

STRESZCZENIE

Celem niniejszego opracowania jest identyfikacja oddziaływań środowiskowych związanych z budową i późniejszą eksploatacją nowego odcinka drogi ekspresowej w ciągu drogi Warszawa-Gdańsk (S7). Początek odcinka umiejscowiony jest w miejscowości Litwinki, nas północ od Nidzicy w ciągu drogi krajowej nr 7 w km 203+500 – wg kilometrażu dziś istniejącego, koniec opracowania znajduje się ok. km 225+100 – tuż za miejscowością Napierki i wchodzi na odcinku ok. 1200 m na południe od granicy województwa warmińsko-mazurskiego, w kierunku Mławy, już na terenie województwa mazowieckiego. Łącznie nowy odcinek (z drobnymi różnicami dla poszczególnych wariantów) ma mieć długość ok. 23 km.

Wykorzystane do niniejszego „Raportu” zostały dane z materiałów dotychczas przygotowanych, oraz niektórych, dostępnych już opracowań projektowych, wykonanych przez konsorcjum projektowe (główne biuro konsorcjum d/s tego odcinka - Biuro Projektowo-Konsultingowe KONTRAKT z Gdańska.

Wg informacji zleceniodawcy, zamierzenie inwestycyjne ma być zrealizowane w latach 2010 – 2011, z oddaniem do użytku nowego odcinka drogi ekspresowej w roku 2012.

Inwestycję analizuje się w wariantach zero – wszystko zostaje po staremu, NIE budujemy nowej drogi oraz trzech równocennych wariantach inwestycyjnych, nazywanych kolorami (czerwonym, niebieskim i żółtym). Inwestycja polegać będzie na budowie odcinka drogi dwujezdniowej, 4-pasowej (docelowo 6-pasowej). Droga po jej wybudowaniu na analizowanym odcinku ma spełniać wymogi drogi ekspresowej.

Planowana inwestycja, przy założeniu istnienia na nowej drodze co najmniej 4 pasów ruchu i o długości powyżej 10 km, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. Dz. U nr 257 z 2004 r., poz. 2573 + zmiana Dz. U. nr 92 z 2005 r., poz. 769 i Dz.U. nr 158 z 2007 r. 1105), zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których jest wymagane obligatoryjnie sporządzenie *raportu o oddziaływaniu na środowisko* i przeprowadzenie procedury oceny przedsięwzięcia na środowisko.

Inwestycja nie będzie przebiegać przez tereny objęte formalną ochroną przyrody w ramach sieci Natura 2000 i jest od nich dość odległa, do najbliższej granicy takiego obszaru odległość wynosi ok. 7 km.

Zamierzenie przebudowy istniejącej drogi zlokalizowane jest w zasadzie na terenie powiatu nidzickiego, w gminach Nidzica, Janowiec Kościelny, Janowo, Kozłowo. Znaczna większość budowanej drogi przebiegać będzie przez teren województwa warmińsko-mazurskiego (w rejonie miejscowości: Załuski, Nidzica, Piątki, Kanigowo, Powierz i Napierki) zaś na odcinku o długości ok. 1200 m, stanowiącym południową końcówkę trasy projektowanej, nowej drogi ekspresowej – województwa mazowieckiego (gmina Wieczfnia Kościelna w powiecie mławskim).

Przewidziana do budowy droga będzie docelowo biec jedynie w niewielkiej części śladem istniejącej drogi (i to tylko w wariantach inwestycyjnych czerwonym), na pozostałych jej odcinkach

przewiduje się poprowadzenie drogi zupełnie nowym śladem, co wynika z konieczności dostosowania obecnych parametrów drogi do określonych przepisami cech właściwych dla ciągów komunikacyjnych rangi drogi krajowej o klasie S (ekspresowej).

Przy aktualnym stanie istniejącej drogi stanowi ona zagrożenie dla użytkowników pojazdów samochodowych, jak i dla środowiska. Potwierdzają ten zły stan materiały zarówno GDDKiA O/ Olsztyn jak i Komenda Policji raportująca o licznych bardzo wypadkach na tym odcinku drogi dziś eksploatowanej. Modernizacja układu komunikacyjnego pozwoli na zmniejszenie tych zagrożeń i zwiększenie możliwości przeniesienia rosnącego ciągle ruchu. Jak wykazały symulacje komputerowe (szczegółowo w „Raporcie...”) pozostawienie stanu istniejącego bez zmian, może doprowadzić do generowania w rejonie zabudowy mieszkalnej znacznych poziomów hałasu i dalszego wzrostu zagrożeń wypadkowych.

Jak wynika z *Raportu...*, zachowanie wariantu „Zero” – jako szkodliwego środowiskowo, niebezpiecznego komunikacyjnie i nie spełniającego odpowiednio swych funkcji komunikacyjnych, nie powinno być brane pod uwagę. W przypadku pozostania przy wariacie bezinwestycyjnym, nastąpi dalszy spadek przepustowości, niszczenie nawierzchni a wraz z tym wzrost ponadnormatywnego klimatu akustycznego i zwiększenie zagrożeń wypadkowych. Będzie się pogarszał komfort podróżowania, spadać będzie prędkość pojazdów, istniejący stan drogi nie zapewni należytego bezpieczeństwa jej użytkownikom. Obecnie brak w miejscowościach wzdłuż ciągu komunikacyjnego zabezpieczeń akustycznych budynków sąsiadujących z drogą. Domy mieszkalne (głównie zabudowa jednorodzinna i gospodarstwa) stoją w kilku miejscach blisko krawędzi jezdni. Pozostawienie układu komunikacyjnego w stanie istniejącym będzie powiększać negatywne oddziaływania na tę zabudowę i zwiększać uciążliwości dla mieszkańców przez które droga dziś przechodzi. Z wielu posesji można dziś wprost wyjechać na drogę główną, co bywa przyczyną wypadków.

W przypadku wyboru jakiegokolwiek wariantu „inwestycyjnego” przewiduje się następujący zakres inwestycji: zmiana przebiegu osi drogi; dostosowanie (zwiększenie) promieni zakrętów do aktualnych standardów wymaganych przepisami dla drogi ekspresowej i polepszających bezpieczeństwo. Na niewielkich odcinkach, gdzie projektowany przebieg wariantu (tylko czerwonego) pokrywa się z istniejącym śladem – rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 7 na drogę dwujezdniową, mającą 4 (a docelowo 6) pasów ruchu, wraz z budową utwardzonych poboczy oraz poszerzeniami na dodatkowe pasy ruchu w obrębie skrzyżowań, na odcinkach, gdzie projektowany przebieg wariantu **nie** pokrywa się z istniejącym śladem – budowa drogi dwujezdniowej, 4 (a docelowo 6) pasowej, wraz z budową utwardzonych poboczy oraz poszerzeń na dodatkowe pasy ruchu w obrębie skrzyżowań; rozbiórka pewnych fragmentów istniejącej drogi; miejscowe zdjęcie istniejącej warstwy asfaltu (tam gdzie droga przebiegać będzie starym szlakiem) i ułożenie nowej warstwy bitumicznej; budowa dróg gospodarczych dwukierunkowych, dwupasowych wzdłuż projektowanej drogi jako dojazdów do siedlisk lub na pola; budowa przejść dla pieszych i ruchu rowerowego; budowa skrzyżowań na drodze głównej oraz na drogach bocznych; budowę chodników

w zakresie wynikającym z bezpiecznego kształtowania ruchu pieszego w obrębie drogi; budowa zatok autobusowych; wymiana istniejących krawężników na nowe; budowa przepustów w miejscach skrzyżowania drogi z drobnymi ciekami wodnymi; budowa mostów nad rzeką Nidą i ciekami Piwierz; budowa przejść i przejazdów dla zwierząt; likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi, przebudowa urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowaną budową; budowa oświetlenia drogowego; przebudowa istniejących i budowa nowych przepustów pod zjazdami i pod koroną drogi; budowa kanalizacji deszczowej; budowa urządzeń oczyszczających ścieki z wód opadowych spływających z nawierzchni drogi; zdjęcie warstwy ziemi w miejscu kładzenia nowego śladu (+ wykarczowanie zieleni w rejonach zadrzewień i krzewów).

Ocena głównych efektów prawdopodobnego oddziaływania projektu na środowisko:

Lokalizacja zaplecza budowy

W materiałach udostępnionych przez zleceniodawcę brak danych dotyczących organizacji zaplecza budowy i sposobów czasowego składowania odpadów, aczkolwiek wskazano ewentualne miejsca lokalizacji takiego zaplecza. W „*Raporcie...*” opisano szczegółowe zasady wyboru lokalizacji minimalizującej niekorzystny wpływ na środowisko oraz sposoby organizacji zaplecza budowy.

Z zajęcia pod ewentualne zaplecze socjalne budowy lub czasowe postoje sprzętu ciężkiego, maszyn lub składowiska materiałów budowlanych, powinno wykluczyć się następujące rejonu:

- tereny objęte ochroną prawną
- tereny w pobliżu rzeki i doliny rzeki (tu: Nida), cieków wodnych i jezior oraz obszarów podmokłych (potencjalne zagrożenie zanieczyszczeniem wód powierzchniowych, hałas, zwiększona dewastacja terenu, możliwość zniszczenia roślinności);
- odcinki leśne lub sąsiadujące z kompleksem leśnym (hałas, zwiększona dewastacja terenu, możliwość zniszczenia roślinności);
- obszary w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (hałas, zapylenie)

Lokalizacje zaplecza budowy, sugerowane przez projektanta:

dla wariantu czerwonego

- okolice km 31+500, po stronie zachodniej (patrz mapa – w załączeniu)

Lokalizacja ta nie jest odpowiednia ze względu na sąsiedztwo zakola rzeki Nidy (odległość ok. 200 m). Sugeruje się przesunięcie proponowanego zaplecza w kierunku południowo-wschodnim – w rejon km 32+200 – dziś teren przemysłowy, z bezpośrednim dojazdem z istniejącej drogi. Sugerowaną lokalizację zaznaczono na mapce w załącznikach.

dla wariantu niebieskiego

- okolice km 31+700, po stronie zachodniej (patrz mapa – w załączeniu)

Lokalizacja ta nie jest odpowiednia ze względu na sąsiedztwo zakola rzeki Nidy (odległość ok. 200 m). Sugeruje się przesunięcie proponowanego zaplecza w kierunku południowo-wschodnim – w

rejon km 32+500 – dziś teren przemysłowy, z bezpośrednim dojazdem z istniejącej drogi. Sugerowaną lokalizację zaznaczono na mapce w załącznikach.

dla wariantu żółtego

- okolice km 33+500, po stronie zachodniej (patrz mapa – w załączeniu)

Lokalizacja ta jest dopuszczalna, jednak ze względu na bezpośrednie jej sąsiedztwo z zabudową pojedynczego gospodarstwa, sugeruje się przesunięcie proponowanego zaplecza w kierunku północnym – w rejon km 33+000 – sąsiedztwo oczyszczalni ścieków, z bezpośrednim dojazdem z istniejącej drogi. Sugerowaną lokalizację zaznaczono na mapce w załącznikach.

