

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

SPIS TREŚCI

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	2
1.1. Wybrane akty prawne i opracowania źródłowe	2
2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	3
2.1. Charakterystyka istniejącego zagospodarowania terenu	3
2.2. Opis przedsięwzięcia	4
2.3. Analiza ruchu pojazdów i jego prognoza	6
3. CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW ŚRODOWISKA W REJONIE LOKALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI	6
3.1. Surowce mineralne	6
3.2. Pokrywa glebowa	6
3.3. Wody podziemne	7
3.4. Wody powierzchniowe	7
3.5. Warunki klimatyczne	7
3.6. Klimat akustyczny	8
3.7. Zanieczyszczenia powietrza	8
3.8. Siedliska przyrodnicze oraz formy ochrony przyrody	9
3.9. Obiekty dziedzictwa kulturowego	10
4. EUROPEJSKA SIEĆ EKOLOGICZNA NATURA 2000 A PLANOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIE	11
5. ŚRODKI ZAPOBIEGAJĄCE I MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA DROGOWEGO	12
5.1. Zakres korzystania ze środowiska	12
5.2. Wpływ na grunty i pokrywę glebową	12
5.3. Ocena oddziaływania rozwiązań projektowych na wody powierzchniowe i podziemne	13
5.4. Ocena oddziaływania rozwiązań projektowych dotyczących klimatu akustycznego	14
5.5. Oddziaływanie na jakość powietrza	15
5.6. Ocena oddziaływania na obszary objęte ochroną przyrody, w tym obszary Natura 2000	16
5.7. Ocena oddziaływania na zdrowie i życie ludzi	17
5.8. Gospodarka odpadami	17
6. ANALIZA ODDZIAŁYWANIA WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	18
7. PROPOZYCJE MONITORINGU I OBSZAR OGRANICZONOŚCI UŻYTKOWANIA	18

II. Część rysunkowa

Rys. 1. Lokalizacja wariantów drogi w skali 1:50 000.

Rys. 2 Oddziaływanie wariantów trasy na środowisko i ludzi – prognoza na 2025 rok wraz z działaniami minimalizującymi w skali 1:10 000

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsze *Streszczenie w języku niespecjalistycznym* stanowi element opracowania Raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji „Budowa drogi ekspresowej S7 Gdańsk-Warszawa-Chyżne (granica państwa) odcinek Kalsk - Miłomłyn”, które ocenia ww przedsięwzięcie w zakresie oddziaływania na ludzi i stan środowiska w jego otoczeniu. Inwestorem przedsięwzięcia jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie.

Procedura oceny oddziaływania na środowisko powiązana jest z postępowaniem administracyjnym związanym z wydawaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W trakcie postępowania określa się, analizuje oraz ocenia:

- a) bezpośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki oraz wzajemne oddziaływanie pomiędzy wymienionymi czynnikami;
- b) dostępność do złóż (o ile dotyczy);
- c) możliwość oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz wymagany zakres monitoringu.

Raport o oddziaływaniu na środowisko dla ww przedsięwzięcia jest obligatoryjny i stanowi element wniosku o udzielenie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Decyzja ta będzie określać środowiskowe uwarunkowania realizacji tego przedsięwzięcia, stanowiąc de facto zgodę na realizację przedsięwzięcia z punktu widzenia spełniania wymagań ochrony środowiska.

Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S7 Kalsk-Miłomłyn, stwierdzono iż przedsięwzięcie to nie będzie miało negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony dwóch najbliższych położonych obszarów siedliskowych Natura 2000, tj. PLH280010 Budwity odległy o ok.1 km oraz potencjalny obszar PLH280019 Niedźwiedzie Wielkie, odległy o ok. 3,2 km od planowanej inwestycji. Nie stwierdzono również konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej oraz działań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia dla obu obszarów Natura 2000.

1.1. Wybrane akty prawne i opracowania źródłowe

Podstawą prawną niniejszego opracowania jest art. 52 ustawy – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity; Dz. U. z 2006 roku Nr 129, poz. 902 z późniejszymi zmianami), określający jednocześnie zakres i strukturę raportu oddziaływania na środowisko.

Do najważniejszych aktów prawnych i opracowań źródłowych na podstawie, których wykonano Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko są:

- Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr. 129, poz. 902 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10 kwietnia 2003 r. (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r. (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2005 r, Nr 239, poz. 2019 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001r. (Dz. U. Nr 62, poz. 628 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 roku (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późniejszymi zmianami);

- Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991 roku (tekst jednolity z 2005 r. Dz. U. Nr 45, poz. 435 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa Prawo geologiczne i górnicze z dnia 4 lutego 1994 roku (tekst jednolity z 2005 r. Dz. U. Nr 228, poz. 1947 z późniejszymi zmianami);
- rozporządzenia szczegółowe.

Oprócz aktów prawnych pozyskiwano informacje do raportu z otrzymanych uzgodnień, wizji terenowych oraz szeregu opracowań i literatury. Najważniejsze z nich to:

- Dokumentacja projektowa planowanego przedsięwzięcia;
- Atlas Klimatyczny Polski;
- Mapa Hydrogeologiczna Polski w skali 1 : 200 000;
- Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w latach 1999-2005, wydawane corocznie przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie;
- Michniewska-Szczepkowska B., Szczepkowski B. Województwo olsztyńskie - środowisko geograficzne, Ośrodek Badań Naukowych, Olsztyn;
- Natura 2000. Standardowe Formularze Danych dla Obszarów Specjalnej Ochrony (OSO), dla obszarów spełniających kryteria obszarów o znaczeniu wspólnotowym (OZW) i dla Specjalnych Obszarów Ochrony (SOO), strona internetowa Ministerstwa Środowiska, www.mos.gov.pl
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Miłomłyn, Ostróda, Grunwald, Olsztynek,
- Program ochrony środowiska powiatu ostródzkiego, Ostróda grudzień 2003.

2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach administracyjnych następujących gmin: Pasłęk, Małdyty i Miłomłyn, na terenie powiatów elbląskiego i ostródzkiego, w województwie warmińsko-mazurskim. Według podziału fizyczno-geograficznego w większości przebiegu położona jest w granicach Pojezierza Iławskiego.

2.1. Charakterystyka istniejącego zagospodarowania terenu

Całość ok. 37 km długości trasy można podzielić na kilka części zróżnicowanych pod względem krajobrazu i charakterystyki terenu:

- Początek trasy – obejście Pasłęka (ok. 5,0 km długości) - Teren otwarty, o niewielkich różnicach terenu. Rzędne terenu do ok. 10,0 – 30,0 m n.p.m. Krajobraz urozmaicony przez dolinę rzeki Wąskiej. Nieliczne skupiska zieleni;
- Obejście Pasłęka – Zielonka Pasłęcka (ok. 3,0 km długości) -Teren otwarty o urozmaiconej rzeźbie terenu. Trasa drogi wznosi się, przecina liczne pagórki i łagodne wzgórza morenowe osiagając rzędne >100,0 m n.p.m;
- Zielonka Pasłęcka – koniec odcinka przed obwodnicą Miłomłyna (ok. 29 km długości) -Rejon tzw. Pojezierza Iławskiego, otwarty o urozmaiconej rzeźbie terenu jw. Rynna, przez którą przechodzi Kanał Elbląski wyznacza południową granicę gminy Pasłęk (rejon miejscowości Karczemka). Na dalszym przebiegu przez obszar gminy Małdyty i Miłomłyn krajobraz wzgórz morenowe oraz liczne jeziora;

Istniejąca droga krajowa w przebiegu związanym z planowaną inwestycją, w zakresie szerokości elementów przekroju poprzecznego posiada parametry drogi klasy GP, tj.:

- jezdnia - 2 x 3,5 m
- pobocza umocnione - 2 x 2,0 m,
- pobocza ziemne - 2 x 0,8 - 1,0 m.

Na analizowanym odcinku drogi krajowej Nr 7 występują skrzyżowania:

- a) z drogami wojewódzkimi;
 - nr 527 – Dzierzgoń – Pasłęk – Olsztyn;

- nr 526 – Pasłek – Śliwice;
 - nr 519 – St. Dzierżgoń – Małdyty – Morąg;
 - nr 542 – (Rychnowo - Działdowo),
- b) z drogami powiatowymi,
- c) z drogami gminnymi i zjazdy na pola uprawne.

Odcinki leśne występujące w pobliżu km 7+000 przebiegu trasy oraz od km 18+600 do km 20+000 (po obu stronach drogi na odcinku Gumńska Wielkie – Małdyty) są to lasy z przewagą drzew liściastych należących do Nadleśnictwa Dobrocin.

