikiem przyrody o nazwie „dąb Napoleona”. Inwestycja w dalszym ciągu budziła duże niezadowolenie wśród zgromadzonej społeczności, gdyż uzasadniona była wątpliwość odnośnie zgody Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody na wycięcie tak cennego pomnika przyrody, liczącego sobie kilkadziesiąt lat. W efekcie spotkania przedstawiciel Osiedla Drwęckiego zwrócił się do inwestora i projektantów z propozycją przeanalizowania przebiegu drogi według jeszcze innego, dotąd nie analizowanego wariantu, tj. znacznie zbliżonego do jeziora Pauzeńskiego, omijającego zarówno Osiedle Drwęckie jak i ww. pomnik przyrody.

Inwestor wychodząc naprzeciw postulatом mieszkańców Osiedla Drwęckiego w Ostródzie, mających również poparcie Burmistrza Ostródy, oraz w związku z brakiem zgody Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody na usunięcie kolidującego z inwestycją pomnika przyrody - dębu Napoleona – przedłożył w dniu 15.05.2009r. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie Aneks nr 3 do raportu oddziaływania na środowisko, będący analizą przebiegu drogi ekspresowej S7 w kolejnych dwóch wariantach. Na odcinku od km 9+400 do km 15+300 jest to wariant żółty, zyskujący aprobatę mieszkańców Ostródy, omijający Osiedle Drwęckie i pomnik przyrody „dąb Napoleona” oraz wariant zielony, którego realizacja wiązałaby się z dalszym zbliżeniem drogi do jeziora Pauzeńskiego i koniecznością wybudowania długiego mostu nad misą jeziora. Informację o złożonym Aneksie nr 3 podano do publicznej wiadomości obwieszczeniem z 30 czerwca 2009r., znak RDOŚ-28-WOOS-6613-008/08/09am, które wywieszone zostało na tablicy ogłoszeń Gmin uczestniczących w postępowaniu oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie.

**Przeprowadzając kompleksową analizę akt sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia, a szczególności :**

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany przez firmę Arcadis Profil w październiku 2007 r.,

- 3) ocenę przyrodniczą obszaru Natura 2000 „Dolina Drwęcy PLH 280001” opracowaną przez firmę Arcadis Profil w październiku 2007 r.,
- 4) Aneks nr 1 do raportu oddziaływania na środowisko drogi ekspresowej S-7 na odcinku Miłomłyn- Olsztynek km 134+903,50 do km 177+300,00 opracowany przez firmę Arcadis Profil w czerwcu 2008 r.,
- 5) Aneks nr 3 do raportu oddziaływania na środowisko drogi ekspresowej S-7 na odcinku Miłomłyn- Olsztynek km 134+903,50 do km 177+300,00 opracowany przez firmę Arcadis Profil w maju 2009 r.,
- 6) Ekspertyzę dendrologiczną dębu szypułkowego objętego ochroną jako pomnik przyrody dec. Nr 375/78, opracowaną przez firmę Dendro serwis, we wrześniu 2008 r. oraz pisma z dnia 15 lipca, 7 sierpnia oraz 20 października 2008 r. Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, dotyczące dębu szypułkowego objętego ochroną jako pomnik przyrody dec. Nr 375/78,

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

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, na terenie powiatów ostródzkiego i olsztyńskiego oraz na terenach gmin Miłomłyn, Ostróda, Grunwald i Olsztynek.

Początek planowanej drogi ekspresowej S7 zlokalizowany jest na wysokości obwodnicy miejscowości Miłomłyn w km 134+903,50 istniejącej drogi krajowej Nr 7 natomiast koniec przed projektowaną obwodnicą Olsztyńka w km 177+300.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano wariant „0” oraz warianty inwestycyjne: wariant I, wariant IA i wariant II. Ponadto w aneksie nr 3 do raportu przeanalizowano warianty: zielony i żółty.

Wariant „0” polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia odrzucono. Pozostawienie drogi w stanie obecnym wiązałoby się ze stałym wzrostem ruchu pojazdów i stopniowym pogarszaniem warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego. Towarzyszyłyby temu zwiększone emisje spalin, hałasu oraz wibracji, a także wzrost zagrożenia zanieczyszczenia cieków powierzchniowych spływami opadowymi z drogi. Wpłynęłoby to na pogorszenie warunków życia mieszkańców oraz niekorzystne oddziaływałoby na środowisko.