Projektant powinien przy długości budowanego fragmentu drogi (ok. 20 km) przewidzieć zdaniem autorów *Raportu*, co najmniej dwa miejsca, gdzie możliwe jest zorganizowanie zaplecza budowy. Sugeruje się, aby jako lokalizacja drugiego zaplecza projektant rozpatrzył następującą lokalizację:

dla wariantu czerwonego – okolice wsi Powierz - rejon km 40+000, strona wschodnia (tereny rolnicze)

dla wariantu niebieskiego – okolice wsi Powierz - rejon km 39+500, strona wschodnia (tereny rolnicze)

dla wariantu żółtego – okolice km 40+000, po stronie wschodniej (patrz mapa – w załączeniu)

Oddziaływania z proponowanych przez projektanta miejsc pod zaplecza budowy, jedynie pod warunkiem wykorzystania powstających w czasie budowy odpadów i sugerowanego wyposażenia oraz zabezpieczeń placu budowy będą niewielkie. Opisano w odnośnym rozdziale wskazówki w tym zakresie. Teren ten, po zakończeniu prac budowlanych, powinien zostać zrekultywowany.

Oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, gleby i złoża mineralów

Grunty występujące na rozpatrywanym obszarze charakteryzują się dużym zróżnicowaniem litologicznym, co bezpośrednio związane jest ich genezą. Budowa geologiczna terenu wzdłuż projektowanej drogi (do analizowanej głębokości 60/80 m) jest stosunkowo mało skomplikowana a wierzchnie partie gruntu korzystne pod względem geotechnicznym. Nieznaczne zmiany w pionowym profilu geologicznym mogą nastąpić w wypadku konieczności wykonania dodatkowych prac ziemnych związanych z wymianą słabo nośnych gruntów organicznych na mineralne w centrum doliny rzeki Nidy. Generalnie jednak nie nastąpią istotne zmiany w profilu geologicznym terenu. Prace ziemne np. związane z niwelacją powierzchni drogi nie spowodują istotnych zmian w budowie geologicznej a jedynie w niewielkim stopniu, o charakterze lokalnym zmienią te przypowierzchniowe układy. Trasa projektowanej drogi w trzech wariantach generalnie przebiega na podłożu stabilnym, gdzie występują grunty nośne nadające się do bezpośredniego posadowienia obiektu. Wyjątek stanowią grunty organiczne, które w formie pojedynczych płatów występują na obszarze doliny rzeki Nidy do ok. 29 km

Realizacja inwestycji spowoduje zagrożenia i uciążliwości mające wpływ na istniejące zasoby powierzchni ziemi i gleby, co wiąże się z możliwością trwałego zanieczyszczenia gleb substancjami ropopochodnymi wskutek wycieku paliw z maszyn drogowych, jak też skażenia odpadami i innymi substancjami (np. materiałami nawierzchniowymi, resztkami farb, metalami ciężkimi). Nie wydaje się jednak, aby takie zagrożenia, jedynie czasowe, wystąpiły w znaczącym natężeniu. Przy właściwym prowadzeniu prac budowlanych i przy należyтым zabezpieczeniu zaplecza budowy, nie powinno dojść do skażenia gleby. W związku z budową nowego śladu drogi nastąpi wyłączenie z użytkowania pasa terenów rolniczych oraz lokalne oddziaływania przyszłej arterii na gleby. Analiza struktury i przeznaczenia gruntów pod pasy nowych wariantów drogi dowodzi, że nie są to ziemie orne wysokiej kategorii, choć nadające się do uprawy. W związku z przebudową drogi krajowej nastąpi nie tylko wyłączenie pasa pól pod drogę, ale również zwiększenie niekorzystnych oddziaływań poprzez zanieczyszczenie powietrza na tereny rolnicze położone wzdłuż pasa arterii. Te ostatnie oddziaływania sukcesywnie maleją, wobec zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów, już od kilku lat nie stosuje się ołowiu jako dodatku do benzyn.

W sąsiedztwie planowanych przebiegów przyszłego korytarza znajduje się kilka złóż kruszyw naturalnych – zarówno eksploatowanych, jak i nie użytkowanych, które jednak nie kolidowałyby z planowanymi przebiegami drogi. Jedynie w przypadku wyboru wariantów czerwonego lub niebieskiego zagrożone będzie kolizją złoża TATARY. Jest to złoża kruszywa mineralnego, piasku, piasku ze żwiru i żwiru zlokalizowane w granicach działki ewidencyjnej nr 36/2 gmina Nidzica. Nie ma na analizowanym terenie korytarzy wariantów żadnych udokumentowanych i ustanowionych obszarów górniczych. Eksploatacja tegoż złoża może być pomocna przy ewentualnej budowie nowej drogi.

Wpływ przedsięwzięcia na wody podziemne i powierzchniowe

Na dokumentowanym terenie występują dwa poziomy wód podziemnych. Pierwszy poziom wodonośny właściwie na całej długości nie posiada skutecznej izolacji od powierzchni warstwami trudoprzepuszczalnymi (patrz mapy w *Raporcie*). O znaczeniu pierwszego poziomu wodonośnego świadczyć może fakt objęcia części pokładów wodonośnych specjalną ochroną poprzez wyszczególnienie w Mapie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych Polski pod nazwą GZWP Nr 214 „Działdowo”. Ponad 70% powierzchni dokumentowanego terenu stanowiącego północną i centralną część wyznaczonego pasa terenowego obejmującego swym zasięgiem wszystkie określone warianty przebiegu trasy projektowanej drogi znajduje się w obrębie występowania tego zbiornika

Dwa aktualnie czynne ujęcia komunalne miasta Nidzicy, zlokalizowane przy ulicy Kolejowej i Wyborskiej posiadają wyznaczone strefy ochrony pośredniej. Z ich zasięgu powierzchniowego wynika, że żaden z przyjętych wariantów projektowanej drogi nie przebiega przez teren tych stref. W najgorszym wypadku odcinek projektowanej drogi w wersji wariantu czerwonego na odcinku km 31+020 – 31+370 stanowi południowo-zachodnią granicę tej strefy. Pozostałe warianty niebieski i żółty przebiegają odpowiednio: 200 m i 1400 m od granicy strefy ochrony pośredniej ujęcia wody

przy ulicy Kolejowej. Granica terenu strefy pośredniej dla ujęcia wody podziemnej przy ulicy Wyborskiej przebiega w odległości ok. 1200 m na NE od najbliższego wariantu czerwonego. Zbiornik GZWP „Działdowo” ze względu na strategiczne znaczenie powinien być w miarę skutecznie chroniony przed ujemnym wpływem zanieczyszczeń powierzchniowych. Jak wynika z prognozy stężeń zanieczyszczeń w spływach wód deszczowych odprowadzanych z nawierzchni drogi głównej, ścieki surowe odprowadzane do rowów przydrożnych oczyszczają się będą częściowo z zawiesin w tych rowach, jednak do stężeń powyżej wartości dopuszczalnych (100 mg/litr) umożliwiających odprowadzenie ścieków do gruntu bądź odbiorników. Zachodzi wobec tego niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód podziemnych. W opracowaniu wykazano, że zabezpieczenia w postaci szczelnych systemów kanalizacji oraz zainstalowania separatorów zawiesiny ogólnej są dla analizowanego przedsięwzięcia niezbędne – tylko nawierzchni drogi głównej we wszystkich wariantach inwestycyjnych. Wody opadowe i spływowe z dróg serwisowych i pomocniczych mogą być odprowadzane do rowów przydrożnych i dalej do gruntu. Zanieczyszczenie wód z tych jezdni będzie znacznie mniejsze.

Stopień zagrożenia dla wód podziemnych użytkowego poziomu wodonośnego generalnie jest zbliżony do siebie dla poszczególnych wariantów przebiegu trasy projektowanej drogi ekspresowej. Najbardziej korzystny z wariantów projektowanych jest wariant czerwony oraz minimalnie gorszy wariant niebieski, zaś najmniej korzystny to wariant żółty.

Projektowana obwodnica południowa koliduje z wodami powierzchniowymi. Z większych i ważniejszych cieków należy wymienić rzekę Nidę oraz ciek Powierz, obydwa przecinane przez wszystkie warianty. W odległości kilku kilometrów od przebiegu obecnej drogi i projektowanych wariantów nie znajduje się linia brzegowa żadnego jeziora.

Nie ma dziś jakichkolwiek urządzeń zabezpieczających wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego czy skutkami awarii. Przebudowa i eksploatacja 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 drogę, palowaniem w czasie budowy obiektów inżynierskich, regulacja stosunków wodnych w rejonie trasy drogi (budowa przepustów itp.). Budowa nowych ciągów kanalizacji deszczowej z urządzeniami do ich podczyszczania dla odwodnienia terenu wzdłuż korony drogi pozwoli na sprawne odprowadzanie wód opadowych i spływowych, nawet podczas dużych deszczów, bez zagrożenia dla środowiska. Zaleca się sprawdzenie możliwości retencyjnych odbiorników podczyszczonych ścieków deszczowych z odcinków nowej drogi.