Na przeważającej długości odcinka droga krajowa przechodzi przez tereny o użytkowaniu rolniczym (pola, łąki, pastwiska) i tereny leśne. Zabudowa skoncentrowana jest w miejscowościach występujących wzdłuż drogi. Najważniejsze z nich to: Pasłek, Nowa Wieś, Zielonka Pasłęcka, Marzewo, Małdyty, Sople, Linki, Wodziany i Liksajny. W Pasłęku i Małdytach dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz usługowa. Dla pozostałych miejscowości jest to zabudowa typu zagrodowego, o charakterze rozproszonym. Zainwestowanie poza obszarami zabudowanymi występuje rzadko jedynie w pobliżu większych miejscowości (Pasłek, Małdyty) i dotyczy głównie usług motoryzacyjnych (stacje paliw i stacje obsługi pojazdów) oraz związanych z drogą – parkingi, zajazdy, hotele.

2.2. Opis przedsięwzięcia

Początek projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-7 zlokalizowany jest na wysokości miejscowości Kalsk (Rzeczna) przed Pasłękiem w km 97+866,50 istniejącej drogi krajowej nr 7 natomiast koniec przed obwodnicą Miłomłyna w km 134+903,50.

W ramach planowanego przebiegu drogi ekspresowej nr 7 dla całego odcinka o długości prawie 37 km zaproponowano 2 warianty inwestycyjne trasy: Wariant I i Wariant II, z czego ok. 1/3 długości jako trasa wspólna dla obu wariantów.

Planowany przebieg drogi S7 poprzedzony był analizami, w których przyjęto następujące założenia:

- droga ekspresowa z zasady nie powinna przechodzić przez obszary zabudowane, ze względu na swoje niekorzystne oddziaływanie na człowieka (hałas, zanieczyszczenie powietrza, efekt rozdzielania),
- przebieg drogi winien w maksymalnym stopniu uwzględniać wymogi ochrony środowiska, w tym w szczególności obszarów chronionych,
- dostępność do drogi jest ograniczona i możliwa wyłącznie poprzez węzły,
- droga posiada parametry geometryczne umożliwiające zachowanie warunków bezpieczeństwa ruchu.

Dla poszukiwań nowego przebiegu analizowano pasy terenu w oddaleniu ok. 2 - 5 km od drogi nr 7. W tym pasie terenu, poza trasą istniejącą brak jest możliwości wytyczenia nowego korytarza drogowego, który nie powodowałby poważnych kolizji z zasobami przyrodniczymi i krajobrazowymi terenu (bogata sieć jezior, kompleksów leśnych, form krajobrazowych).

Odcinki, gdzie planowana droga odchodzi od istniejącej drogi krajowej nr 7, wynikają z konieczności ukształtowania trasy drogi z zachowaniem:

- uwarunkowań przyrodniczych,
- ochroną obszarów zabudowanych przed uciążliwościami ruchu drogowego (obejścia miejscowości),
- zachowania parametrów technicznych zapewniających prędkość podróżnym oraz gwarantujących bezpieczeństwo użytkowników drogi, poprzez zapewnienie widoczności, wydzielenie dróg zbiorczych, ograniczenie możliwości poruszania się pieszych po drodze
- ustaleniami planistycznymi,
- uzgodnieniami i opiniami urzędów i instytucji.

Generalnie na odcinkach gdzie wykorzystuje się korytarz drogi istniejącej, przewidziano budowę dwóch nowych jezdni równoległe do jezdni istniejącej, która albo pozostanie jako droga do obsługi ruchu lokalnego, albo zostanie rozebrana.

Ogółem zaprojektowano dwa warianty przebiegu drogi ekspresowej S7, z czego ok. 1/3 długości jako

trasa wspólna dla obu wariantów.

WARIANT I

Ogółem długość trasy – 36,522 km.

Całkowicie nowy przebieg ma miejsce na następujących odcinkach:

- od węzła „Pasłek Południe” do Nowej Wsi,
- obwodnica Zielonki Pasłęckiej i Marzewa,
- obwodnica Małdyt,
- obwodnica na odcinku Płękity – Liksajny,
- obwodnica Wólki Majdańskiej.

WARIANT II

Podobnie jak w Wariacie I, trasa przebiega w korytarzu istniejącej drogi krajowej poza następującymi odcinkami, gdzie zaproponowano nowy jej przebieg, różniący się od rozwiązania podstawowego:

- obwodnica Nowej Wsi (wariant IIA – od km 3+396,27 do km 8+602,50), długość 5,02 km;
- obwodnica Marzewa od Zielonej Pasłęckiej do Karczemki (wariant IIB – od km 9+499,77 do km 16+483,70), długość 6,98 km;
- obwodnica miejscowości Sople – Linki – Płękity (wariant IIC – od km 20+909,76 do km 28+681,80), długość 7,79 km;
- obwodnica Wólki Majdańskiej (od strony wschodniej) od miejscowości Liksajny do m. Wydmuch (wariant IID – od km 32+210,23 do km 36+509,55), długość 4,8 km.

Na całym odcinku objętym projektem przewidziano 3 węzły:

- „Pasłek – Południe” - na przecięciu z drogą powiatową DP 09312,
- „Marzewo” – na przecięciu z drogą powiatową DP 09350 umożliwiającą wjazd do Zielonej Pasłęckiej i Marzewa.
- „Małdyty” – na przecięciu z drogą wojewódzką DW 519 Zalewo – Morąg.

W ramach realizacji robót poszczególnych odcinków korzystne może być również ich etapowanie, polegające w pierwszej kolejności na budowie nowych odcinków drogi ekspresowej, a następnie przebudowie odcinków gdzie projekt przewiduje wykorzystanie istniejącego pasa drogowego.

Oprócz opisanych powyżej węzłów, w ciągu projektowanej drogi powstanie szereg nowych obiektów drogowych, takich jak obiekty mostowe, wiadukty drogowe, przejazdy gospodarcze, wiadukty kolejowe, przepusty ekologiczne dla zwierząt.

Realizacja robót związanych z budową drogi S7 będzie wiązać się z koniecznością przebudowy kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej, takiej jak:

- urządzenia teletechniczne,
- urządzenia energetyczne,
- sieci wodociągowe, kanalizacyjne i gazowe,
- urządzenia melioracyjne.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę nowych urządzeń infrastruktury technicznej związanej z obsługą drogi:

- kanalizacji deszczowej, trawiastych rowów odwadniających, zbiorników retencyjnych i urządzeń podczyszczających na wylotach,
- oświetlenia węzłów drogowych,
- doprowadzenie mediów do miejsc lokalizacji tzw. MOP-ów (Miejsc Obsługi Podróżnych).

W projekcie przewidziano dwie pary MOP-ów w odległości ok. 15,5 km. Odpowiednio:

1. dla kierunku w stronę Gdańska:
 - od km 17+380 do km 17+430 – MOP typu I
 - od km 33+100 do km 33+310 – MOP typu II
2. dla kierunku w stronę Warszawy:

- od km 18+030 do km 17+180 – MOP typu I
- od km 33+300 do km 33+610 – MOP typu III.

Istniejące przy aktualnej trasie drogi DK 7 stacje benzynowe w Pasłęku i Małdytach będą mogły funkcjonować dzięki dojazdowi z projektowanej drogi ekspresowej S7 poprzez węzły „Pasłek – Południe” i „Małdyty”.

2.3. Analiza ruchu pojazdów i jego prognoza

Na potrzeby niniejszego projektu przeprowadzono analizę natężenia ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 7 oraz określono prognozę tego natężenia do 2025 roku. Na całym analizowanym odcinku wyróżniono 2 pododcinki o jednakowych natężeniach ruchu: obejście Pasłęka oraz Pasłek-Małdyty.

Do obliczeń prognozowanego oddziaływania ruchu drogowego na otoczenie, przyjęto następujące okresy czasowe:

1. stan istniejący, tj. 2007 rok,
2. prognozę na rok zakładanego oddania do użytkowania – 2012 rok,
3. prognozę na rok 2025.

Średni dobowy ruch (SDR) dla obu pododcinków wynosi:

obejście Pasłęka:

rok 2007 - 15599 pojazdów, przy 18% udziale pojazdów ciężkich,

rok 2012 - 18644 pojazdów, przy 17% udziale pojazdów ciężkich,

rok 2025 - 25966 pojazdów, przy 15% udziale pojazdów ciężkich,

odcinek Pasłek - Małdyty:

rok 2007 - 14411 pojazdów, przy 20% udziale pojazdów ciężkich,

rok 2012 - 17416 pojazdów, przy 19% udziale pojazdów ciężkich,

rok 2025 - 24471 pojazdów, przy 17% udziale pojazdów ciężkich.

3. CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW ŚRODOWISKA W REJONIE LOKALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

3.1. Surowce mineralne

W sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S7 występują udokumentowane złoża surowców mineralnych.

Na obszarze gminy Pasłek występują złoża:

- kruszywa drobnego w obrębie Nowej Wsi - eksploatacja zaniechana;
- kruszywa grubego w miejscowości Awajki (na granicy z gminą Małdyty).

Na terenie gminy Małdyty zlokalizowane są:

- dwa złoża kruszywa naturalnego: złożo Małdyty i złożo Awajki;
- złożo kredy jeziornej Głędy- w dolinie rzeki Dreli przy jeziorze Ruda Woda;
- złożo torfu „Budwity”- eksploatowane.

Na obszarze gminy Miłomłyn występuje:

- złożo kruszywa naturalnego w miejscowości Liksajny oraz w Miłomłynie;
- złożo kredy jeziornej „Karnity”;
- złożo torfu „Karnity”.

Planowany przebieg drogi ekspresowej S7 na odcinku Kalsk – Miłomłyn nie koliduje z istniejącymi złożami surowców mineralnych.

3.2. Pokrywa glebowa

Urozmaiczone ukształtowanie terenu wzdłuż projektowanej drogi, związane z występowaniem licznych wyniesień i obniżen terenu, powstałe wiele tysięcy lat temu, głównie na skutek oddziaływania lodowca, przyczyniło się do powstania różnego rodzaju gleb.

W zdecydowanej większości przebiegu przedmiotowego odcinka planowanej drogi ekspresowej S7 mamy do czynienia z glebami zaliczanymi do 2-go kompleksu przydatności rolniczej – pszennego

dobrego w skład, którego wchodzi gleby brunatne.

Planowana droga ekspresowa S7 praktycznie nie przecina żadnych kompleksów trwałych użytków zielonych. Do występujących w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi w/w form użytkowania zaliczyć możemy kompleks użytków zielonych zlokalizowany pomiędzy wsią Sople a miejscowością Linki.

3.3. Wody podziemne

Wody podziemne wykorzystywane do picia i na potrzeby gospodarcze na obszarze planowanej inwestycji ujmowane są przeważnie z czwartorzędowego piętra wodonośnego.

Na terenie gminy Małdyty w odległości nie przekraczającej 1 km od planowanej drogi ekspresowej zlokalizowane są ujęcia wody w obrębie miejscowości, przez które przebiegać będzie droga, tj. Gumiska Wielkie, Małdyty (pięć ujęć wód głębinowych), Sople (trzy ujęcia wody), Linki, Płękity, Szymonowo, Wodziany (dwa ujęcia wody), Dziśnity (dwa ujęcia wody). Droga ekspresowa nie będzie kolidować z żadnym ujęciem wód podziemnych, ani też naruszać granic stref ochronnych tych ujęć.

Planowana drogi ekspresowej S7 na swoim odcinku końcowym (ok. 7 km) przebiegać będzie częściowo w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 210 „Hawski”. Tereny, po których przebiegać będzie droga obejmują obszary całkowicie izolowane utworami nieprzepuszczalnymi o czasie przesiąkania przekraczającym 25 lat. Na tych obszarach zezwala się na zrzut oczyszczonych ścieków opadowych wyłącznie do wód powierzchniowych.

3.4. Wody powierzchniowe

Obszar w otoczeniu planowanej inwestycji jest podzielony pomiędzy dorzecze uchodzącej do Zalewu Wiślanego rzeki Elbląg oraz teren dorzecza rzeki Drwęca.

Planowana droga ekspresowa S7 w swym początkowym odcinku położonym na terenie gminy Pasłęk w km 0,6 krzyżuje się z doliną rzeki Wąskiej, cieką płynącego ze wschodu na zachód i uchodzącego do Jeziora Drużno. W dalszym przebiegu w okolicach 4,0 km droga S7 przecina niewielki ciek wodny Brzezinka a w okolicach Nowej Wsi na 6,6 km wariantu I i na 7,0 km II wariantu krzyżuje się z doliną utworzoną przez rzekę Sirwa i jej dopływy.

Największym ciekim sztucznie utworzonym zlokalizowanym po zachodniej stronie dróg nr 7 i planowanej S7 w oddaleniu od nich o około 5 kilometrów jest Kanał Elbląski. Ciek ten już poza terenem gminy Pasłęk łączy się z Jeziorem Drużno, z drugiej zaś strony z położonym w okolicach Ostródy Jeziorem Drwęckim - także rezerwatem przyrody. Kanał Elbląski w przebiegu obejmującym teren gminy Pasłęk położony jest równoległe do istniejącej drogi nr 7 i planowanej drogi ekspresowej S7.

W początkowym przebiegu planowanej drogi S7 na terenie gminy Pasłęk, w odległości do 5-ciu kilometrów od osi planowanej drogi ekspresowej brak jest większych zbiorników wody. Zlokalizowane są tu jedynie płytkie, śródpolne oczka wodne oraz sztucznie utworzone stawy, licznie występujące pomiędzy początkiem planowanej drogi a 2,0 km oraz między 4 km a 8 km omawianej drogi tj. na wysokości miejscowości Kalsk, Pasłęk, Pólko i Nowa Wieś.

3.5. Warunki klimatyczne

Klimat na analizowanym obszarze planowanej drogi ekspresowej S7 w przebiegu Kalsk-Miłomłyn jest wynikiem wzajemnego oddziaływania wilgotnych mas powietrza pochodzących z nad Oceanu Atlantyckiego oraz suchych mas z głębi kontynentu euro-azjatyckiego.

W początkowym odcinku drogi na warunki klimatyczne większy wpływ ma oddziaływanie klimatu oceanicznego niż kontynentalnego. Średnie temperatury roczne wahają się tu w granicach 7,0–7,5°C. Najzimniejszy jest styczeń, gdzie temperatury wahają się na poziomie ok. (-2,5°C) – (-3°C), a najcieplejszy lipiec charakteryzujący się temperaturą w wysokości ok. 17°C. Średnie dobowe maksymalne temperatury powietrza kształtują się na poziomie: w styczniu (-0,7°C), lipcu 23,0°C, a w okresie całego roku około 11°C. Zima rozpoczyna się w połowie grudnia, a kończy w drugiej dekadzie marca. Pierwsze jesienne przymrozki czasami pojawiają się już w drugiej dekadzie września, przeważnie jednak w połowie października. Ostatnie przymrozki kończą się średnio w pierwszej połowie maja.

Dni mroźnych (o temp. maksymalnej poniżej 0°C) jest przeciętnie 40–45 w roku. Jesień obserwuje się w końcu sierpnia i w pierwszych dniach września. Średnia roczna względna wilgotność powietrza wynosi około 80%, a średnie roczne opady na przykładzie Pasłęka wynosiły 615 mm.

W części planowanej drogi S7, na obszarze od gminy Miłomłyn zauważa się większe zrównoważenie wpływu oddziaływania klimatu oceanicznego i kontynentalnego, co wynika z położenia tego terenu bardziej na wschód oraz różnic pod względem wysokości terenu.

Warunki klimatyczne obszaru planowanej drogi ekspresowej S-7 są w całości przebiegu zbliżone, chociaż w zależności od miejsca mogą być lokalnie zróżnicowane. Wynika to z wielu powodów m. in. z wielkości zalesienia terenu, ukształtowania i nasłonecznienia, obecności większych zbiorników i cieków wodnych, zabudowy mieszkaniowej.

Odcinki drogi leżące w sąsiedztwie dolin rzecznych np. rz. Wąska oraz na przecięciach Kanału Elbląsko-Ostródzkiego posiadać będą swój specyficzny mikroklimat charakteryzujący się zwiększoną wilgotnością i częstszym występowaniem mgieł.

Ogólnie klimat cechują: duża zmienność stanów pogodowych, krótki okres wegetacji, częste opóźnienia rozpoczęcia wegetacji, znaczna wilgotność powietrza (średnia roczna 85%) i zachmurzenie, częste silne wiatry i małe nasłonecznienie.