Wariant I o długości 38,839 km zasadniczo przebiega po istniejącej trasie S-7. Całkowicie nowy przebieg drogi ma miejsce w rejonie od ok. km 10 do km 11 przed wjazdem do Ostródy (rejon węzła „Czerwona Karczma”), od ok. km 16 do km 31 na odcinku od węzła „Górka” do przecięcia z drogą wojewódzką nr 542 w rejonie miejscowości Rychnowo.

Wariant I A jest podwariantem wariantu I i polega na korekcie przebiegu Wariantu I w rejonie Woli Rychnowskiej, na odcinku od km 31+685 do km 35+817. Wariant ten został opracowany po przeprowadzonej w 2007 roku inwentaryzacji przyrodniczej w granicach obszaru Natura 2000 w celu zminimalizowania kolizji drogi S-7 z obszarem Dolina Drwęcy PLH 280001 oraz obszarem rezerwatu przyrody „Rzeka Drwęca”. W wariantcie tym na odcinku Rychnowskiej Woli proponuje się zastosowanie mostu przerzuconego nad doliną Drwęcy o konstrukcji bezprzęsłowej.

Wariant II dotyczy odcinka od km 9+433,50 do km 31+685,19 (od węzła „Czerwona Karczma” do miejscowości Rychnowo). Polega na poszerzeniu na tym odcinku istniejącego już korytarza drogowego, bez powodowania nadmiernych szkód w środowisku wskutek wytyczenia nowej trasy, przy założeniu spełnienia parametrów projektowych dla drogi ekspresowej.

Wariant żółty i zielony zostały opracowane w wyniku uwag złożonych w trakcie udziału społeczeństwa m.in. przez mieszkańców Osiedla Drwęckiego i Stowarzyszenia „Ratujmy Osiedle Drwęckie”. Warianty dotyczą odcinka drogi od km 9+400 do km 15+300. Wariant żółty będzie omijał Osiedle Drwęckie i pomnik przyrody („dąb Napoleona”). Biorąc pod uwagę konieczność wyburzenia w wariantcie żółtym budynku gospodarczego, zaprojektowano wariant zielony, który nie koliduje z zabudową, jednak jego realizacja wiązałaby się ze zbliżeniem drogi do jeziora Pauzeńskiego i koniecznością wybudowania długiego mostu nad misą tego jeziora. Poza tym wariant zielony zajmowałby większy obszar siedliska łęgowego, a droga przebiegałaby na dłuższym odcinku przez tereny cenne przyrodniczo (estakada nad jeziorem). Wariant żółty nie przecina jeziora Pauzeńskiego.

W wyniku przeprowadzonych analiz wpływu planowanego przedsięwzięcia i jego wariantów na środowisko oraz analiz techniczno-ruchowych, uzyskanych opinii i uzgodnień, jako najkorzystniejsze rozwiązanie (zarówno pod względem technicznym jak i ochrony środowiska i zdrowia i życia ludzi ) przyjęto przebieg drogi wg. wariantu I oraz wg. wariantu żółtego na odcinku od km 9+400 do km 15+300 oraz wg wariantu I A na odcinku Woli Rychnowskiej od km 31+685 do km 35+817. Realizacja inwestycji według tych wariantów zapewni ochronę obszaru Natura 2000 „Dolina Drwęcy” (PLH 280001), nie naruszy pomnika przyrody („dębu Napoleona”) zlokalizowanego w ok. km 11 trasy, ponadto nie będzie przecinać Osiedla Drwęckiego.

Zgodnie z warunkami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Zaplecza techniczne budowy zostaną w miarę możliwości zlokalizowane poza: obszarami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową, obszarami chronionymi w ramach ustawy o ochronie przyrody, w tym obszarami Natura 2000, terenami podmokłymi i dolinami rzek i innych cieków, sąsiedztwem jeziora Piławki, sąsiedztwem jeziora Pauzeńskiego oraz sąsiedztwem pomnika przyrody w ok. km 11 („dąb Napoleona”). Po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstawać w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

Teren zaplecza budowy (w tym place postojowe dla maszyn i środków transportu) zostanie zabezpieczony. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.