Na obecnym – wczesnym etapie, zespół przygotowujący niniejszy „Raport...” nie dysponuje projektem budowlanym odwodnienia przyszłej drogi, w którym opisany byłby szczegółowo zakres i sposób oczyszczania wód opadowych przed ich wprowadzeniem do odbiorników, aczkolwiek poczynione są już pewne założenia. Odwodnienie powierzchni pasa drogi będzie realizowane poprzez:

- pochylenia poprzeczne i podłużne jezdni, poboczy i pasów awaryjnych,
- przykanaliki odprowadzające wodę do kanalizacji,
- system szczelnej kanalizacji deszczowej,
- budowę na wylotach separatorów zawiesiny ogólnej

W miejscach zrzutu wód opadowych do naturalnych cieków wodnych, rowów melioracyjnych, terenów naturalnie nawodnionych lub nieużytków przewiduje się – analizy wykazały taką potrzebę – zastosowanie urządzeń podczyszczających tak, ażeby wody te odpowiadały obecnym normom. Nie znajduje natomiast uzasadnienia instalowanie za separatorami zawiesin separatorów węglowodorów ropopochodnych i nie są one przez autorów postulowane. Dopuszcza się na etapie projektu budowlanego inną lokalizację wylotów wód opadowych do odbiorników, urządzeń podczyszczających i zbiorników lecz mieszczących się w zakresie granicy ustaleń decyzji środowiskowej.

Szczegółowa lokalizacja odbiorników wód opadowych oraz warunki odprowadzenia ich do środowiska będą zgodne z wymogami prawnymi i polskich norm oraz będą uzgadniane z właściwymi organami na etapie projektu budowlanego i/lub przygotowywania wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie ścieków. Zapewnienie właściwych warunków odprowadzenia wód opadowych do opisanych w „*Raporcie...*” odbiorników będzie wymagało:

- odbudowy rowów melioracyjnych poniżej wylotów wód opadowych na całej długości (od wylotu do ujścia)
- budowy odpływów (rurociągi) łączących wyloty z wód opadowych z odbiornikami, być może z zapewnieniem odpowiedniej retencji i wymaganego czasu dopływu
- wykonanie wylotów do rzeki Nidy
- wykonanie ujęć umożliwiających wprowadzenie wód opadowych do gruntu z odcinków, gdzie brak możliwości wprowadzenia do odbiorników melioracyjnych. Proponuje się budowę złóż filtracyjnych lub zbiorników retencyjnych w zależności od warunków gruntowo-wodnych.

Uwagę na temat zebrania ścieków odpływających z drogi głównej do szczelnych rowów, podczyszczania ich w separatorach zawiesin i odprowadzania – jeśli do gruntu – kilkoma oddzielnymi, rozsuniętymi wylotami za separatorem zawiesin – winno się wpisać do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odpady

W trakcie planowanej przebudowy drogi i przebudowy skrzyżowań w rejonie połączeń z istniejącym układem komunikacyjnym powstaną następujące rodzaje odpadów: gruz, rozbierana nawierzchnia bitumiczna, gruz betonowy z rozbieranych chodników, płyt betonowych i krawężników, gruz z wyburzanych budynków, wycięte drzewa i krzewy, masy ziemne (tu wykorzystane na miejscu do wbudowania w nasypy) oraz niewielkie ilości śmieci socjalno-bytowych, takich jak butelki, papiery i opakowania (np. po żywności spożywanej przez robotników). Ewentualna rozbiórka stacji

benzynowej w rejonie km 28+200 wariantu czerwonego wiązać się będzie z powstaniem – obok typowego gruzu budowlanego – odpadów niebezpiecznych, które wymagają szczególnego postępowania. Zbiorniki stacji paliw winny zostać wywiezione z terenu demontowanej stacji w całości, bez jakiegokolwiek cięcia ich na miejscu, co mogłoby doprowadzić do skażenia gruntu węglowodorami. Również wydaje się celowym wykonanie badań gruntu po zdemontowanej stacji na okoliczność dotrzymania stężeń ropopochodnych w gruncie – oczywiście tylko wtedy, gdy do realizacji zostanie wytypowany wariant czerwony.

Inwestor powinien zaplanować pełne wykorzystanie gruzu z istniejącej nawierzchni rozbieranych skrzyżowań z drogami istniejącymi do wykonania warstwy podbudowy metodą przerobu „na zimno”.

W czasie późniejszej eksploatacji powstawać będą osady z eksploatowanych osadników zawiesiny oraz niewielkie ilości wymienianych okresowo opraw z żarówkami sodowymi z oświetlenia węzłów, które to żarówki stanowić będą odpad niebezpieczny (zalecenia w postępowaniu w tekście *Raportu*). W trakcie eksploatacji drogi powstaną odpady klasyfikowane jako niebezpieczne. Niezbędne jest wcześniejsze opracowanie sposobów postępowania w tym zakresie i spełnienie wymogów administracyjnych z tym związanych. Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji w warunkach właściwej organizacji i sprawności systemu rozwiązań gospodarowania odpadami nie stanowi o długookresowym i bezpośrednim oddziaływaniu na komponenty środowiska. Przy zaplanowanym wcześniej, właściwym sposobie postępowania z odpadami, nie powstanie sytuacja skażenia środowiska – np. gleby czy powietrza w miejscu ich powstania

Ochrona powietrza

Oddziaływania dotyczące zanieczyszczenia powietrza w trakcie budowy – pod warunkiem właściwego zaplanowania prac wydają się być niezbyt wielkie. Symulacje z uwzględnieniem wzrostu natężenia ruchu, przewidzianego do roku 2027 i wówczas przewidywanej emisji spalin z samochodów do powietrza wykazały, że ani obecnie, ani w przyszłości nie wystąpią – poza pasem drogowym, ani tym bardziej przy najbliższej w stosunku do drogi zabudowie mieszkalnej – poziomy motoryzacyjnych zanieczyszczeń powietrza wyższe niż poziomy dopuszczalne. Zarówno pozostawienie wariantu zero – jak i realizacja wariantów inwestycyjnych nie powodują zagrożenia powietrza. Realizacja budowy nowego odcinka drogi S7 w trzech analizowanych wariantach nie różni się zasadniczo od siebie względem emisji i oddziaływań na zanieczyszczenie powietrza, we wszystkich analizowanych wariantach przewidywane stężenia zanieczyszczeń motoryzacyjnych w powietrzu, poza pasem drogowym będą mniejsze od odpowiednich wartości dopuszczalnych/poziomów odniesienia. Z czasem – mimo wzrostu strumienia pojazdów – stężenia motoryzacyjnych zanieczyszczeń powietrza będą ciągle spadać.

Oddziaływania akustyczne

Emisja hałasu stanowi jedno z poważniejszych oddziaływań ciągów komunikacyjnych na środowisko. Ogółem w strefie ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych, dla najmniej

korzystnej spośród analizowanych sytuacji obliczeniowych (stan dla roku 2027 i pory nocnej), znajdzie się:

- dla wariantu czerwonego: około 135 posesji jednorodzinnych i gospodarstw oraz 1 budynek wielorodzinny (Nidzica, ul. Sienkiewicza);
- dla wariantu niebieskiego: około 110 posesji jednorodzinnych i gospodarstw oraz 1 budynek wielorodzinny (Nidzica, ul. Sienkiewicza);
- dla wariantu żółtego: około 115 posesji jednorodzinnych i gospodarstw.

Analiza wyników obliczeń hałasu z projektowanego do przebudowy odcinka drogi wykazuje, że najmniej korzystnym rozwiązaniem byłoby wybudowanie drogi S7 w przebiegu wariantu czerwonego. Najkorzystniejsze akustycznie są warianty niebieski i żółty (z niewielką przewagą niebieskiego). Na niekorzyść wariantu żółtego należy zaliczyć wyraźne pogorszenie klimatu akustycznego w miejscowości Piątka, natomiast wariant niebieski wniesie niekorzystne oddziaływania w zachodnią część zabudowy Powierża, a w dalszej perspektywie czasowej może oddziaływać na miejscowość Górowo. W każdym jednak przypadku konieczna będzie budowa osłon akustycznych, ponieważ żaden z przedstawionych wariantów nie omija w dostatecznej odległości obszarów zabudowy mieszkaniowej, a zasięg oddziaływań akustycznych z drogi o tak wysokim natężeniu ruchu jest bardzo daleki. Realizacja wariantu czerwonego będzie wymagała budowy łącznie 2630 m ekranów o wysokości 4 m oraz 5380 m ekranów o wysokości 5 m; wariantu niebieskiego: łącznie 2800 m ekranów o wysokości 3 m oraz 2900 m ekranów o wysokości 4 m; zaś wariantu żółtego: łącznie 2580 m ekranów o wysokości 3 m oraz 3000 m ekranów o wysokości 4 m. Nawet przy zastosowaniu tak znacznej ilości wysokich osłon akustycznych, wymagane normy nie zostaną dotrzymane w wielu miejscach – ich lokalizację opisano w tekście. W zasięgu ponadnormatywnych oddziaływań wariantu pozostanie także kilka rozproszonych posesji, oraz tereny dopiero planowane pod zabudowę jednorodzinna.