3.6. Klimat akustyczny

Podstawowym źródłem uciążliwego hałasu na omawianym obszarze jest komunikacja (drogi i linia kolejowa). Poziom hałasu komunikacyjnego zależy od takich czynników jak:

- natężenie ruchu i jego rozkład w czasie;
- struktura ruchu;
- prędkość poszczególnych rodzajów pojazdów (pociągów) biorących udział w ruchu;
- rodzaj, kształt i stan nawierzchni jezdni (torowiska);
- warunki pogodowe;
- stan techniczny pojazdów.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 7 na odcinku Kalsk-Miłomłyn przebiega przez tereny o zróżnicowanej funkcji i charakterze zagospodarowania. W przeważającej części są to tereny wiejskie z rozproszoną, pojedynczą i grupową zabudową mieszkaniową o charakterze zabudowy zagrodowej. W rejonie miejscowości sąsiadujących z drogą mieszkańcy wielu budynków mieszkalnych narażeni są na oddziaływanie hałasu związanego z intensywnym ruchem drogowym. Potwierdzają to przeprowadzone w 2005 roku przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie badania hałasu komunikacyjnego wzdłuż drogi Nr 7 w 19 punktach pomiarowych zlokalizowanych pomiędzy miejscowością Jazową a Janowcem Kościelnym. W każdym punkcie wykonano dwukrotne pomiary hałasu i natężenia ruchu: w okresie wiosennym (czerwiec) i jesiennym (październik, listopad). Pomiary wykonywano na wysokości 4 metrów nad poziomem gruntu, w odległości około 1,5 m od ściany najbardziej narażonego budynku, bądź na granicy terenu w przypadku terenu ogrodzonego. We wszystkich punktach pomiarowych stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku.

3.7. Zanieczyszczenia powietrza

Pod względem jakości powietrza omawiany obszar ma stosunkowo dobre warunki, wynikające z małego stopnia uprzemysłowienia. Na omawianym terenie nie ma znacznych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zdecydowanie najwyższy poziom zanieczyszczenia powietrza występuje w sezonie grzewczym. Większe oraz lokalne kotłownie obsługują odpowiednio budynki publiczne i zabudowę mieszkalną.

Innym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest transport drogowy.

W 2003 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie przeprowadził badania na głównych trasach komunikacyjnych województwa warmińsko-mazurskiego (w odległości ok. 10 m od krawędzi jezdni). Badania nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości w zakresie średniodobowych oraz średniorocznych stężeń dwutlenku azotu NO₂, tlenku azotu NO i dwutlenku siarki SO₂. Jedynie w przypadku pyłu zawieszonego PM₁₀ zaobserwowano sporadyczne przekrocze-

nia.

3.8. Siedliska przyrodnicze oraz formy ochrony przyrody

Wybór przebiegu drogi ekspresowej S7 pokrywa się na znacznej długości z istniejącą drogą krajową Nr 7 można, więc stwierdzić, że teren planowanej inwestycji od lat znajduje się w bezpośredniej lub pośredniej strefie intensywnego oddziaływania trasy o znacznym natężeniu ruchu.

Planowana droga ekspresowa S7 przebiega przez obszary urozmaicone pod względem krajobrazowym oraz przecinać będzie w swym ciągu kilka siedlisk przyrodniczych. Są to:

- lasy;
- grunty orne i użytki zielone w obrębie, których znajdują się oczka wodne, kanały melioracyjne oraz lokalne podmokłości;
- doliny rzeczne, kanały;
- wsie, miasta i inne tereny zurbanizowane.

Ponadto planowana droga przebiegać będzie w sąsiedztwie różnego rodzaju zbiorników wodnych. Wśród nich są zarówno duże i bardzo duże zbiorniki wodne liczące kilkaset ha, zbiorniki przepływowe i bezodpływowe, jak i małe jeziora oraz oczka śródpolne o powierzchni poniżej 1 ha. Wśród tych ostatnich występują zarówno zbiorniki zarastające, jak i z bardzo ubogą roślinnością, specyficzne dla obszarów torfowiskowych.

W obrębie każdego z nich mamy do czynienia z różnym składem gatunkowym roślin i zwierząt specyficznych dla każdego z tych siedlisk.

Lasy

Droga ekspresowa S7 przecina kompleks leśny w jednym miejscu planowanego przebiegu. Znajduje się on w gminie Małdyty (Nadleśnictwo Dobrocin) gdzie odcinek planowanej drogi przebiegać będzie na długości około 1,5 km przez dorodny las bukowy. Na jego przedłużeniu w kierunku zachodnim znajduje się rezerwat torfowiskowy „Zielony Mechacz” będący siedliskiem rzadkich roślin torfowiskowych. Rezerwat ten położony jest około 1,5 km na zachód od planowanej drogi ekspresowej S7. Od przedmiotowej drogi oddzielają go wzniesienia morenowe, porośnięte zwartym wielowiekowym lasem bukowym.

Doliny rzeczne i kanały

Droga S7 w swym przebiegu przecinać będzie w początkowym odcinku dolinę rzeki Wąskiej a na wysokości miejscowości Nowa Wieś stykać się będzie na 6,6 km z małymi skupiskami olszyn rosnących wzdłuż doliny niewielkiego cieku Sirwy i jej dopływów. Planowana droga ekspresowa na 16 km przecina także Kanał Elbląski (Elbląsko-Ostródzki). Cieki występujące na omawianym obszarze pełnią rolę korytarzy ekologicznych, stanowiąc ważne szlaki migracji dla bezkręgowców, ryb, płazów, gadów oraz ssaków.

Formy ochrony przyrody

Rozpatrywane warianty projektowanej drogi ekspresowej S7 na odcinku Kalsk-Miłomłyn zlokalizowane są na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego.

Pozostałe formy ochrony przyrody zinwentaryzowane zostały w większych odległościach od projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S7 są to: obszary chronionego krajobrazu (OChK Lasów Taborskich, OChK Doliny Dolnej Drwęcy), rezerваты (Jezioro Drużno, Zielony Mechacz, Niedźwiedzie Wielkie i Rzeka Drwęca), parki krajobrazowe (Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego i Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich), pomniki przyrody oraz cztery obszary z sieci Natura 2000 (SOOS Dolina Drwęcy PLH 280001, OSOP i SOOS Jezioro Drużno PLC 280001, SOOS Budwity PLH 280010 oraz SOOS Niedźwiedzie Wielkie PLH 280019).

Projektowana droga ekspresowa S7 nie przecina żadnego rezerwatu przyrody, parku krajobrazowego, ani ich stref ochronnych (otulin). Ponadto brak jest kolizji z istniejącymi użytkami ekologicznymi oraz zespołem przyrodniczo-krajobrazowym.

Szata roślinna i świat zwierzęcy

W związku z tym, że na większości obszaru bezpośrednio związanego z planowanym przebiegiem drogi S7 występują użytki rolne, nie zainwentaryzowano na przedmiotowym terenie flory roślin, grzy-

bów czy porostów objętych ochroną prawną. Brak jest również danych stwierdzających występowanie w obrębie flory łąk i pastwisk omawianego terenu, gatunków chronionych, rzadkich zagrożonych wyginięciem lub ginących. Nie stwierdzono tu również występowania siedlisk przyrodniczych objętych ochroną prawną.

Planowana inwestycja w 16 km przecina Kanał Elbląski, gdzie według danych literaturowych oraz inwentaryzacji roślinności gminy Pastęk występują szuwały i trzciniowiska łądowe. W przypadku zbiorowisk bagiennych, występujących w obniżeniach terenu małych zbiorników wodnych, w śródładowych zagłębieniach bezodpływowych, w rzadko oczyszczanych rowach melioracyjnych i innych ciekach, szeroko rozpowszechniony jest szuwar wysoki z pałąką szerokolistną.

Kompleksy leśne na trasie planowanej drogi ekspresowej S7 występują w gminie Małdyty gdzie droga przebiega przez drzewostan bukowy, w którym stwierdzono stanowiska konwalii majowej. Gatunek ten występuje na stanowiskach naturalnych i objęty jest częściową ochroną gatunkową. Populacja konwalii majowej jest bogata i rozprzestrzeniona na znacznym obszarze lasu.

W odległości około 2 kilometrów na zachód od ok.22+000 planowanej inwestycji znajduje się rezerwat przyrody z cennymi siedliskami i gatunkami roślin. Jest to rezerwat Zielony Mechacz, który obejmuje torfowisko z maliną moroszką, należąca do ginących roślin torfowiskowych. Gatunkiem drzewa dominującym w rezerwacie jest sosna, domieszkę stanowi brzoza i świerk, pojedynczo występują także osika i wierzba. Oprócz maliny moroszki w rezerwacie występują także inne gatunki roślin chronionych: rosiczka okrągłolistna, bagno zwyczajne, marzanka wonna, widłak jałowcowaty, konwalia majowa, kruszyna pospolita.