W wyniku realizacji inwestycji konieczne będzie zdjęcie warstwy humusu z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Zdjęta podczas robót ziemnych gleba zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy m.in. do rekultywacji terenów przeznaczonych pod zaplecze budowy.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się on będzie 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>) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Eksplatacja drogi będzie się wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Na przeważającej długości droga przechodzić będzie przez tereny o użytkowaniu rolniczym (pola, łąki, pastwiska) i tereny leśne. Zabudowa skoncentrowana jest w miejscowościach: Miłomłyn, Ostróda, Grabin, Szyldak, Rychnowo. W miejscowościach Miłomłyn i Ostróda dominuje zabudowa mieszkaniowa głównie jednorodzinna oraz usługowa. Dla pozostałych miejscowości jest to zabudowa typu zagrodowego o charakterze rozproszonym. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na obszarze najbliższych zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie wzdłuż drogi wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Po ich zastosowaniu, przy zabudowaniach chronionych akustycznie poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Ponadto w celu dodatkowej ochrony zostaną zastosowane pasy zieleni izolacyjnej.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne 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, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Z obliczeń przeprowadzonych dla 2025 roku wynika, że podczas eksploatacji drogi można spodziewać się przekroczeń wartości średniorocznych dla dwutlenku azotu w przypadku odcinka Miłomłyn-Ostróda, w pasie ok. 35 m od osi jezdni, a dla odcinka Ostróda-Olsztynek na szerokości ok. 30 m od osi drogi. Zanieczyszczenia te nie powinny wykraczać poza linie rozgraniczające inwestycji. W celu dodatkowej ochrony zostaną zastosowane pasy zieleni izolacyjnej. Ponadto ukształtowanie drogi i położenie jej niwelety względem poziomu terenu (nasypy i wykopy) będą wpływały na zmniejszenie stężeń zanieczyszczeń w otoczeniu drogi. Do redukcji zanieczyszczeń przyczyni się także budowa ekranów akustycznych wzdłuż planowanej trasy.

Planowana inwestycja nie przebiega przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz nie koliduje z ujęciami wód podziemnych. Najbliższy Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 212 Olsztynek, położony jest w odległości ok. 1 km od planowanej trasy.

Istniejąca droga Nr 7 przecina w swym przebiegu szereg mniejszych i większych cieków m.in.: Kanał Elbląski, rzekę Drwęcę, Kanał Ostródzki oraz rzekę Grabiczek. Mija także szereg mniejszych i większych zbiorników wód stojących, od małych śródpolnych oczek wodnych, poprzez stawy po jeziora. Przykładami jezior występujących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej Nr 7 na omawianym obszarze są: J. Ilińsk, J. Piławki, J. Drwęckie, J. Pauzeńskie, J. Kajkowskie, J. Sement Mały, J. Lichtajny, J. Ostrowin i J. Czarne.

Prace budowlane w pobliżu rzek i cieków prowadzone będą ze szczególną ostrożnością, tak, aby nie dopuścić do ich zasypywania i zanieczyszczania substancjami chemicznymi oraz w sposób nie powodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodujący zmiany kierunków i prędkości przepływu wód. Podczas prowadzenia prac budowlanych nie będą naruszane

tereny podmokłe i zbiorniki wodne zlokalizowane poza pasem drogowym. Ponadto wszelkie odkłady gruntu będą lokalizowane z dala od rzek i cieków.

Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane będą do rowów trawiastych. Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników zostaną one podczyszczone w urządzeniach takich jak np. piaskowniki, osadniki.

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.

Planowana inwestycja będzie trzykrotnie przecinała specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolina Drwęcy” (PLH 280001) oraz graniczyła z przedmiotowym obszarem w miejscowości Piławki na granicy z Jeziorą Drwęckim, jednakże nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ten obszar dzięki zastosowaniu szeregu działań minimalizujących wymienionych w sentencji decyzji.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie także znacząco negatywnie oddziaływać na potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolina Drwęcy” (obszar ten jest proponowany jako powiększenie obszaru „Dolina Drwęcy” (PLH 280001)), położony w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi. Najbliższy fragment tego obszaru znajduje się ok. 200 m na południe od drogi. Należy zatem zauważyć, że prace budowlane nie będą stanowiły zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których proponuje się wyznaczenie ww. obszaru Natura 2000. Jak wynika z dokumentacji również funkcjonowanie drogi nie spowoduje takich oddziaływań.