Oddziaływania na środowisko przyrodnicze

Zgodnie informacją dotyczącą terenów cennych przyrodniczo udzieloną pisemnie przez Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Olsztynie planowana inwestycja przebiegać będzie po terenach prawnie chronionych, objętych ochroną ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze, chroniących ekosystemy rzeczne. Jest to Obszar Chronionego Krajobrazu (OChK Dolin Rzek Nidy i Szkotówki). W rejonie planowanej inwestycji nie znajdują się żadne ustanowione, ani planowane do ustanowienia obszary sieci Natura 2000. Najbliższe takie obszary to z ustanowionych: Puszcza Napiwodzko-Ramucka – PLB280007 (w min. odległości ok. 7 km SW w od granic obszaru) oraz Dolina Wkry i Mławki – PLB140008 (w min. odległości ok. 10 km NE w od granic obszaru), zaś z projektowanych: Ostoja Napiwodzko-Ramucka (w min. odległości ok. 8 km SW w od granic proponowanego obszaru) oraz Ostoja Welska (w min. odległości ok. 30 km E w od granic proponowanego obszaru). Nie będzie wpływu planowanej do budowy drogi S7 na odcinku Napierki-Nidzica na istniejące i projektowane oraz postulowane do ustanowienia obszary Natura 2000.

Większa część planowanego do przebudowy odcinka znajduje się na niezabudowanym obszarze. W bezpośrednim rejonie inwestycji znajdują się tereny użytkowane rolniczo, ugorowe, zalesione, obszary podmokłe, dolina rzeki Nidy. Inwestycja, przy wyborze wariantu niebieskiego lub żółtego prowadzona będzie w terenie, gdzie na fragmentach występują jeszcze biocenozy nie zniekształcone przebiegiem żadnej trasy komunikacyjnej. Droga w nowym przebiegu, zależnie od wybranego wariantu, wpłynie w różnym stopniu na wiele komponentów środowiska przyrodniczego.

W wielu miejscach przy istniejącej drodze występują przydrożne nasadzenia drzew różnych gatunków (klon, jesion, jarzab, lipa). Realizacja wariantu czerwonego i niebieskiego i w mniejszym stopniu żółtego będzie wymagała ich usunięcia, ponieważ będą kolidowały z przebiegiem nowej jezdni lub sąsiadującymi z nią drogami zbiorczymi. Na obecnym etapie koncepcyjnym dostępne są jedynie szacunkowe dane co do ilości przewidywanych do wycinki drzew. Projektanci przewidują, że skala tej wycinki kształtuje się następująco: wariant czerwony – wylesienie ok. 30 ha, Wariant niebieski – wylesienie ok. 17,5 ha, wariant żółty – ok. 29,5 ha. Pod względem ilości roślinności drzewiastej wymagającej trzebieży (zarówno śródpolnej, rosnących w skrajni obecnego szlaku – w miejscach połączeń z nowym przedsięwzięciem, jak i leśnych) sumarycznie – dla całego odcinka – najkorzystniejszy jest wariant niebieski. Na obecnym etapie projektowania nie można określić konkretnej liczby tych drzew brak szczegółowych inwentaryzacji. Należy w tym celu wykonać inwentaryzację zieleni w pasie przewidzianym pod przebudowę drogi. Na trasie inwestycji nie ma drzew, alej, parków wpisanych do rejestru zabytków lub pomników przyrody.

Specjalnie na potrzeby przeprowadzenia dla inwestycji budowy nowego odcinka drogi ekspresowej procedury OOŚ i niniejszego „Raportu...” wykonano wiosną 2008 r. specjalne opracowanie wyprzedzające opracowanie pt. „*Inwentaryzacja przyrodnicza w sąsiedztwie korytarza przebudowywanej drogi krajowej nr 7 na odcinku Nidzica-Napierki od km 203+500 do km 223+818*” [wykonawcy: J. Łązniewski, L. Kleinschmidt, R. Szymczyk, K. Jankowski, D. Częstkiewicz (sierpień 2008 r.)].

W rejonie km 29+000-29+400 wariantu niebieskiego oraz km 29+000-29+450 i km 31+250-32+000 wariantu żółtego stwierdzono stanowiska rośliny *Dactylorhiza incarnata* = kukułka krwista (stoplamek krwisty). Gatunek ten objęty jest ochroną ścisłą w naszym kraju i znajduje się w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin. Na wskazanych stanowiskach występował licznie. Budową drogi w przebiegu wariantu niebieskiego zagrożone jest też stanowisko kruszyny *Frangula alnus* (gatunek ten objęty jest ochroną częściową w naszym kraju). Nie stwierdzono natomiast w rejonie objętym inwentaryzacją żadnych taksonów wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Siedliskowej. W bezpośrednim sąsiedztwie km 42+800 wariantu niebieskiego stwierdzono występowanie łągu olszowego (*Feaxino-Alnetum*), siedliska priorytetowego, objętego ochroną w ramach dyrektywy siedliskowej Natura 2000, kod 91E0* . Stosownie do pisma Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody – okazy drzew warte zachowania przy ewentualnym prowadzeniu drogi nowym śladem – w tym dendrologiczne pomniki przyrody nie występują. W pobliżu miejscowości Tatary wariant czerwony w

km ok. 32+900 przebiega w min. odległości ok. 400 m od głazu uznanego za pomnik przyrody o nr 66 – tzw. „Głaz Tatarski”. Budowa drogi, w dowolnym wariacie nie zagraża temu obiektowi.

Budowa drogi ekspresowej o tak dużym natężeniu, przy wyborze wariantów niebieskiego i żółtego, prowadzona będzie w terenie, gdzie na znacznych fragmentach występują biocenozy nie zniekształcone przebiegiem żadnej trasy komunikacyjnej. Będzie to skutkowało potencjalnymi konfliktami ze stanowiskami fauny, w tym chronionej. W wyniku „Inwentaryzacji przyrodniczej...” stwierdzono występowanie na analizowanym w „Raporcie...” obszarze siedlisk 5 gatunków płazów, 3 gatunków gadów, 93 gatunków ptaków (z czego 85 uznano za lęgowe), 9 gatunków ssaków. Spośród kręgowców stwierdzonych na badanej powierzchni niemal wszystkie (głównie ptaki) objęte są ochroną prawną. Lokalizację stanowisk gatunków rzadkiej fauny chronionej podano w opisie kilometrażowym przeglądu stwierdzonych gatunków oraz na mapach w „Inwentaryzacji przyrodniczej...”. Nie ma w rejonie tras wariantów przyszłej drogi ekspresowej gniazd ptaków drapieżnych, co skontrolowano w biurze Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody i Nadleśnictwa Nidzica.

Dla ograniczenia konfliktów przyrodniczych zasugerowano odpowiednie środki łagodzące, w postaci przejść dla zwierząt, oraz budowy nowych obiektów mostowych z suchymi przęsłami, bez stosowania nasypów przecinających dolinę rzeczną dla zapewnienia migracji zwierząt wzdłuż ciek. Dotyczy to przede wszystkim przejścia przez rzekę Nidę i ciek Powierz. Sugerowana w „Raporcie...” budowa przejść umożliwiających migrację zwierząt (duże, małe i średnie ssaki, płazy i gady, zwierzyna płowa) jest jak najbardziej konieczna co potwierdziło lokalne Nadleśnictwo. W *Raporcie* wskazano ich lokalizację i parametry konstrukcyjne.

TABELA: Sugerowane PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT na wariantach inwestycyjnych

typ obiektu:		Lokalizacja [kilometraż]	uwagi
WARIANT CZERWONY			
C1.	kaskada przejść dla płazów i gadów	26+400 – 26+900	konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; na skrajni płotki kierujące do przejścia
C2.	kaskada przejść dla płazów i gadów	27+450 – 27+600	konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...” na skrajni płotki kierujące do przejścia
C3.	przepust wodny zmodyfikowany płazy, gady, drobne ssaki	29+000	przepust w miejscu skrzyżowania nowej drogi z ciekami wodnymi; konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”, na skrajni płotki kierujące do przejścia
C4.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne ssaki, płazy i gady	31+650	most nad rzeką Nidą, konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
C5.	przepust wodny zmodyfikowany płazy, gady, drobne ssaki	36+900	przepust w miejscu skrzyżowania nowej drogi z ciekami wodnymi; konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; na skrajni płotki kierujące do przejścia

C6.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne ssaki, płazy i gady	40+500	most nad ciekim Powierz płynącym głęboką doliną, konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”;
C7.	przejście nad drogą dla zwierząt dużych, średnich i drobnych w formie "zielonego mostu"	43+000	min. szerokość 80 m - konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; uwaga: przejście może być alternatywnie usytuowane na odcinku leśnym od 42+600 do 44+000 – w miarę możliwości technicznych
zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt na drogę			
C8.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	26+200 – 27+700	obustronnie z wyłączeniem wiaduktów
C9.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	28+800 – 29+200	obustronnie
C10.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	31+400 – 31+900	obustronnie z wyłączeniem wiaduktów
C11.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	36+800 – 37+000	obustronnie z wyłączeniem mostu
C12.	ploty o wysokości min 2,5 m	40+600 – 44+250	strona wschodnia jezdni
C13.	ploty o wysokości min 2,5 m	41+200 – 44+650	strona zachodnia jezdni drogi serwisowej
WARIANT NIEBIESKI			
N1.	kaskada przejść dla płazów i gadów	26+200 – 27+000	konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...” na skrajni plotki kierujące do przejścia
N2.	kaskada przejść dla płazów i gadów w tym przepust wodny zmodyfikowany w km 29+300	29+100 – 29+400	konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...” na skrajni plotki kierujące do przejścia
N3.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne ssaki, płazy i gady	31+950	most nad rzeką Nidą, konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
N4.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne ssaki, płazy i gady	41+100	most nad ciekim Powierz, konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
N5.	przejście dolne dla średnich i małych zwierząt	42+800	szerokość 11 m, wysokość 3,5 m ; współczynnik ciasnoty = 0,77 konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
N6.	przejście nad drogą dla zwierząt dużych, średnich i drobnych w formie "zielonego mostu"	44+300	min. szerokość 60 m - konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; uwaga: przejście może być alternatywnie usytuowane na odcinku leśnym od 44+300 do 44+000 – w miarę możliwości technicznych
zabezpieczenia przed wtargnięciem na drogę			
N7.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	26+000 – 27+600	obustronnie
N8.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	29+000 – 29+400	obustronnie
N9.	plotki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	31+200 – 32+100	obustronnie z wyłączeniem mostu