Na podstawie wyników wizji terenowych ustalono, że wzdłuż przebiegu tej drogi występują pojedyncze siedliska bytowania i rozrodu płazów, gadów a także ptaków zaliczanych do gatunków fauny ściśle chronionej, ujęte w wykazach rozporządzenia Ministra Środowiska. Jednakże żadne z nich nie są ujęte w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz załączniku I Dyrektywy Ptasiej.

Śródpolne oczka wodne, bagna na terenach otwartych lub w lasach, małe zbiorniki wodne, stale lub okresowo podmokłe użytki zielone występujące w sąsiedztwie drogi S7 są miejscem rozrodu płazów, w tym żab brunatnych, zielonych oraz ropuchy szarej, a także gadów np. zaskrońca. Część z nich pełni funkcje ostoi ptaków gdzie gniazdują lub żerują m.in. łabędź niemy, krzyżówka, głowienka, bocian biały, kokoszka, łyska, błotniak stawowy, rybitwa czarna i prawdopodobnie białoskrzydła.

W wodach przecinanej rzeki Wąska występują gatunki ryb typowe dla wód nizinnych tj.: leszcz, płoć, krap, karaś, lin, okoń, szczupak, natomiast górny bieg rzeki (ok., 8 km w kierunku wschodnim od przedmiotowej drogi) zasiedlany jest przez gatunki charakterystyczne dla wód górskich m. in. pstrąga potokowego, strzeblę potokową, kozę, minoga strumieniowego. Część z nich (minóg strumieniowy, strzebla i koza) są gatunkami chronionymi natomiast szczupak i pstrąg potokowy objęte są ochroną częściową. W przypadku rzeki Sirwy odłowy kontrolne przeprowadzone w przeciągu ostatnich paru lat wykazały, że w potoku tym głównie bytuje ciernik.

Występowanie większych ssaków takich jak dziki, jelenie, łosie i większość leśnych drapieżników chętnie przebywających na otwartych przestrzeniach, związane jest głównie z sąsiedztwem siedlisk leśnych lub trudno dostępnych terenów podmokłych.

3.9 Obiekty dziedzictwa kulturowego

W pasie drogowym obu analizowanych wariantów przyszłej drogi ekspresowej S7 nie występują stałe obiekty dziedzictwa kulturowego objęte ochroną przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, natomiast w pobliżu drogi znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską – zarówno stałe obiekty dziedzictwa kulturowego, jak i obszary ochrony konserwatorskiej.

Istotnym obiektem stanowiącym jeden z najcenniejszych zabytków technicznych w Polsce jest Kanał Elbląsko–Ostródzki. Obiekt ten został zaprojektowany w 1825 r. przez holenderskiego inżyniera Jakoba Geорга Steenke. Budowę rozpoczęto w 1848 r. Pierwsze statki popłynęły kanałem w 1860 r. Długość kanału wynosi 129,8 km, różnica wysokości pomiędzy Jeziorem Pniewskim i Jeziorem Drużno wynosi około 99 m. Do pokonania trasy kanału służy unikalny system 5 pochylni, które umożliwiają transport statku łądem, po szynach. W systemie wodnym kanału funkcjonują 4 drewniane prze grody (śluzy). Kanał służył do transportu drewna z lasów iławsko–ostródzkich. Po II wojnie światowej żegluga została wznowiona dla celów turystycznych.

Strefy ochrony konserwatorskiej

Wyznaczenie stref ochrony konserwatorskiej ma na celu ochronę, utrzymanie i zachowanie najwartościowszych elementów zabytkowych, kulturowych i krajobrazowych. Do najważniejszych obiektów ochrony konserwatorskiej występujących w sąsiedztwie projektowanej trasy należy zaliczyć:

- park dworkowy w Linkach
- park dworkowy w Płękitach
- strefa ochrony konserwatorskiej dawnej drogi w miejscowości Karczemka
- park w Małdytach
- park z XIX wieku w Soplach

W skorygowanym przebiegu droga ominie skrajem park w Małdytach oraz także park w Płękitach. W przypadku parków w Soplach i Linkach planowana droga przebiegać będzie po śladzie istniejącej od kilkudziesięciu lat drogi krajowej nr 7. W projekcie planuje się na tych odcinkach dobudowę drugiej jezdni, która nie będzie lokalizacyjnie ingerować w najcenniejsze części obu parków.

W celu zminimalizowania wpływu drogi na odcinkach drogi przebiegających w sąsiedztwie wszystkich omawianych parków przewiduje się wykonanie kanalizacji deszczowej, zapewniającej ochroną przed wpływem ścieków pochodzących z drogi (zawierających okresowo również sól pochodzącą z zimowego utrzymania drogi) oraz zieleń izolacyjną chroniącą przed wpływem emisji zanieczyszczeń do powietrza.

4. EUROPEJSKA SIĘĆ EKOLOGICZNA NATURA 2000 A PLANOWANE PRZEDSIĘWZIECIE

Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000 - jest przyjętym przez Unię Europejską systemem ochrony wybranych elementów przyrody, najcenniejszych z punktu widzenia całego kontynentu. W Unii Europejskiej funkcjonowanie sieci Natura 2000 jest związane z dwiema dyrektywami: Dyrektywą Siedliskową i Dyrektywą Ptasią. Określają one zakres działań prawnych, ochronnych, kontrolnych i monitoringowych mających na celu ochronę europejskiego dziedzictwa przyrodniczego. Ich przestrzeganie jest obligacyjne dla wszystkich państw członkowskich.

Kryterium wyznaczania obszarów sieci Natura 2000 jest albo występowanie na nich istotnych populacji ptaków albo występowanie siedlisk gatunków roślin i zwierząt. Obszary wytypowane do sieci w oparciu o te dyrektywy mogą być od siebie niezależne lub nakładać się.

Dyrektywa Ptasia, czyli Dyrektywa 79/403/EWG w sprawie ochrony dzikiego ptactwa wymienia gatunki ptaków wymagające szczególnej ochrony na terenie Unii oraz zobowiązuje kraje członkowskie do ochrony tych gatunków poprzez objęcie ochroną najważniejszych miejsc ich występowania (we wszystkich okresach życia). Reguluje ona także zasady handlu ptakami, pozyskiwanie gatunków łownych oraz metody ich chwytania i zabijania.

Dyrektywa Siedliskowa, czyli Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory wskazuje najbardziej zagrożone siedliska oraz gatunki roślin i zwierząt (z wyjątkiem ptaków). Artykuł 6 tej dyrektywy zobowiązuje kraje członkowskie do ochrony siedlisk oraz wymienionych w obu dyrektywach gatunków roślin i zwierząt poprzez wyznaczenie europejskiej sieci obszarów chronionych, tj. Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Rozpatrywane warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Kalsk-Miłomłyn nie przecinają granic żadnego obszaru Natura 2000.

Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 od projektowanych wariantów S7 są:

1. Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH 280010 Budwity – znajduje się w odległości ok. 1 km na wschód od planowanej inwestycji na wysokości miejscowości Małdyty.
2. Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH 280019 Niedźwiedzie Wielkie- potencjalny obszar konieczny do dodania do sieci Natura 2000 znajdujący się na tzw. Shadow List 2006. Położony jest ok. 3,5 km na zachód od planowanej inwestycji na wysokości miejscowości Małdyty.
3. Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH 280001 Dolina Drwęcy – zlokalizowany w odległości około 6,5 km na południe od końcowego odcinka planowanej inwestycji. Obszar stanowi teren rezerwatu "Rzeka Drwęca" z dopływami Grabiczek i Dylewka,

4. Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLC 280001 Jezioro Drużno- znajduje się w odległości około 7,5 km na północny-zachód od początku planowanej inwestycji.

5. ŚRODKI ZAPOBIEGAJĄCE I MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA DROGOWEGO

5.1. Zakres korzystania ze środowiska

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia na obecnym etapie prognozuje się zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, w tym ludzi, w zakresie ochrony wód powierzchniowych, ochrony akustycznej i powietrza, gleby oraz przyrody.

Wyróżnić należy charakterystyczne okresy związane z przedsięwzięciem:

- faza budowy,
- faza eksploatacji,
- faza likwidacji.

Każdy z tych okresów charakteryzować się będzie odmiennymi działaniami, którym będzie towarzyszyć oddziaływanie na środowisko. *Faza budowy* obejmuje szereg oddziaływań na środowisko, z których najbardziej charakterystyczne to:

1. zajęcie terenu,
2. zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej,
3. hałas przenikający do środowiska,
4. pylenie z odsłoniętych powierzchni,
5. wytwarzanie odpadów,
6. emisja ze środków transportu i maszyn.