Zaproponowane rozwiązania konstrukcyjne mostu w formie estakady nad obszarem Natura 2000 „Dolina Drwęcy” budowanego metodą nasuwania przęseł oraz mostu jednoprzęsłowego w granicach administracyjnych miasta Ostródy, jak również rezygnacja z budowy ścian podporowych w korycie rzeki Drwęcy oraz jej dopływów wyeliminują możliwe przy tego typu inwestycjach oddziaływania m.in. bezpośrednie zniszczenie siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, efekt barierowy, lokalne przekształcenia koryta rzeki. Ponadto czas trwania prac w obszarze Natura 2000 i na innych terenach przyrodniczo cennych zostanie skrócony do niezbędnego minimum.

Innymi oddziaływaniami mogącymi wystąpić na etapie budowy i eksploatacji drogi są: płoszenie ryb migrujących rzeką, zmaczenie i zamulenie wód rzeki, zanieczyszczenie wód poprzez wadliwie funkcjonujący system odwadniania drogi- zasolenie, skażenia w przypadku wypadku. W celu ich wyeliminowania lub zminimalizowania nałożono na inwestora szereg warunków.

Zakaz prowadzenia prac ingerujących w koryto rzeki Drwęcy i jej dopływy w okresie od początku września do końca maja związany jest z występowaniem w rzece Drwęcy gatunków ryb z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG takich jak: minóg rzeczny, łosoś atlantycki, koza, piskorz oraz boleń. Ponadto rzeka Drwęca jest ichtiologicznym rezerwatem, w obrębie którego zabronione są działania, które mogą prowadzić do pogorszenia stanu wód oraz uniemożliwić rybnemu swobodną wędrówkę.

Lokalizacja inwestycji w obrębie rezerwatu ścisłego oraz obszaru Natura 2000 wyklucza również bezpośredni zrzut wód opadowych do rzeki Drwęcy i potoku Grabiczek. Zrzut taki może np. spowodować wzniesienie „chmury” zawiesiny, zmętnienie, zapiaszczenie wody powodując zagrożenie dla występujących w rzece organizmów. Wody opadowe nie będą także bezpośrednio odprowadzane do Jeziora Drwęckiego, Jeziora Piławki oraz jeziora Pauzeńskiego.





W celu ochrony ww. jezior podpory estakady przebiegającej nad jeziorem Pauzeńskim zostaną w miarę możliwości zlokalizowane poza misą jeziora, a zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe nie będą lokalizowane w sąsiedztwie jezior. Prace w sąsiedztwie jezior będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków i okresem rozrodczym płazów. Ponadto wody opadowe nie będą odprowadzane bezpośrednio do jezior.

Z uwagi na zimowisko mopka w przepuście drogowym w rejonie km 33 drogi krajowej nr 7, prace na tym odcinku prowadzone będą poza okresem zimowania mopków tj. poza okresem od 15 września do 15 kwietnia.

W związku z koniecznością rozebrania obecnego przepustu, inwestor został zobowiązany do budowy w tym miejscu, nadzorem chiropterologa, nowego przepustu o parametrach jak najbardziej zbliżonych do obecnych i wyposażonego w elementy umożliwiające schronienie nietoperzom (cegła dziurawka o wysokości otworów 75 mm i szerokości 15 mm). W przepuście należy wykonać boczne zagłębienie w ścianie, w celu stworzenia miejsca o stabilnych warunkach termicznych.

Planowana inwestycja przecina korytarz ekologiczny przebiegający przez Polskę północną tzw. korytarz "północny" o przebiegu: Puszcza Augustowska/Puszcza Białowieska-Dolina Biebrzy-Puszcza Piska-Puszcza Nidzicka-Bory Tucholskie-Lasy Wałeckie-Puszcza Notecka-Bory Zielonogórskie-Bory Dolnośląskie. Koliduje także z lokalnymi szlakami migracji zwierząt: Kanałem Elbląskim, Kanałem Ostródzkim, rzeką Drwęcą i jej dopływem oraz rzeką Grabczek. Ponadto śródpolne oczka wodne, bagna na terenach otwartych lub w lasach, małe zbiorniki wodne, stale lub okresowo podmokłe użytki zielone występujące w sąsiedztwie planowanej drogi są miejscem rozrodu płazów oraz gadów. Podczas prowadzenia prac budowlanych tereny podmokłe i zbiorniki wodne zlokalizowane w sąsiedztwie trasy nie będą naruszane.

W celu umożliwienia swobodnej migracji zwierząt zostaną wybudowane przejścia górne i dolne o odpowiednich parametrach i konstrukcji dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym płazów i gadów.

Do obsadzania przejść dla zwierząt i ich sąsiedztwa zostaną wykorzystane tylko gatunki rodzime i zgodne z naturalnym siedliskiem.