N10.	płatki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	41+000 – 41+200	obustronnie z wyłączeniem mostu
N11.	płatki o wysokości min 2,5 m	42+500 – 45+500	obustronnie z wyłączeniem „zielonego mostu”
WARIANT ŻÓŁTY			
Z1.	kaskada przejść dla płazów i gadów	26+200 – 27+000	konstrukcja i parametry przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; na skrajni płatki kierujące do przejścia
Z2.	kaskada przejść dla płazów i gadów w tym przepust wodny zmodyfikowany w km 29+400	29+200 – 29+500	
Z3.	kaskada przejść dla płazów i gadów	31+400 – 31+600	
Z4.	kaskada przejść dla płazów i gadów	31+800 – 32+000	
Z5.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne i średnie ssaki, płazy i gady	32+100	most nad rzeką Nidą; obustronnie suche przęsła o szerokości co najmniej podwójnej szerokości cieku, wysokość min. 3.5; konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
Z6.	przepust wodny zmodyfikowany płazy, gady, drobne ssaki	37+450	przepust w miejscu skrzyżowania nowej drogi z ciekim wodnym; konstrukcja przejścia z opisem w „Raporcie...”; na skrajni płatki kierujące do przejścia
Z7.	przejście dolne pod mostem z obustronnie suchymi przęsłami – drobne ssaki, płazy i gady	40+900	most nad ciekim Powierz, konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”
Z8.	przejście nad drogą dla zwierząt dużych, średnich i drobnych w formie "zielonego mostu"	43+300	min. szerokość 80 m - konstrukcja przejścia zgodna z opisem w „Raporcie...”; uwaga: przejście może być alternatywnie usytuowane na odcinku leśnym od 43+100 do 44+500 – w miarę możliwości technicznych
zabezpieczenia przed wtargnięciem na drogę			
Z9.	płatki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	26+000 – 27+500	obustronnie
Z10.	płatki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	29+100 – 29+600	obustronnie
Z11.	płatki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	31+300 – 32+200	obustronnie z wyłączeniem mostu
Z12.	płatki dla płazów, gadów i drobnych gryzoni	37+350 – 37+550	obustronnie z wyłączeniem mostu
Z13.	płatki o wysokości min 2,5 m	41+000 – 44+700	strona wschodnia jezdni
Z14.	płatki o wysokości min 2,5 m	41+500 – 45+200	strona zachodnia jezdni drogi serwisowej

UWAGA: Wszystkie powyższe rozwiązania dotyczą zarówno korony drogi głównej, jak i biegnących wzdłuż dróg serwisowych

Z analiz wynika, że pod względem kolizji z cennymi elementami środowiska przyrodniczego najmniej korzystny jest wariant niebieski (w tym jedna kolizja o najwyższej randze), nieco lepszy, zwłaszcza w części od węzła „Tatary” na południe, wariant żółty. Najmniej konfliktowy dla środowiska przyrodniczego jest przebieg wariantu czerwonego, głównie ze względu na jego najbardziej zbliżony do obecnego śladu drogi przebieg. Należy podkreślić, że w przypadku

zastosowania się projektantów przyszłej drogi do zaleceń wynikających z treści *Raportu*, zwłaszcza w kwestii przemyślanej przebudowy istniejących przepustów i mostów uniemożliwiających dziś migrację fauny przez drogę – wariant czerwony inwestycyjny będzie w mniejszym stopniu oddziaływał na ugrupowania zwierząt (zarówno drobnych płazów i gadów, jak i większych ssaków) niż droga istniejąca (wariant bezinwestycyjny).

Szczegółowe zalecenia dot. działań minimalizujących negatywny wpływ na biocenozę opisano w tekście. Zalecenia powyższe winny się – po uzyskaniu obecnie uzgodnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i jego zastępcy Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Olsztynie – znaleźć w przyszłej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wpływ przedsięwzięcia na walory krajobrazowe

Droga na znacznym odcinku w wariantcie czerwonym oraz na niemal całym w wariantcie niebieskim i żółtym, będzie zupełnie nowym elementem krajobrazu. Rozległy obszar dzisiejszych terenów zielonych (łąki, lasy, nieużytki, pola z pojedynczymi kępami drzew i krzewów oraz fragment doliny rzeki Nidy, zmieni się w docelowo sześciopasmową drogę. Duży obszar planuje się zająć pod budowę węzłów, wielopoziomowych skrzyżowań, wiaduktów i mostów w miejscach skrzyżowań z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi i wodami płynącymi. Będą to nowe obiekty architektury komunikacyjnej o rozległym w pionie i w poziomie charakterze, wybijające się wyraźnie w nie zindustrializowanym obecnie krajobrazie. Zmiany będą widoczne zwłaszcza dla mieszkańców sąsiadujących z drogą miejscowości.

Należy przede wszystkim zadbać o docelową estetykę obiektu, po zakończeniu budowy o jak najszybsze zadarnienie skarp nasypów i pasów przydrożnych. Po zakończeniu inwestycji wykonawca robót powinien zostać zobowiązany przez Inwestora do pełnej rekultywacji terenów zajętych przez place budowy, drogi dojazdowe itp.

Wpływ przedsięwzięcia na walory rekreacyjne

Tereny, na których prowadzona będzie inwestycja nie pełnią obecnie funkcji rekreacyjnych i nie są do takiego wykorzystania przewidywane w założeniach planistycznych. Mimo przebiegu przez obszar pojezierny, i odległego sąsiedztwa z kilkoma niewielkimi jeziorami, droga w nowym kształcie nie wpłynie negatywnie na nadjeziorne plaże czy kąpieliska. Lokalizacja żadnego wariantu inwestycyjnego nie spowoduje konieczności wyburzenia terenów z domkami letniskowymi czy terenami rekreacyjnymi. Wszelkie atrakcje turystyczne w powiecie Nidzica leżą z dala od wariantów inwestycyjnych odcinka S7.

Ochrona dóbr kultury

Nie stwierdza się kolizji nowej osi drogi w żadnym z rozpatrywanych wariantów inwestycyjnych z obiektami wpisanymi do rejestru oraz do ewidencji zabytków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego do przebudowy przebiegu (we wszystkich trzech rozpatrywanych wariantach inwestycyjnych) znajdują się stanowiska archeologiczne. Celem ustalenia czy na terenie nowego korytarza projektowanej do przebudowy drogi mogą zostać narażone w trakcie budowy któregoś z jej wariantów zabytki archeologiczne, dokonano na ten temat szczegółowej kwerendy w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Olsztynie. Ze względu na brak danych dokumentacyjnych dla końcowego obszaru inwestycji, specjalnie zlecono dokonanie na potrzeby procedury OOS niniejszego przedsięwzięcia opracowania - rozpoznania archeologicznego, opartego na pracach terenowych. Prace rozpoznawcze, metodyką AZP przeprowadził archeolog, mgr Adam Mackiewicz. Na podstawie powyższych, dwóch źródeł informacji ustalono następujące stanowiska archeologiczne dla rejonu projektowanej drogi:

[obiekty zaznaczono także na mapach, w załącznikach]

- * wg danych AZP-Archeologiczne Zdjęcie Polski uzyskanych od Konserwatora Zabytków wg danych uzupełniającego rozpoznania AA- wg „ARCHEO-Adam Mackiewicz”
- ** L – lewa strona drogi
P – prawa strona drogi
- *** 1 pkt – sąsiedztwo stanowiska archeologicznego
2 pkt – kolizja bezpośrednia ze stanowiskiem archeologicznym
3 pkt – kolizja ze stanowiskiem wykluczająca przebieg (wg WKZ)

kilometraż	symbol stanowiska*	typ kolizji / odległość **	wartość kolizji ***
Wariant czerwony			
27+450	AZP 32-60/6	ok. 50 m L	1
35+650	AZP 31-61/5	bezpośrednia	2
46+300	AA - 2	ok. 100 m P	1
46+500	AA - 1	bezpośrednia	2
46+650	AA - 59	ok. 100 m L	1
46+900	AA - 47	bezpośrednia	2
47+000	AA - 49	bezpośrednia	2
47+550	AA - 48	bezpośrednia	2
Wariant niebieski			
27+600	AZP 32-60/4	bezpośrednia	2
28+100	AZP 32-60/5	bezpośrednia	2
35+900	AZP 31-61/5	ok. 100 m P	1
39+950	AZP 34-61/6	ok. 100 m P	1
40+900	AZP 34-60/22	bezpośrednia	2
41+100	AZP 34-60/22	ok. 50 m P	1
47+150	AA - 1	bezpośrednia	2
47+650	AA - 47	bezpośrednia	2
48+300	AA - 48	bezpośrednia	2
Wariant żółty			
27+700	AZP 32-60/4	bezpośrednia	2
28+100	AZP 32-60/5	bezpośrednia	2
36+100	AZP 31-61/5	ok. 50 m P	1
39+950	AZP 34-61/7	ok. 50 m L	1
46+700	AA - 2	ok. 100 m P	1
47+000	AA - 1	bezpośrednia	2
47+450	AA - 47	bezpośrednia	2
48+050	AA - 48	bezpośrednia	2

Nieco większą kolizyjność z rozpoznanymi na dzień dzisiejszy stanowiskami archeologicznymi wykazuje wariant niebieski. Bogata historia osadnictwa na analizowanym

terenie pozwala domniemywać, w oparciu o przeprowadzone na potrzeby opracowania rozpoznanie archeologiczne, że na obszarze objętym opracowaniem znaleźć się mogą jeszcze inne zagrożone stanowiska archeologiczne. Żadne ze wskazanych w tekście stanowisk archeologicznych nie jest aktualnie wpisane do rejestru zabytków archeologicznych, których istnienie wykluczałoby prowadzenie inwestycji w ich zasięgu.