Faza eksploatacji powodować będzie następujące oddziaływania na środowisko:

1. uszczelnienie powierzchni (spływ wód opadowych i roztopowych),
2. hałas przenikający do środowiska,
3. wytwarzanie odpadów,
4. emisja zanieczyszczeń do powietrza,
5. ryzyko wystąpienia wypadków.

Na etapie niniejszego opracowania trudno jest rozpatrywać fazę likwidacji istniejącej i funkcjonującej drogi krajowej nr 7 stanowiącej oś tranzytową z Gdańska poprzez Warszawę do Krakowa i Chyżnego (granica państwa), która w okresie letnim staje się jednym z ważniejszych ciągów ruchu turystycznego dla osób korzystających ze sportów wodnych, żeglarstwa, wędrówek pieszych czy też wypoczynku mniej aktywnego, a w całym roku stanowi ważny ciąg transportowy w skali kraju oraz dla ruchu regionalnego i lokalnego. Jej likwidacja musiałaby być związana z budową nowego układu komunikacyjnego, który na chwilę obecną nie ma uzasadnienia ruchowego, społecznego, ekonomicznego i co najważniejsze przyrodniczego, gdyż taka realizacja wiązałaby się z koniecznością wejścia w nowe tereny, w tym przyrodniczo chronione.

Ze względów powyższych nie rozpatruje się w dalszej części opracowania fazy likwidacji przedsięwzięcia.

Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń wynikających z funkcjonowania zaprojektowanego przedsięwzięcia określono w kolejnych rozdziałach niniejszego opracowania, ze szczegółowością, na jaką pozwalały uzyskane dane i zebrane materiały.

Oddziaływania na środowisko w fazie budowy wynikać będą przede wszystkim z zapylenia, hałasów i drgań od środków transportu i sprzętu budowlanego, emisji zanieczyszczeń z silników tych urządzeń, nieprawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami.

5.2. Wpływ na grunty i pokrywą glebową

Na etapie budowy oddziaływanie na grunty i pokrywą glebową dotyczyć będzie przede wszystkim pasa drogowego. Etap ten wiąże się z mechanicznym naruszeniem powierzchni ziemi i gleb. Prace

ziemne oraz praca ciężkiego sprzętu stanowiąc będą źródło zanieczyszczeń – gazów i pyłów, których emisja będzie stanowić potencjalne źródło zanieczyszczeń gleb sąsiadujących z pasem robót.

W zakresie ochrony gleb zaleca się następujące działania:

- ograniczenie zakresu prac ziemnych do terenów pasa drogowego;
- ograniczanie składowania materiału z wykopów na terenach o znaczeniu przyrodniczym;
- usuwać i składować z terenów wykopów warstwy gleby do wykorzystania;
- w trakcie prac budowlanych związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia należy chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem;
- zminimalizowanie ujemnego wpływu na powierzchnię ziemi polegać powinno na zdjęciu warstwy próchnicznej gleb i wykorzystanie jej do rekultywacji terenów po budowie drogi.

W procesie eksploatacji drogi S7 pas ten będzie podlegał sukcesywnemu zanieczyszczaniu przez substancje zawarte w spalinach, którymi są m.in. sadza, tlenki siarki i azotu, także mikroilościami olejów, płynów, startej gumy opon oraz asfaltu, itp. Sytuacja ta będzie prowadzić do ciągłego pogarszania stanu środowiska pokrywy glebowej tej części pasa drogowego. Dlatego też pas powinien być zagospodarowany zielenią.

Analiza danych literaturowych dotyczących zmiany stężenia zanieczyszczeń gleby w funkcji odległości od drogi wskazuje na bardzo szybkie zmniejszanie się tego stężenia. Na ich podstawie można przyjąć, że zasięg istotnego skażenia gleby w otoczeniu trasy szybkiego ruchu wystąpi w pasie o szerokości do 10–15 metrów. Pas ten będzie maleć w zależności m.in. od kierunków wiejących na tym terenie wiatrów, obecności zieleni izolacyjnej lub ekranów izolacyjnych.

Na etapie eksploatacji konieczne jest ograniczenie możliwości rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń komunikacyjnych, w tym metali ciężkich emitowanych z funkcjonującej drogi. Służyć temu może przede wszystkim wykonanie pasów zieleni izolacyjnej wysokiej i średniej w kilku rzędach. Pasy zieleni powinny zabezpieczać najlepsze gleby oraz najbardziej wrażliwe na zanieczyszczenia komunikacyjne. Ponadto ochronie gleb służyć będą urządzenia zabezpieczające wody powierzchniowe i podziemne, chroniące przed spłukiwaniem zanieczyszczeń po powierzchni terenu i przedstawianiem się ich w głąb gleb.

5.3. Ocena oddziaływania rozwiązań projektowych na wody powierzchniowe i podziemne

Budowa drogi stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne, w tym stosunki wodne oraz zanieczyszczenie wód powierzchniowych. Roboty budowlane mogą spowodować zaburzenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji oraz pogorszenie wód powierzchniowych. Możliwość zmian stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogą, budową obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), regulacja stosunków wodnych w rejonie trasy (regulacja cieków, budowa przepustów itp.).

Oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne wystąpią na etapie budowy i jednoczesnego funkcjonowania drogi (w przypadku zastosowania organizacji ruchu na czas budowy w postaci ruchu wahadłowego). W przypadku przebudowy obiektów mostowych na rzece Wąskiej Kanału Elbląskiego, obejmą one głównie krótkotrwałe zmiany wahań poziomu wód powierzchniowych oraz krótkotrwałe zmiany jakości tych wód. Są to jednak zmiany odwracalne. Aby zminimalizować to oddziaływanie podczas budowy należy zastosować zabezpieczenia przed:

- zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy dróg poprzez składowanie materiałów w miejscach wyznaczonych,
- wyciekami oleju z maszyn i samochodów, używając sprawnego technicznie sprzętu budowlanego.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. Jednak jest to źródło ścieków występujące okresowo. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i wód gruntowych należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitariaty. Nie należy lokalizować zaplecza budowy oraz przenośnych sanitariatów w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Wąskiej oraz Kanału Elbląskiego.

W okresie budowy należy się liczyć ze zwiększoną dostawą zawiesin do wód powierzchniowo-

wych, stąd celem jest jak najszybsze obsianie trawą w szczególności rowów drogowych, co ograniczy zarówno niszczenie powierzchni ziemi, jak i transport zawieszin do odbiorników.

Funkcjonowanie drogi na odcinku (ok. 8 ostatnich kilometrów) znajdującym się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 204 nie będzie stanowiło zagrożenia dla czystości wód poziomu użytkowego, z uwagi na jego głębokość, lokalizację ujęć oraz czas potrzebny do migracji zanieczyszczeń, który w tym przypadku jest bardzo długi.

W stosunku do lokalnych ujęć wody podziemnej planowana inwestycja nie będzie ich naruszać ani na nie oddziaływać.

Głównymi zanieczyszczeniami zawartymi w ściekach opadowych z dróg są:

- zawiesiny ogólne;
- węglowodory ropopochodne (dawniej substancje ropopochodne);
- metale ciężkie;
- chlorki, stosowane podczas zwalczania śliskości zimowej.

Aktualnie obowiązujące w Polsce przepisy prawne dotyczące jakości wód opadowych odprowadzanych do wód lub do ziemi z dróg ekspresowych, krajowych i wojewódzkich, określają przepisy Rozporządzenia Ministra Środowiska z 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr. 137 poz. 984). Rozporządzenie ustala maksymalne zawartości zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w odpływie wód opadowych z powierzchni dróg krajowych, ekspresowych i wojewódzkich. Wody te powinny być oczyszczone przed wprowadzeniem do wód lub do ziemi w taki sposób, aby zawartość :

- zawieszin ogólnych była nie większa niż 100 mg/l
- węglowodorów ropopochodnych nie większa niż 15 mg/l

Według wykonanych szacunków poziom zanieczyszczeń wód opadowych na odcinkach Kalsk - Miłomłyn, będzie nieznacznie przekraczał dopuszczalne wartości w zakresie zawiesiny ogólnej, przy prognozie czasowej od 2012 roku, tj od roku oddania do użytkowania. Poziomy dopuszczalne węglowodorów ropopochodnych nie będą przekraczane.

Odwodnienie powierzchni pasa drogi będzie realizowane poprzez:

- pochylenia poprzeczne i podłużne jezdni, poboczy i pasów awaryjnych,
- system kanalizacji deszczowej,
- system rowów trawiastych, pełniących podczyszczającą rolę jako naturalne osadniki,
- zbiorniki retencyjne w miejscach bezodpływowych.