Na przejściach górnych i najściach na przejścia oraz powyżej wlotów do przejść dolnych zostaną zastosowane osłony antyolśnieniowe. Ponadto na całej długości droga zostanie obustronnie wygradzona siatką.

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 wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka zieleni zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków.

Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń pasów zieleni izolacyjnej z wzięciem pod uwagę uwarunkowań siedliskowych, technicznych, wskazań związanych z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również z wymogami bezpieczeństwa. Zaprojektowana zielen powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę, co sprzyjać będzie jej funkcji ochronnej i izolacyjnej. Nasadzenia powinny składać się głównie z drzew i krzewów o zwartych, gęstych koronach i dużych blaszkach liściowych pełniących istotną rolę w zatrzymywaniu zanieczyszczeń powietrza, powinny być odporne na suszę i mrozy, o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia.

Planowana droga przecinać będzie strefę ochrony konserwatorskiej Kanału Elbląskiego w okolicy Miłomłyna oraz przebiegać w pobliżu cmentarza żołnierzy z I i II wojny

światowej oraz strefy ochrony konserwatorskiej pomnika Tannenberg. Przebieg planowanej drogi S7 nie narusza jednak cmentarza wojennego ani też zabytkowego pomnika.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza wykona będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą 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.

Po zakończonym postępowaniu poinformowano strony postępowania w trybie art. 10 kpa o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły uwagi.

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. Planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji.

W związku z powyższym 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.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA

*Maria Mellin*

#### **Otrzymują:**

- ① Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,  
Oddział w Olsztynie,  
Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn
2. Pozostałe strony – obwieszczenie  
zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego  
wywieszone na tablicy ogłoszeń w:
  - Urzędzie Miasta i Gminy Miłomłyn
  - Urzędzie Miejskim w Ostródzie
  - Urzędzie Gminy w Ostródzie
  - Urzędzie Gminy Grunwald
  - Urzędzie Miejskim w Olsztynku
  - RDOŚ w Olsztynieoraz na stronie Biuletynu Informacji  
Publicznej Regionalnej Dyrekcji  
Ochrony Środowiska w Olsztynie
3. a/a



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 7 października 2009 r.

RDOŚ-28-WOOS-6613-008/09/am

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

**Załącznik nr 1**

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 7 października 2009 roku, znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-008/09am, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, polegającego na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Miłomłyn-Olsztynek, województwo warmińsko-mazurskie, wg wariantu I oraz wg wariantu żółtego na odcinku od km 9+400 do km 15+300 oraz wg wariantu I A na odcinku Woli Rychnowskiej od km 31+685 do km 35+817.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Miłomłyn-Olsztynek, województwo warmińsko-mazurskie, wg wariantu I oraz wg wariantu żółtego na odcinku od km 9+400 do km 15+300 oraz wg wariantu I A na odcinku Woli Rychnowskiej od km 31+685 do km 35+817. Początek planowanej drogi ekspresowej S7 zlokalizowany jest na wysokości obwodnicy miejscowości Miłomłyn w km 134+903,50 istniejącej drogi krajowej Nr 7 natomiast koniec przed projektowaną obwodnicą Olsztyńka w km 177+300.

Planowana inwestycja będzie trzykrotnie przecinała specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolina Drwęcy” (PLH 280001) oraz graniczyła z przedmiotowym obszarem w miejscowości Piławki na granicy z Jeziorem Drwęckim, jednakże nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ten obszar.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie także znacząco negatywnie oddziaływać na potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolina Drwęcy” (obszar ten jest proponowany jako powiększenie obszaru „Dolina Drwęcy” (PLH 280001), położony w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi. Najbliższy fragment tego obszaru znajduje się ok. 200 m na południe od drogi. Prace budowlane nie będą stanowiły zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których proponuje się wyznaczenie ww. obszaru Natura 2000.

Teren objęty planowaną inwestycją znajduje się ponadto w granicach trzech Obszarów Chronionego Krajobrazu (OChK): Kanału Elbląskiego, Lasów Taborskich i Doliny Dolnej Drwęcy. W przebiegu zarówno istniejącej drogi krajowej Nr 7 jak i planowanej drogi ekspresowej S7 między Miłomłynem a Ostródą leżą dwa stykające się ze sobą obszary chronionego krajobrazu tj. OChK Lasów Taborskich oraz OChK Kanału Elbląskiego. Ich granica została wyznaczona po istniejącej drodze krajowej Nr 7, w związku z powyższym

planowana droga ekspresowa S7 również przebiegać będzie między granicami tych obszarów. Z kolei przebieg drogi S7 poniżej Ostródy przecinać będzie OChK Doliny Dolnej Drwęcy. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary.