Osadnictwo to w ciągu wielu wieków istnienia miejscowości w większym lub mniejszym stopniu mogło ulegać przesunięciom w terenie, które to procesy mogą zostać uchwycone bądź w trakcie badań powierzchniowych, bądź też podczas zalecanego sprawowania nadzoru archeologicznego podczas prowadzonych w przyszłości prac ziemnych. Tak więc należy ustanowić nadzór archeologiczny nad takimi pracami. W opracowaniu zawarto wnioski konserwatorskie dotyczące niektórych stanowisk.

Potencjalne zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi

Budowa odcinka drogi S7 podniesie bezpieczeństwo kierowców i sąsiadów dróg i zmniejszy zagrożenia w zakresie oddziaływań na zdrowie i życie ludzi – wiązać się będzie ze zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu osób korzystających na co dzień z drogi jako lokalnej, jak również kierowców jadących tranzytem nowymi odcinkami dróg krajowych. Zmniejszenie natężenia ruchu w obrębie części terenów zabudowanych spowoduje także spadek liczby wypadków z udziałem pieszych. Takie zadanie ma także budowa drogi dwujezdniowej, umożliwiającej wyprzedzanie, systemu skrzyżowań skanalizowanych oraz węzłów, uniemożliwiających wtargnięcie na drogę kierowców z dróg podporządkowanych i wymuszanie pierwszeństwa.

Wybudowanie trzypasmowej drogi ułatwi w razie wypadku dojazd służb ratowniczych – przede wszystkim ze strony Nidzicy czy nieodległej Mławy.

Przebudowa drogi, dla której zaprojektowane będą urządzenia podczyszczające ścieki, zminimalizuje zagrożenie skażenia wód użytkowych. Dotyczy to także przypadków potencjalnie możliwych awarii, wiążących się z rozlaniem mediów płynnych toksycznych, bądź zagrażających zdrowiu. Zarówno obecność szczelnych systemów kanalizacyjnych i ewentualnych zbiorników pośrednich przed odpływami do rzeki, jak i odsunięcie części tras samochodów dostawczych poza tereny zabudowane, zwiększy bezpieczeństwo dla środowiska wód użytkowych. Oceniono w *Raporcie* obliczeniowo ryzyko wystąpienia na nowym odcinku drogi poważnej awarii, wyniki obliczeń wskazują, że będzie to ryzyko akceptowalne, tak niskie jak to jest możliwe.

Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z przedsięwzięciem

Biuro Projektowe Kontrakt przekazywał w różny sposób informację o planowanej inwestycji mieszkańcom, m.in. na odbytych w siedzibach gmin w dniu 10 marca 2008 r. specjalnych zebraniach informacyjnych. Nadto, do protestu przeciwko ewentualnej realizacji inwestycji w wariantcie żółtym zawiązało się stowarzyszenie zwykle „Kochaj Nidzicę”. Istota protestu artykułowanego przez to

stowarzyszenie jest obawa nidzickich przedsiębiorców, iż oferowane przez nich podróznym usługi – nie znajdą zbytu – jeśli nie będą widoczne z nowej trasy. Podnoszą oni też argumenty ekologiczne, aczkolwiek w swoich wystąpieniach ich nie udowadniają.

Sugerowana dalej realizacja inwestycji w wariantcie niebieskim (do węzła Tatary) i dalej żółtym może się przyczynić do wygaszenia tego konfliktu. Również zaniepokojenie wyrażali na zebraniu mieszkańcy wsi Piątki – właściwie przedmieścia Nidzicy. Opisane przypadki obrazują, że jest możliwy niewielki konflikt społeczny związany z realizacją inwestycji, jednak nie jest to konflikt, który mógłby zagrozić realizacji inwestycji.

Część z obiektów budowlanych znajdujących się w rejonie korytarza projektowanych wariantów przewidziana jest przez projektanta do wyburzenia. Są to:

- wariant czerwony – 8 gospodarstw z zabudowaniami mieszkaniowymi, zabudowa przemysłowa i usługowa (w tym stacja paliw)
- wariant niebieski – 2 gospodarstwa z zabudowaniami mieszkaniowymi, zabudowa przemysłowa i handlowa,
- wariant żółty – 2 budynki mieszkalne, oraz potencjalnie 1 posesja mieszkalna i 2 gospodarstwa

Podsumowując – uznać należy, iż konflikt jest możliwy – przede wszystkim wówczas, gdy lokalne społeczności poczują się zagrożone w swoich lokalnych interesach. Nie będzie to konflikt na tle środowiskowym – a jedynie na temat pogorszenia dostępności, spadku wartości zabudowań, utrudnieniach realizacji swoich zadań gospodarczych. Podstawowym sposobem uniknięcia tych konfliktów będzie odpowiedni wybór wariantu do realizacji i dalsze informowanie społeczności lokalnych, np. przez Organ w toku prowadzenia procesu OOŚ

Możliwość wystąpienia poważnej awarii związanej z wypadkiem drogowym

Droga nr 7 na dziś eksploatowanym odcinku Nidzica – Napierki jest – oprócz standardowych strumieni ładunków, w tym paliw płynnych, jest szlakiem dowozu płynnego gazu propan-butanu do bazy w Spychowie. Największe zagrożenie środowiskowe mogłyby stworzyć rozlewy substancji płynnych (paliwa płynne i płynne chemikalia). Dlatego zasugerowano zaopatrzenie wylotów podczyszczonych ścieków z drogi głównej w separatory zawiesin (rozd. 7.5.). Pozwoli to uzyskać niezbędny czas potrzebny na podjęcie akcji ratowniczej.

Nadto wykonano odpowiednią metodyką brytyjską wyliczenia ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z transportem ładunków mogących stwarzać takie zagrożenie. Wyliczone poziomy ryzyka mieszczą się, wg kryteriów brytyjskich w całości w poziomach akceptowalnych.

Planowana budowa nowego odcinka drogi zmniejszy zagrożenie wypadkiem, m.in. ze względu na łagodniejsze zakręty oraz obecność bezkolizyjnych skrzyżowań pozwalających na separację ruchu (pasy wyłączenia). W wyniku planowanego przedsięwzięcia sytuacja się poprawi. Takie sa też ustalenia cytowanych wyliczeń, zamieszczonych w „Raportcie...”

Oddziaływania transgraniczne

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w odległości ok. 100 kilometrów od najbliższej granicy Polski z Federacją Rosyjską – enklawą Kaliningradzką. Odległość ta wyklucza jakiegokolwiek skutki przemieszczenia się emitowanych z pojazdów zanieczyszczeń do powietrza lub oddziaływań akustycznych na inne państwa, leżące poza granicą Polski.

Obszary ograniczonego użytkowania wokół drogi

W opracowaniu nie wnioskuje się konieczności ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania przed wykonaniem analiz porealizacyjnych. Jednak w związku z istnieniem zabudowy rozproszonej nie chronionej ekranami akustycznymi może, po wykonaniu analiz porealizacyjnych – zajść taka potrzeba.

Propozycja lokalnego monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia

Realizacja przedsięwzięcia będzie się toczyła w pobliżu kilku stanowisk archeologicznych. Należy wprowadzić nadzór archeologiczny (na całym odcinku budowy) w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Zgodnie z zaleceniem Biura Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków konieczne jest wcześniejsze wykonanie odkrywek archeologicznych we wskazanych stanowiskach, zanim nastąpi etap budowy, w tym karczowanie drzew i niwelacje terenu silnie ingerujące w wierzchnie warstwy ziemi.

W opracowaniu zapisano zalecenia dotyczące koniecznego monitoringu oddziaływań akustycznych w ramach analiz porealizacyjnych. Podano punkty recepcyjne przy obiektach budowlanych, które wymagają oceny porealizacyjnej.

Przepisy prawa ochrony środowiska obligują Zleceniodawcę do wykonania wstępnych badań skuteczności zainstalowanych urządzeń do podczyszczania ścieków deszczowych (w przypadku ich zaprojektowania), na zgodność z pozwoleniem wodnoprawnym, jakie na odprowadzanie ścieków deszczowych za pośrednictwem urządzeń będzie wymagane.

Analiza wielokryterialna wariantów przebiegu nowej drogi

W celu umożliwienia wielokryterialnej oceny zasobów środowiska, na którym planowane jest przedsięwzięcie oraz ustalenia mniej kolizyjnej z najcenniejszymi zasobami lokalizacji przeprowadzono analizę wariantów prowadzenia nowych odcinków rozbudowywanej drogi. Analizie wielokryterialnej poddano trzy warianty inwestycyjne projektowanego do przebudowy odcinka drogi. Analizę oddziaływań wariantów na środowisko wykonano wg metody MUAT, opisaną w zalecanym przez GDDKiA „*Podręczniku dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*”, wyd. EKKOM Kraków styczeń 2008. Poszczególne analizowane oddziaływaniom

przypisano subiektywne wagi oraz funkcje użyteczności, i na tej podstawie wyliczono sumaryczny wskaźnik oddziaływań na różne komponenty analizowanego środowiska.

Sumaryczny wskaźnik jakości analizowanego środowiska - WJ, przy przyjętych subiektywnie wagach, obliczony jako suma potencjalnych, procentowych strat, wzorem ze str. 160 „Podręcznika dobrych praktyk...” wynosi:

WJ dla wariantu czerwonego = 11,0*

WJ dla wariantu niebieskiego = 10,0*

WJ dla wariantu żółtego = 11,4*

*- z dokładnością do $\frac{1}{10}$

Oznacza to, że przy przyjętych do wyliczeń subiektywnych wagach i ustalonych w toku „Inwentaryzacji przyrodniczej” i „Raportu” oddziaływaniach środowiskowych – **sumaryczne** oddziaływania środowiskowe analizowanych wariantów są bardzo zbliżone i nie pozwalają na jednoznaczny wybór do dalszych etapów projektowania, któregośkolwiek z wariantów, jako znacząco lepszego od pozostałych. W powyższej sytuacji należy brać pod uwagę lokalizację najistotniejszych kolizji każdego z wariantów z poszczególnymi elementami środowiska i zaproponować do dalszych prac projektowych przebiegu docelowego korytarz wynikający z poprowadzenia osi z możliwym ominięciem głównych kolizji środowiskowych – korzystając z proponowanych trzech rozpatrywanych przebiegów inwestycyjnych.

Konkluzja: Najmniej kolizji z elementami środowiska wygeneruje następujący korytarz drogi:

- od początku opracowania do węzła „Tatary” – przebieg zgodny z proponowanym wariantem niebieskim
- od węzła „Tatary” do końca opracowania – przebieg zgodny z proponowanym wariantem żółtym

Realizacja inwestycji z ograniczeniem potencjalnych strat środowiskowych jest możliwa jedynie pod warunkiem zastosowania na etapie projektu rozwiązań sugerowanych w „Raporcie...”. Bazując na zapisach art. 81 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. nr 199 z 2008 r., poz. 1227) sugeruje się Organowi dokonanie takiego wpisu w przygotowywanej przedsięwzięciu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Oddziaływania środowiskowe związane z realizacją przebudowy drogi w terenie wymagającym troski w związku z jego walorami przyrodniczymi będą zminimalizowane jedynie w przypadku zastosowania się projektantów do wielu sugestii i wytycznych szczegółowo opisanych i zobrazowanych w głównym tekście „Raportu..”. Niniejsze streszczenie siłą rzeczy pełni tylko rolę pomocniczą i nie powinno być jedynym źródłem informacji, zwłaszcza do podejmowania wiążących rozstrzygnięć. Uwagi te winno się wyspecyfikować w przygotowywanej dla przedsięwzięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

1. Planowana inwestycja polegająca na budowie nowego 4 pasowego (docelowo 6 pasowego) odcinka drogi krajowej nr 7, dłuższego niż 10 km, jest przedsięwzięciem, mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest obowiązkowe.
2. Zamiar inwestycyjny polegać ma na przebudowie istniejącego fragmentu drogi nr 7, częściowej budowie nowego odcinka drogi oraz budowie skrzyżowań z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi oraz szeregu dróg dojazdowych. Planowana przebudowa jest warunkiem przeprowadzenia przewidywanego strumienia ruchu w przyszłości – droga w stanie istniejącym nie gwarantuje realizacji zadań transportowych już w najbliższym horyzoncie czasowym i jest bardzo niebezpieczna. Poziom swobody ruchu na analizowanym odcinku drogi nr 7 systematycznie spada, a liczba wypadków w stanie obecnym jest znacząca.
3. Budowa nowego odcinka drogi krajowej S7, ma na celu dostosowanie jej parametrów do takich, jakie są wymagane ze względów bezpieczeństwa dla dróg krajowych, kategorii S, z obecnie już bardzo wysokim natężeniem ruchu. Zmiana m.in. łuków poziomych oraz budowa obejść miejscowości powoduje, że projektowane warianty inwestycyjne drogi S7 mają przebieg inny niż obecny ślad drogi.
4. Przeanalizowano w niniejszym *Raporcie* obok wariantu „Zero” trzy zaproponowane przez Inwestora warianty inwestycyjne. Wariant czerwony ma przebieg zbliżony do obecnego śladu, warianty inwestycyjne niebieski i żółty biegną na większości odcinka zupełnie nowym śladem.
5. Inwestycja, przy wyborze do realizacji wariantów niebieskiego i/lub żółtego, prowadzona będzie w terenie, gdzie na znacznych fragmentach występują biocenozy nie zniekształcone przebiegiem żadnej trasy komunikacyjnej. Nowa lokalizacja zajmie m.in. fragmenty doliny rzecznej (rz. Nida i ciek Powierz), tereny leśne i podmokłe, obszary łąk i ugorów. Droga w nowym przebiegu, zależnie od wybranego wariantu, wpłynie w różnym stopniu na wiele komponentów środowiska przyrodniczego.
6. Nie będzie wpływu planowanej do budowy drogi S7 na odcinku Napierki-Nidzica na istniejące i projektowane obszary Natura 2000. Najmniejsza odległość do granicy najbliższego takiego obszaru wynosi 7 km.
7. Część projektowanego odcinka, przebiegać będzie przez tereny cenne krajobrazowo i w związku z tym objęte ochroną formalną prawną – jako Obszar Chronionego Krajobrazu (OChK Doliny Rzek Nidy i Szkotówki).
8. Na podstawie specjalnie przeprowadzonej wiosną 2008 r. *Inwentaryzacji przyrodniczej* terenu w sąsiedztwie przyszłego pasa drogi S7, w poszczególnych wariantach stwierdzono, w kolizji z wariantami niebieskim i żółtym stanowiska rośliny objętej ochroną ścisłą i wpisanej do Polskiej Czerwonej Księżki Roślin – *Dactylorhiza incarnata* = kukułka krwista (stoplamek krwisty). Na wskazanych stanowiskach występował licznie. Budową drogi w przebiegu wariantu niebieskiego zagrożone jest też stanowisko kruszyny *Frangula alnus* (gatunek ten objęty jest ochroną częściową w naszym kraju). Nie stwierdzono natomiast w rejonie objętym inwentaryzacją żadnych taksonów wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Siedliskowej. W bezpośrednim sąsiedztwie wariantu niebieskiego stwierdzono występowanie łągu olszowego (*Feaxino-Alnetum*), siedliska priorytetowego, objętego ochroną w ramach dyrektywy siedliskowej Natura 2000, kod 91E0* .

9. Budowa analizowanego odcinka drogi nr 7 wiąże się z wycinką fragmentów lasu oraz wielu pojedynczych drzew, często kilkudziesięcioletnich. Zakres odlesiania terenu będzie zależał od przede wszystkim od ostatecznego wyboru wariantu inwestycyjnego. Winno się, dążyć do minimalizacji usunięcia drzew. Wokół drogi winny powstać nowe enklawy drzew, w granicach władania Administracji Drogowej, według sporządzonego wraz z projektem budowlanym projektem zieleni. Maja one pełnić wyłącznie funkcje estetyzujące, jak wykazały obliczenia zanieczyszczeń motoryzacyjnych w powietrzu – tworzenie pasów zieleni izolacyjnej – nie jest konieczne.
10. W wyniku „*Inwentaryzacji przyrodniczej...*” stwierdzono na analizowanym w „*Raporcie...*” obszarze występowanie wielu siedlisk zwierząt, z których część pozostaje w kolizji z drogą. Spośród kręgowców stwierdzonych na badanej powierzchni niemal wszystkie (głównie ptaki) objęte są ochroną prawną.
11. Dla ograniczenia konfliktów przyrodniczych zasugerowano odpowiednie środki łagodzące, w postaci przejść dla małych średnich i dużych zwierząt, oraz budowy nowych obiektów mostowych z suchymi przesłami, bez stosowania nasypów zawężających przejścia obiektów inżynierskich przez doliny rzeczne (dotyczy gł. rzeki Nidy). Niedopuszczalne są działania ingerujące w koryta rzeczne (ich korygowanie, prostowanie, utwardzanie i wprowadzanie trwałych zmian. Wielkość i rodzaj przejść dla zwierząt uzgodniono z miejscowym Nadleśnictwem.
12. Ważnym czynnikiem ograniczającym nieuniknione straty w zasobach przyrodniczych na terenach objętych ochroną prawną, jest dobór terminu wykonywania prac inżynierskich. Przy dostosowaniu sposobu prowadzenia prac budowlanych i sugerowanego harmonogramu tych robót: z wykluczeniem wycinki drzew, zrywki asfaltu i hałaśliwych robót budowlanych w okresie od 1 marca do końca maja, można przypuszczać, że nie wystąpią zagrożenia dla chronionej fauny, bytującej w otoczeniu drogi.
13. Nie stwierdza się kolizji nowej osi drogi w żadnym z rozpatrywanych wariantów inwestycyjnych z obiektami wpisanymi do rejestru oraz do ewidencji zabytków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
14. Teren przewidziany do zainwestowania był, jak się okazało tylko częściowo przebadany na obecność stanowisk archeologicznych, w ramach Archeologicznego Zdjęcia Polski. Zlecono na terenach niebadanych, specjalnie pod potrzeby niniejszego *Raportu* wykonanie uzupełniających badań metodą AZP przez archeologa. Na podstawie badań archiwalnych, pozostających w dyspozycji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i wyników prospekcji terenowej archeologa stwierdzono, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego do przebudowy przebiegu (we wszystkich trzech rozpatrywanych wariantach inwestycyjnych), że znajdują się stanowiska archeologiczne. Bogata historia osadnictwa na analizowanym terenie pozwala domniemywać, w oparciu o przeprowadzone na potrzeby opracowania rozpoznanie archeologiczne, że na obszarze objętym opracowaniem znaleźć się mogą zagrożone stanowiska archeologiczne. Ewentualne prace inwestycyjne winny być prowadzone pod nadzorem archeologa.
15. Osadnictwo to w ciągu wielu wieków istnienia miejscowości w większym lub mniejszym stopniu mogło ulegać przesunięciom w terenie, które to procesy mogą zostać uchwycone bądź w trakcie badań powierzchniowych, bądź też podczas zalecanego sprawowania nadzoru archeologicznego podczas prowadzonych w przyszłości prac ziemnych.
16. Oddziaływania dotyczące zanieczyszczenia powietrza w trakcie budowy – pod warunkiem właściwego zaplanowania prac wydają się być niezbyt wielkie. Symulacje z uwzględnieniem wzrostu natężenia ruchu, przewidzianego do roku 2027 i wówczas przewidywanej emisji wykazały, że ani obecnie, ani w przyszłości nie wystąpią w poza obecnym i/lub przyszłym pasem drogowym, władanym przez inwestora, ani tym bardziej

przy najbliższej w stosunku do drogi zabudowie mieszkalnej – stężenia motoryzacyjnych zanieczyszczeń powietrza wyższe niż poziomy dopuszczalne i/lub poziomy odniesienia.

17. Jednym z istotnych oddziaływań eksploatacyjnych dla terenów sąsiednich będzie hałas. Analiza wyników obliczeń hałasu z istniejącego odcinka DK 7 i projektowanego do przebudowy odcinka drogi wykazuje, że najmniej korzystnym rozwiązaniem byłoby pozostawienie sytuacji bez zmiany bądź wybudowanie drogi S7 w przebiegu wariantu czerwonego, najbardziej zbliżonego do obecnego śladu drogi. Najkorzystniejsze akustycznie są warianty niebieski i żółty (z niewielką przewagą niebieskiego), choć i ich oddziaływania akustyczne, będą w czasie eksploatacji drogi S7 znaczące. Na niekorzyść wariantu żółtego należy zaliczyć wyraźne pogorszenie klimatu akustycznego w miejscowości Piątki, natomiast wariant niebieski wniesie niekorzystne oddziaływania w zachodnią część zabudowy Powierża, a w dalszej perspektywie może oddziaływać na miejscowość Górowo. W każdym przypadku, przy realizacji dowolnego wariantu inwestycyjnego konieczna będzie budowa osłon akustycznych, ponieważ żaden z przedstawionych wariantów nie omija w dostatecznej odległości obszarów zabudowy mieszkaniowej, a zasięg oddziaływań akustycznych z drogi o tak wysokim natężeniu ruchu jest bardzo rozległy. Wskazano w *Raporcie* miejsca lokalizacji i podstawowe parametry tych ekranów oraz sprawdzono obliczeniowo ich skuteczność.
18. Dla uściślenia rzeczywistych oddziaływań hałasowych sugeruje się wykonanie analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia w zakresie oddziaływań akustycznych na tereny wymagające ochrony przed hałasem. Wskazano miejsca do wykonania takich pomiarów porealizacyjnych.
19. Istotnym oddziaływaniem środowiskowym będą odpady z przebudowywanych skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym oraz kolidującymi z korytarzem drogi zabudowaniami i terenami zalesionymi. Przy wyborze do realizacji wariantu czerwonego powstaną odpady niebezpieczne w związku z koniecznością rozbiórki istniejącej stacji paliw kolidującej z przebiegiem tego wariantu. Niezbędne jest wcześniejsze opracowanie sposobów postępowania w tym zakresie i spełnienie wymogów administracyjnych z tym związanych. Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji w warunkach właściwej organizacji i sprawności systemu rozwiązań gospodarowania odpadami nie stanowi o długookresowym i bezpośrednim oddziaływaniu na komponenty środowiska.
20. Warunki hydrogeologiczne terenu są wyjątkowo niekorzystne dla projektowanego przedsięwzięcia – w aspekcie odprowadzania wód opadowych i spływowych z drogi do gruntu, w zakresie zagrożenia dla użytkowego poziomu wód podziemnych wzdłuż przeważającej (90%) części projektowanej drogi. Występujący w tej części trasy pierwszy poziom wodonośny o charakterze użytkowym nie posiada naturalnej izolacji od powierzchni. Ponad 70% powierzchni dokumentowanego terenu stanowiącego północną i centralną część znajduje się w obrębie występowania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 214 „Działdowo”. Dodatkowo niekorzystnym czynnikiem jest stosunkowo wysokie położenie swobodnego zwierciadła wody podziemnej, co w znacznym stopniu ułatwia bezpośredni i to w stosunkowo krótkim okresie czasowym, dopływ ewentualnych zanieczyszczeń powierzchniowych do warstwy wodonośnej.
21. Projekt odwodnień drogi jest na obecnym etapie prac koncepcyjnych dość ogólnikowy. Zakłada on, na większości trasy wariantów inwestycyjnych odprowadzanie ścieków do rowów trawiastych, a potem, po podczyszczeniu w tych rowach – do gruntu. Są to, jak oceniono w niniejszym *Raporcie* założenia zbyt optymistyczne. Z powodu prognozowanych na podstawie strumienia pojazdów stężeń w ściekach z drogi głównej zanieczyszczenia jakim jest zawiesina ogólna oraz w związku z niekorzystnym układem hydrogeologicznym istnieje konieczność ujmowania odpływów z drogi głównej w

szczelną kanalizację deszczową oraz podczyszczanie tych ścieków z zawiesiny.. Nie znajduje natomiast uzasadnienia instalowanie za separatorami zawieszin separatorów węglowodorów ropopochodnych. Ścieki z dróg serwisowych i zbiorczych mogą być odprowadzane do rowów trawiastych, które będą w stanie je oczyścić z zawiesiny do stężeń niższych niż dopuszczalne.

22. Konieczne jest uzyskanie wymaganych pozwoleń wodno-prawnych na budowę urządzeń wodnych – separatorów i późniejszy zrzut ścieków opadowych do gruntu. Niezbędne też będzie, w trybie art. 147 Poś wykonanie badań odbiorczych skuteczności działania ewentualnie zainstalowanych separatorów zawieszin.
23. Aby nie dopuścić do pogorszenia istniejących stosunków wodnych oraz zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w czasie rozbudowy drogi, należy w czasie prowadzenia robót budowlanych zapewnić odpowiednią organizację robót polegającą m. in. na zapewnieniu właściwego składowania materiałów budowlanych, zorganizowaniu zaplecza socjalnego dla wykonywanych robót; nie dopuścić do zniszczenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu (wykonanie szczegółowej inwentaryzacji); z terenu baz budowlanych odprowadzać ścieki bytowe i składować materiały zgodnie z obowiązującymi zasadami.
24. W związku z budową nowego śladu drogi i poszerzaniu w niektórych miejscach starego – w kilku miejscach nastąpi wyłączenie z użytkowania pasa terenów rolniczych oraz bardzo ograniczone – lokalne oddziaływania drogi na gleby. Analiza struktury i przeznaczenia gruntów dowodzi, że nie są to ziemie orne wysokiej kategorii, choć nadające się do uprawy. W związku z budową drogi krajowej nastąpi nie tylko wyłączenie pasa pól pod drogę, ale również zwiększenie niekorzystnych oddziaływań poprzez zanieczyszczenie powietrza na tereny rolnicze położone wzdłuż pasa przyszłej arterii. Te ostatnie oddziaływania sukcesywnie maleją, wobec zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów.
25. Na podstawie przeprowadzonego rozpoznania można stwierdzić, że nie występują zagrożenia dla środowiska w zakresie emisji promieniowania elektromagnetycznego związane z prowadzeniem robót i eksploatacją zmodernizowanej drogi.
26. Droga, zarówno w czasie jej modernizacji jak i eksploatacji nie wygeneruje oddziaływań transgranicznych.
27. Oddziaływania z proponowanych przez projektantów lokalizacji zaplecza budowy, pod warunkiem wykorzystania powstających odpadów i sugerowanego wyposażenia placów budowy będą niewielkie. Opisano wskazówki w tym zakresie. Teren ten, po zakończeniu prac budowlanych, powinien zostać zrekultywowany.
28. Możliwość wygenerowania w związku z inwestycją konfliktu społecznego jest umiarkowana, a zaproponowany dalej docelowy przebieg wariantu inwestycyjnego winien jeszcze te oddziaływania zminimalizować.
29. Na podstawie przeanalizowanych szeregu elementów środowiska oraz wpływu, jakie może mieć na nie przebieg przebudowywanego odcinka drogi stwierdzono, że **sumaryczne** oddziaływania środowiskowe trzech analizowanych wariantów inwestycyjnych są bardzo zbliżone i nie pozwalają na jednoznaczny wybór do dalszych etapów projektowania, któregośkolwiek z wariantów, jako lepszego od pozostałych. Znaczne różnice stwierdzone w toku analiz środowiskowych zlokalizowane są na różnych fragmentach każdego z rozpatrywanych wariantów inwestycyjnych. W powyższej sytuacji należy brać pod uwagę lokalizację najistotniejszych kolizji każdego z wariantów z poszczególnymi elementami środowiska i zaproponować do dalszych prac projektowych korytarz wynikający z poprowadzenia osi nowej drogi S7 z możliwym ominięciem głównych kolizji środowiskowych – korzystając z proponowanych trzech rozpatrywanych przebiegów

inwestycyjnych. Najmniej kolizji z elementami środowiska wygeneruje następujący, sugerowany do realizacji korytarz drogi: od początku opracowania do węzła „Tatary” – przebieg zgodny z proponowanym wariantem niebieskim; od węzła „Tatary” do końca opracowania – przebieg zgodny z proponowanym wariantem żółtym. Sugeruje się Organowi dokonanie takiego wpisu o lokalzacji przedsięwzięcia w przygotowywanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

30. Oddziaływania środowiskowe związane z realizacją budowy drogi będą zminimalizowane jedynie w przypadku zastosowania się projektantów i wykonawców robót budowlanych do wielu sugestii i wytycznych zawartych w „Raporcie...”. **Uwagi te winno się wyspecyfikować w przygotowywanej dla przedsięwzięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

OPRACOWALI „Raport” i streszczenie:

mgr Andrzej Jamiołkowski

inżynier -specjalista II stopnia

**biegły z listy Ministra Ochrony Środowiska,
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa**

d/s sporządzania ocen oddziaływania obiektów na środowisko
pozycja listy Ministra nr 629

biegły z listy Wojewody Warmińsko – Mazurskiego

d/s sporządzania ocen oddziaływania obiektów na środowisko
pozycja listy Wojewody nr 2



dr inż. Iwona Łaźniewska

inżynier ochrony środowiska

mgr inż. Jerzy Łaźniewski

inżynier ochrony środowiska

zagadnienia geologiczne i hydrogeologiczne
opracował

mgr inż. Edward Chuć

geolog, hydrogeolog