W miejscach zrzutu wody do naturalnych zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych, terenów naturalnie nawodnionych lub nieużytków przewiduje się zastosowanie urządzeń podczyszczających (piaskowniki, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, rowy trawiaste) wody opadowe tak, aby wody te odpowiadały wymaganiom przepisów prawnych.

5.4. Ocena oddziaływania rozwiązań projektowych dotyczących klimatu akustycznego

W trakcie przebudowy drogi wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych.

Sprzęt jaki użyty zostanie do robót drogowych jest zawsze podczas pracy źródłem emisji hałasu. Oddziaływanie to obejmie jednak stosunkowo krótki okres czasu, a zasięg oddziaływania hałasu emitowanego przez grupy pracujących maszyn drogowych można oszacować na 120-150 metrów. Jeżeli zastosowany zostanie nowoczesny sprzęt (odpowiednio wyciszony), a baza sprzętu zlokalizowana zostanie w odległości większej niż 200 m od zabudowy mieszkaniowej, oddziaływanie hałasu może zostać ograniczone do poziomów dopuszczalnych. Ponadto w rejonach zabudowy prace te powinny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej.

Dla oceny oddziaływania akustycznego na środowisko przyjęto (zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem), że dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku na terenach podlegających ochronie, od ruchu na planowanej obwodnicy, nie powinny przekraczać wielkości:

- równoważny poziom dźwięku L_{Aeq} - 60 dB(A) w porze dziennej,
- równoważny poziom dźwięku L_{Aeq} - 50 dB(A) w porze nocnej.

Następujący z roku na rok wzrost intensywności ruchu na drodze krajowej nr 7, przy znacznym udziale pojazdów ciężkich (hałaśliwych) wskazuje, że nawet podejmując działania mające na celu poprawę nawierzchni drogi, czy też wprowadzanie dodatkowego ograniczenia prędkości, nie można liczyć na obniżenie poziomów hałasu w rejonie budynków mieszkalnych sąsiadujących z drogą.

Istotną poprawę stanu klimatu akustycznego może spowodować jedynie zmiana przebiegu drogi, odpowiednie jej profilowanie i wprowadzenie zabezpieczeń akustycznych w formie ekranów i pasów zieleni izolacyjnej.

Wyniki wykonanych obliczeń prognostycznych wskazują, że przy braku elementów ekranujących:

- po zrealizowaniu budowy obwodnicy i oddaniu drogi do użytkowania, przy prognozowanym dla roku 2012 natężeniu ruchu, zasięg oddziaływania hałasu wynosił będzie 65 m od krawędzi drogi w porze dziennej a w porze nocnej ok. 220 m,
- przy prognozowanym dla roku 2025 natężeniu ruchu - zasięg oddziaływania hałasu wzrośnie do 84 m w porze dziennej i ok. 280 m w porze nocnej.

Należy też zaznaczyć, że na części drogi poprowadzonej przez tereny leśne, w wykopie, w rejonach bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami lokalnymi, występować będzie efekt ekranowania hałasu emitowanego przez ruch drogowy, ograniczając zasięg jego oddziaływania. Istotny wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu ma, bowiem, ukształtowanie terenu oraz charakter zagospodarowania terenów sąsiednich.

Bezpośrednio po planowanym (od roku 2012) wybudowaniu i oddaniu do użytkowania przebudowanej drogi, poziom dźwięku na terenach przyległych ulegnie obniżeniu z uwagi na poprawę nawierzchni drogi oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów. Częściowa zmiana przebiegu drogi oraz zmiana przeznaczenia lub likwidacja niektórych budynków, kolidujących z drogą, zmniejszy ilość i powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej bezpośrednio sąsiadujących z drogą. Dotyczy to przebiegu trasy zarówno wg Wariantu I jak również wg Wariantu II. W przypadku Wariantu „0” (polegającego na niepodejmowaniu inwestycji), z uwagi na obecnie występującą zabudowę mieszkaniową konieczne będzie wybudowanie dodatkowych zabezpieczeń przeciwhałasowych, przy czym na niektórych odcinkach brak jest możliwości technicznego zabezpieczenia przed hałasem.

Wykonane obliczenia wskazują, że po wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, w postaci ekranów, na terenach istniejącej zabudowy mieszkaniowej nie wystąpią poziomy hałasu przekraczające wielkości dopuszczalne.

5.5. Oddziaływanie na jakość powietrza

Pojazdy samochodowe poruszające się po drodze ekspresowej S7 na odcinku Kalsk-Miłomłyn będą źródłem emisji do powietrza atmosferycznego głównie: dwutlenku azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki i węglowodorów.

Wyniki prognozy wskazują, że w otoczeniu analizowanej drogi w roku 2025 wartości średnioroczne dwutlenku azotu będą przekroczone w pasie o szerokości 40 m od osi jezdni. Taka szerokość będzie się zawierać w przeważającej większości w obrębie nowego pasa drogowego, tj. w liniach rozgraniczających inwestycji.

Stężenia pozostałych zanieczyszczeń: tlenku węgla, dwutlenku siarki i węglowodorów zawarte będą w wartościach stężeń odniesienia i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza terenów przyległych.

Ukształtowanie drogi i położenie względem poziomu terenu (nasypy i wykopy) ma wpływ na zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Zarówno nasyp bądź estakada, jak i wykop będą dodatkowo wpływały na zmniejszenie stężeń w otoczeniu drogi i zasięgu jego oddziaływania, podobnie jak budowa ekranów akustycznych.

Biorąc pod uwagę tempo zmian i rozwoju motoryzacji, jak również technologii produkcji paliw przewiduje się, iż mimo stosunkowo dużych prognozowanych natężeń ruchu na drodze, nie nastą-

pi pogorszenie stanu środowiska na obszarach sąsiadujących z przebiegiem inwestycji.

Wykonanie nasadzeń pasów zieleni izolacyjno – ochronnej wzdłuż pasa drogowego spowoduje dodatkowo zmniejszenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń emitowanych z poruszających się pojazdów.

Na etapie budowy wystąpią okresowe uciążliwości związane z emisją spalin pochodzących z maszyn budowlanych. Wymienione uciążliwości są typowe dla okresu budowy i znikną wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych. Należy ograniczyć w czasie prowadzenia budowy uciążliwość dla powietrza atmosferycznego do minimum poprzez dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację, jak również poprzez prawidłową organizację procesu budowy.

5.6. Ocena oddziaływania na obszary objęte ochroną przyrody, w tym obszary Natura 2000

Na etapie realizacji inwestycji wystąpią największe przekształcenia w terenie, związane z prowadzeniem prac ziemnych. Obejmować one będą zmiany w pokrywie glebowej, sypanie nasypów, prowadzenie wykopów w wyniku, których powstaną swoiste wąwozy, budowę w krajobrazie nowych elementów konstrukcyjnych tj. obiektów mostowych, wiaduktów, dróg dojazdowych docelowych i czasowych. Z tymi pracami będzie się wiązała przebudowa sieci wodnej i ingerencja w zasoby wodne i linie brzegowe oczek, osuszanie terenów podmokłych, likwidacje warstwy zielnej, wycinka drzewostanów, zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych. Może występować okresowa lub trwała likwidacja siedlisk przyrodniczych, korytarzy ekologicznych.

Lokalnie, w przypadku zaniedbań organizacyjnych lub w efekcie zdarzeń losowych na etapie prac inwestycyjnych może dochodzić nawet do zanieczyszczenia wód.

Wpływ na ostoje NATURA 2000

Istniejąca droga nr 7, jak i planowana droga S7 we wszystkich wariantach na przebiegu od Paślęka do Miłomłyna nie styka się z żadną z ostoi Natury 2000.

Obszar PLH 280010 Budwity (w granicach, którego znajduje się również rezerwat Zielony Mechacz), zlokalizowany jest ok. 1 km od projektowanej trasy S7 na wysokości miejscowości Małdyty, obejmuje torfowisko wysokie o powierzchni 330 ha. Na większości obszaru jest ono w ciągłej eksploatacji przez przedsiębiorstwo zajmujące się wydobyciem i produkcją torfu do celów m.in. ogrodniczych. Miejsca wydobycia torfu w granicach obszaru chronionego Natura 2000 są przyczyną stopniowego jego osuszania, powodując zarazem zmiany w charakterze roślinności tego obiektu. Głównym zagrożeniem omawianego obszaru jest pozyskiwanie torfu oraz obecność rowów odwadniających torfowisko, w tym głębokiego kanału „Fiugajka”. Pomiędzy planowaną drogą S7 a północno-wschodnim skrajem obszaru PLH 280010 Budwity znajduje się również duży obszar zalesiony stanowiący bardzo dobry obszar buforowy, chroniący przed ewentualnym wpływem drogi na obszary torfowiskowe. Z uwagi na takie położenie drogi w stosunku do obszaru Natura 2000 oraz intensywną gospodarkę wydobywczą torfowiska, bezpośrednio wpływającą na obszar chroniony można stwierdzić, iż planowana droga S7 na wysokości miejscowości Małdyty nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na przedmiotowy obszar Natura 2000.