Z uwagi na zimowisko mopka w przepuście drogowym w rejonie km 33 drogi krajowej nr 7, prace na tym odcinku prowadzone będą poza okresem zimowania mopków, tj. poza okresem od 15 września do 15 kwietnia.

W związku z koniecznością rozebrania obecnego przepustu, inwestor został zobowiązany do budowy w tym miejscu, pod nadzorem chiropterologa, nowego przepustu o parametrach jak najbardziej zbliżonych do obecnych i wyposażonego w elementy umożliwiające schronienie nietoperzom (cegła dziurawka o wysokości otworów 75 mm i szerokości 15 mm). W przepuście należy wykonać boczne zagłębienie w ścianie, w celu stworzenia miejsca o stabilnych warunkach termicznych

W celu umożliwienia swobodnej migracji zwierząt zostaną wybudowane przejścia górne i dolne o odpowiednich parametrach i konstrukcji dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym płazów i gadów. Do obsadzania przejść dla zwierząt i ich sąsiedztwa zostaną wykorzystane tylko gatunki rodzime i zgodne z naturalnym siedliskiem.

Na przejściach górnych i najściach na przejścia oraz powyżej wlotów do przejść dolnych zostaną zastosowane osłony antyolśnieniowe. Ponadto na całej długości droga zostanie obustronnie wygradzona siatką.

W ok. km 11 droga przebiegać będzie w sąsiedztwie pomnika przyrody „dąb Napoleona”. W związku z powyższym zostanie zastosowany szereg działań minimalizujących oddziaływanie przedmiotowej inwestycji (zarówno na etapie jej realizacji jak i eksploatacji) na ww. pomnik takich jak: prowadzenie prac budowlanych w rejonie pomnika pod nadzorem dendrologa, wyznaczenie wokół drzewa strefy ochronnej o średnicy co najmniej 15 m, prowadzenie ręcznie wszelkich prac ziemnych w granicy tej strefy, niedopuszczanie podczas wykonywania prac budowlanych do nadmiernej utraty wody i zasychania korzeni drzewa oraz do przesuszenia warstwy gleby w rejonie pomnika poprzez zastosowanie np. ekranów korzeniowych, zastosowanie, na odcinku 100 m (po 50 m w obie strony licząc od pnia drzewa) wzdłuż jezdni specjalnych koryt odprowadzających wody opadowe poza bezpośrednie sąsiedztwo pomnika (zabezpieczonych, bądź właściwie wyprofilowanych aby uniknąć wpadania do nich zwierząt, zwłaszcza płazów). Ponadto prowadzony będzie regularny monitoring stanu zdrowotnego drzewa zarówno w trakcie prac budowlanych jak i w okresie 3 lat od ich zakończenia.

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 wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka zieleni zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Eksploatacja drogi będzie się wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na obszarze najbliższej zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie wzdłuż drogi wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy. W celu

ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Po ich zastosowaniu, przy zabudowaniach chronionych akustycznie poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Ponadto w celu dodatkowej ochrony zostaną zastosowane pasy zieleni izolacyjnej.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne 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, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z obliczeń przeprowadzonych dla 2025 roku wynika, że podczas eksploatacji drogi można spodziewać się przekroczeń wartości średniorocznych dla dwutlenku azotu w przypadku odcinka Miłomłyn-Ostróda, w pasie ok. 35 m od osi jezdni, a dla odcinka Ostróda-Olsztynek na szerokości ok. 30 m od osi drogi. Zanieczyszczenia te nie powinny wykraczać poza linie rozgraniczające inwestycji. W celu dodatkowej ochrony zostaną zastosowane pasy zieleni izolacyjnej. Ponadto ukształtowanie drogi i położenie jej niwelety względem poziomu terenu (nasypy i wykopy) będą wpływały na zmniejszenie stężeń zanieczyszczeń w otoczeniu drogi. Do redukcji zanieczyszczeń przyczyni się także budowa ekranów akustycznych wzdłuż planowanej trasy.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstawać w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

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.

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.

Dodatkowo 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.

Planowane przedsięwzięcie, przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA

*Maria Mellin*