Wpływ na pozostałe obszary prawnie chronione

Wpływ na tym etapie ruchu komunikacyjnego na Obszar Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego nie jest znaczący, z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów położonych w granicach obszaru i jednocześnie w granicach pasa drogowego.

Na etapie eksploatacji drogi szybkiego ruchu S7 nie powinny zachodzić zjawiska, które będą powodować negatywne oddziaływania na krajobraz. Natomiast należy oczekiwać pozytywnego oddziaływania, w miarę wzrostu roślinności izolacyjnej posadzonej wzdłuż drogi.

Wpływ na florę i faunę

Wzdłuż całego rozpatrywanego odcinka drogi krajowej nr 7, częściowo jednostronnie, częściowo obustronnie występuje zadrzewienie przydrożne – za rowami, lub na górze skarpi wykopów.

W ramach planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka drzew przydrożnych oraz obszarów zalesionych występujących na trasie planowanego pasa drogowego drogi ekspresowej S7.

W obrębie pasa drogowego brak jest cennej i chronionej ściśle flory. Takowa występuje w oddaleniu kilkaset metrów. Stąd faza eksploatacji drogi nie będzie miała znaczenia na występujące tam zasoby cennej i chronionej flory.

W przypadku ograniczenia uciążliwości drogi na zwierzęta przekraczające drogę proponuje się następujące działania:

- wykonać szereg przejść dla zwierząt oraz dostosować obiekty do możliwości migrowania zwierząt,
- na odcinkach leśnych należy zaprojektować obustronne ogrodzenia z koniecznymi naprowadzeniami do przejść,
- na odcinkach leśnych należy wprowadzić stosowne oznakowanie informujące o możliwości przemieszczania się zwierząt.

Ponadto w Raporcie zaproponowano szereg szczegółowych zaleceń i działań ograniczających oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym drzewa, obszary leśne i cieków.

5.7. Ocena oddziaływania na zdrowie i życie ludzi

Wśród elementów decydujących o stanie zdrowotnym populacji są: stan środowiska, tryb życia, warunki socjalno-bytowe, model odżywiania, rodzaj wykonywanej pracy, itp.

Badania dotychczas prowadzone wskazują jednoznacznie, iż wyróżnienie chorób powodowanych przez emisje z tras komunikacyjnych z ogólnej puli schorzeń powodowanych skażeniem środowiska jest niezwykle trudne. Głównymi elementami wpływającymi na zmiany jakości pobytu i życia potencjalnych mieszkańców i użytkowników terenów przyległych do nowoprojektowanych odcinków przebiegu planowanej drogi ekspresowej S7 będą:

- podwyższone stężenia zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego,
- podwyższone poziomy hałasu.

Droga ekspresowa S7 na odcinku Kalsk - Miłomłyn będzie przebiegać częściowo przez tereny o wykształconej strukturze zainwestowania – w związku z tym jej realizacja i funkcjonowanie na odcinkach o niezmiennym przebiegu nie wpłynie na pogorszenie aktualnych warunków życia ludzi.

Przedstawione w niniejszym *Raporcie* oddziaływania w zakresie uciążliwości zanieczyszczeń powietrza i akustycznych, głównie ze względu na skalę zjawisk i zastosowanych w projekcie budowlanym minimalizujących rozwiązań technicznych, nie będą powodować zagrożeń dla życia ludzi w otoczeniu drogi.

5.8. Gospodarka odpadami

W przypadku przedmiotowej inwestycji będą zachodziły sytuacje związane z rozbiórką starej nawierzchni – na odcinkach drogi wykorzystujących istniejącą trasę drogi krajowej nr 7. Oprócz ww. odpadów mogą wystąpić pomijalne ilości następujących odpadów: elementy drogowe (słupki, kraężniki), płyty, rurociągi i studnie betonowe oraz przewody elektryczne i odpady oświetleniowe. W trakcie realizacji omawianego przedsięwzięcia wystąpi pewna ilość odpadów socjalno-bytowych nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych.

W trakcie eksploatacji drogi jedynymi odpadami możliwymi do zewidencjonowania będą odpady związane z gospodarką wodno-ściekową i to jedynie w przypadku lokalizacji urządzeń zbierających i oczyszczających z drogi wody opadowe. Odpady te będą bezpośrednio transportowane przez wyspecjalizowane firmy na składowisko odpadów.

Pozostałe odpady pochodzące z bieżącego utrzymania i oczyszczania drogi będą przewożone również na składowisko.

6. ANALIZA ODDZIAŁYWANIA WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

W ramach Raportu oddziaływania na środowisko wykonano analizę oddziaływania wariantów drogi, w której uwzględniono:

- Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia, tzw. Wariant „0” zerowy,
- Wariant I,
- Wariant II.

Wariant „zerowy”, polegający na niepodjęciu realizacji inwestycji jest mniej korzystnym wariantem, a w perspektywie wzrostu ruchu (prognoza ruchu) pogorszyłby istniejące złe warunki funkcjonowania drogi. Związane jest to zarówno z utrzymaniem aktualnych uciążliwości jak i ich wzrostem wraz ze wzrostem ruchu i dalszą degradacją drogi. Do najważniejszych uciążliwości zaliczyć można:

- utrudnienia funkcjonowania terenów przyległych do drogi, trudności we włączeniu się do ruchu oraz z przekroczeniem jezdni,
- dalszy brak uporządkowania odwodnienia drogi i nieregularne spływy na tereny przyległe,
- wzrost uciążliwości zanieczyszczenia powietrza i akustycznych drogi w stosunku do terenu przyległego, a szczególnie istniejącej zabudowy mieszkaniowej,
- brak poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- postępująca degradacja nawierzchni i związane z tym wzrosty uciążliwości zwłaszcza akustycznych, z uwagi na brak płynności ruchu poruszających się po drodze pojazdów,
- podwyższone ryzyko wystąpienia wypadku samochodu osobowego lub ciężarowego z konsekwencjami dla terenów przyległych – zwłaszcza na odcinkach leśnych i zabudowy mieszkaniowej miejscowości zlokalizowanych wzdłuż drogi.

Budowa drogi ekspresowej o międzyregionalnym znaczeniu, dająca możliwość wyeliminowania i skorygowania powstałych na przestrzeni lat niewłaściwych i niedostosowanych obecnie połączeń z terenem przyległym do drogi, pozwoli na oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego, uporządkuje otoczenie i zapewni skomunikowanie terenów przyległych poprzez sieć dróg zbiorczorozprowadzających, bezpieczniejszych i o mniejszym natężeniu ruchu.

Ostatecznie z procedury analizy wariantów wynika, że WARIANT I jest korzystniejszy niż WARIANT II.

7. PROPOZYCJE MONITORINGU I OBSZAR OGRANICZOEGO UŻYTKOWANIA

Zarządzający drogą ma obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów hałasu w środowisku na etapie jej eksploatacji – dla dróg ekspresowych dwa razy w roku kalendarzowym w okresie pierwszych trzech lat, począwszy od dnia oddania drogi do eksploatacji, następnie co pięć lat.

Z uwagi na brak znaczącego oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo znajdujące się na trasie inwestycji oraz w jej sąsiedztwie nie zalecono prowadzenia monitoringu przyrodniczego na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę zakres oddziaływania planowanej do przebudowy drogi i jej wpływu na środowisko w czasie eksploatacji, stwierdzono konieczność przeprowadzenia w przyszłości analizy porównawczej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem emisji hałasu.

Analizę taką należy wykonać po upływie jednego roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie maksimum 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania.

Przeprowadzona analiza oddziaływania akustycznego oraz emisji do powietrza drogi ekspresowej S7 wskazuje na określony zasięg oddziaływania drogi, z uwagi jednak na przewidziane w projekcie urządzenia ochrony środowiska, nie wskazuje się na konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony Środowiska. Obszar

taki tworzy się, jeżeli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji.