

Przedmiotem niniejszego Raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego jest przedsięwzięcie polegające na „Budowie drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Miłomłyn – Olsztynek, od km 134+903,5 do km 175+814”.

Inwestorem niniejszego zadania jest – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie.

Główne kierunki polityki społecznej wynikające z „Koncepcji polityki przestrzennej zagospodarowania kraju” (obwieszczenie Prezesa RM z dnia 26 lipca 2001r, MP Nr 26 z 16 sierpnia 2001r) przewidują m.in. w sferze rozwoju transportu drogowego kreowanie sieci zrównoważonego systemu transportowego opartego o sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu. Droga ekspresowa S7 leży w dodatkowym korytarzu transportowym Gdańsk – Warszawa – Lublin – Kowel – Odessa, zarekomendowanym na konferencji w Helsinkach do dalszych studiów. Droga ekspresowa S7 jest również ujęta w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 roku w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334 z późniejszymi zmianami).

Stanowić ona będzie, wraz z drogą krajową Nr 16 i 51 podstawowy układ drogowy stabilizujący możliwości rozwojowe województwa warmińsko-mazurskiego określone w zatwierdzonym planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

Celem inwestycji jest zwiększenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu podróży, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa Warmińsko – Mazurskiego, powiatów: Ostróda i Olsztyn i na terenach gmin: Miłomłyn, Ostróda, Grunwald z siedzibą w Gierzwaldzie i Olsztynek.

Początek odcinka umiejscowiony jest przy istniejącej drodze krajowej nr 7 na wysokości obwodnicy Miłomłyna w km 134+903,50, zaś koniec przed projektowaną obwodnicą Olsztyńska w km 177+300.

Na uwagę zasługuje również fakt, że w celu minimalizacji oddziaływań związanych z budową zupełnie nowego korytarza transportowego dla planowanej drogi ekspresowej S7, w znacznej części wykorzystano istniejący korytarz drogi krajowej nr 7, z ustabilizowanym wpływem na środowisko oraz ludzi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie analizowano w kontekście oddziaływania na poszczególne elementy środowiska z uwzględnieniem:

- wariantu „0” i wariantu polegającego na realizacji przedsięwzięcia,
- wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym,
- fazy budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

Z analizy przeprowadzonej w niniejszym raporcie wynika, że:

1. Droga S7 została wyznaczona na terenach rolniczych, cechujących się dobrymi glebami. Stąd należy przyjąć, że grunty przeznaczone pod budowę drogi ulegną bezpowrotnej utracie. Natomiast pozostałe w pasie drogowym grunty, które nie zostaną przeznaczone pod zabudowę, zostaną przekwalifikowane i utracą swój rolniczy charakter.
2. Warunki wodne są również bardzo zróżnicowane, przy czym najczęściej woda występuje albo bardzo płytko, albo brak jej całkowicie w objętej badaniami strefie lub też pojawia się ona jedynie w postaci sączeń.
3. Na znacznej części trasy warunki gruntowe pozwalają na odprowadzanie oczyszczonych zgodnie z obowiązującymi przepisami wód opadowych, w głąb podłoża, z uwzględnieniem warunków hydrologicznych.
4. Z rozpoznania warunków geotechnicznych posadowienia wynika, że w dnach zagłębień wytopiskowych i rynien należy liczyć się z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, tj. z jednoczesnym występowaniem słabonośnego podłoża oraz wysokiego poziomu wody gruntowej. W rejonach takich konieczne będą daleko idące zabiegi uzdatniające podłoże, lub wymiana gruntu. Możliwe będzie przy tym zastosowanie nowoczesnych technologii, jak np. bardzo lekkie nasypy z keramzytu, wykonane z użyciem pianobetonu lub z elementów styropianowych. W miejscach o szczególnie dużej miąższości gruntów organicznych, a zwłaszcza w rejonach, gdzie spadek mineralnego dna zagłębień powoduje dużą zmienność miąższości warstwy słabej, koniecznym może okazać się podparcie nasypu za pomocą kolumn piaskowych lub nawet pali. Wymiana gruntów organicznych nie powinna przekraczać głębokości ok. 5 m p.p.t. Podczas robót związanych z uzdatnieniem podłoża konieczne będzie odwadnianie wykopów za pomocą igłofiltrów lub drenaży zakładanych na czas budowy.
5. Z analizy dostępnych dokumentów wynika, że projektowana droga koliduje z ciekami, przez które projektuje się wykonanie obiektów mostowych.

W Wariancie I (w tym Wariant IA) podstawowym przewidywanych jest 5 obiektów mostowych, natomiast w Wariancie II – 2 obiekty mostowe.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa urządzeń melioracyjnych.

Na przekroczenie cieków wodnych oraz wykonanie urządzeń wodnych, zgodnie z ustawą z dnia 18.07.2001r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz.U. z 2005 roku Nr 239 poz. 2019 z późniejszymi zmianami), na etapie projektu budowlanego konieczne będzie uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

6. Wyniki wykonanych obliczeń prognostycznych emisji hałasu 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 dla odcinka Małdyty-Ostróda 55 m od krawędzi drogi w porze dziennej a w porze nocnej ok. 190 m oraz dla odcinka Ostróda-Olsztynek – od krawędzi drogi w porze dziennej a w porze nocnej ok. ,
 - przy prognozowanym dla roku 2025 natężeniu ruchu - zasięg oddziaływania hałasu wzrośnie na odcinku Małdyty-Ostróda do 75 m w porze dziennej i ok. 255 m w porze nocnej, natomiast na odcinku Ostróda-Olsztynek do w porze dziennej i w porze nocnej.

Przeprowadzona analiza oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S7 wskazuje na znaczny zasięg oddziaływania emitowanego z drogi hałasu, nie wskazuje jednak na konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, pod warunkiem zrealizowania wszystkich zabezpieczeń akustycznych określonych w niniejszym opracowaniu, takich jak ekrany akustyczne.

7. Analiza wpływu planowanej modernizacji drogi na powietrze atmosferyczne doprowadziła do wniosku, że poruszające się po planowanej drodze pojazdy będą źródłem przekroczeń wartości dopuszczalnych ze względu na ochronę użytków rolnych. Zasięg tych przekroczeń, przy braku zabezpieczeń, będzie wynosił do ok. 35 m od skrajni drogi.
8. Analizowane Warianty I (oraz IA) i II kolidują z ichtiologicznym rezerwatem przyrody „Rzeka Drwęca” i obszarem siedliskowym Natura 2000 PLH 280001 Dolina Drwęcy. Zakres tej ingerencji zostanie znacznie ograniczony, o ile zostaną zastosowane zaproponowane rozwiązania minimalizujące, tj. stworzenie wydłużonych przejść przez odcinki doliny rzecznej, wykonanie konstrukcji obiektów inżynierskich niekolidujących z korytem rzeki.

Do nich zaliczono budowę mostów i estakad bez stosowania podpór i filarów posadowionych w dolinach tych cieków i na ich skłonach.

Za szczególnie ważne dla zasobów przyrodniczych uznano potrzebę stworzenia zabezpieczeń przed możliwością zanieczyszczenia wód Drwęcy i jej dopływów. Bardzo ważnym elementem służącym ochronie ostoi Natury 2000 i rezerwatu przyrody będzie wdrożenie w dolinie Drwęcy procedury monitoringu przyrodniczego i środowiska.

9. Oba warianty projektowanej trasy przecinają trzy Obszary Chronionego Krajobrazu „Kanału Elbląskiego”, „Lasów Taborskich” i „Doliny Górnej Drwęcy”. Ingerencja odnosi się w ich brzegowe lub graniczne fragmenty. Jednakże zakres ingerencji Wariantu II jest nieco większy niż Wariantu I. Przedsięwzięcie nie koliduje z innymi formami ochrony przyrody i w niewielkim zakresie oddziałują na lokalny krajobraz.

Ograniczenie wpływu na środowisko jest uzależnione od sprawności działania wszystkich zaproponowanych urządzeń proekologicznych oraz realizacji ewentualnych ograniczeń eksploatacyjnych dróg wynikających z ustalonych dla niej warunków korzystania ze środowiska.

W celu ograniczenia uciążliwości drogi, przewiduje się realizację:

- pasów zieleni izolacyjnej i dogęszczającej w rejonach gleb cennych dla produkcji rolnej oraz w rejonach przekroczeń standardów emisji do powietrza,
- szczelnego systemu odprowadzania spływów opadowych na odcinkach występowania środowiska gruntowo-wodnego o wysokiej wrażliwości,
- przepustów wzdłuż cieków i przepustów suchych, służących jako przejścia dla zwierząt,
- ekranów akustycznych do ochrony terenów chronionych akustycznie oraz zabudowy mieszkaniowej.

Z analizy przeprowadzonej w niniejszym raporcie wynika, że porównując wariant „0” tzn. polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia w omawianym terenie z wariantem polegającym na realizacji przedsięwzięcia, zdecydowanie korzystniejszym jest realizacja przedmiotowego zadania, która przyczyni się nie tylko do poprawy stanu drogi na tym odcinku i usprawni poruszanie się pojazdów, ale wpłynie na poprawę stanu środowiska oraz zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego. Uwzględniając aspekt społeczno-funkcjonalny można stwierdzić, że realizacja projektu zwiększy dostępność ekonomiczną i komunikacyjną regionu.

Z zaproponowanych wariantów przebiegu nowej trasy S7 zdecydowanie najkorzystniejszym dla środowiska jest Wariant podstawowy I.

Zadecydowały o tym m.in. następujące uwarunkowania:

- analizując skutki każdego wariantu dla wód płynących, nie stwierdzono istotnej przewagi, któregoś z wariantów,
- analizując skutki każdego wariantu dla gleb, szczególnie klas wysokich i średnich, nie stwierdzono przewagi, któregoś z wariantów,

- jako że Wariant I podstawowy i II przebiegają w sąsiedztwie istniejącej drogi nr 7 (tzw. wariantu zerowego), stąd realizacja każdego z wariantów, z punktu widzenia zasobów przyrodniczych, miałyby podobne skutki. Nie dotyczy to jednak odcinka Wariantu II między Szyldakiem a Rychnowem, gdzie Wariant II przecinałby enklawę leśną będącą ostoją zwierząt chronionych i łownych. Stąd ta okoliczność wskazuje za korzystniejszy Wariant I omijający ten kompleks leśny będący w gestii Nadleśnictwa Jagiełek,
- Wariant II w większym zakresie ingeruje w Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Górnej Drwęcy” niż Wariant I. Dotyczy to odcinka między Ostródą i Grabinem oraz między Szyldakiem i Rychnowem. Stąd z tego punktu widzenia wariant I powinien być preferowany,
- ingerencja w walory krajobrazowe Wariantów I (IA) oraz II jest podobna. Wariant II w znacznie większym zakresie niż wariant I ingeruje w krajobraz seminaturalny pól i wzniesień morenowych, jako że został generalnie wyznaczony po obszarach dotychczas w większym stopniu niezainwestowanym. Natomiast wariant I został zlokalizowany w znacznej mierze na styku z dzisiejszym przebiegiem drogi nr 7. Dlatego w porównaniu z wariantem II należy określić go jako bardziej oszczędny dla terenów agrocenoz stanowiących charakterystyczny element tego krajobrazu. Stąd z tego punktu widzenia wariant I powinien być preferowany,
- ingerencja w zasoby zabytków kultury i zasobów archeologicznych jest podobna w każdym z rozpatrywanych wariantów drogi S7,
- z punktu widzenia oddziaływań akustycznych na tereny chronione przed hałasem należy stwierdzić, że oba warianty są równoważne. W obu przypadkach konieczne będzie wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w formie ekranów i pasów zieleni izolacyjnej,
- natomiast nie należy realizować wariantu alternatywnego, omijającego przejście przez obszar Natura 200 na terenach Lasów Taborskich. Taki wariant spowodowałby bardzo poważne perturbacje przyrodnicze, znacznie poważniejsze niż w wypadku wariantu I oraz II.

Ostatecznie z procedury analizy wariantów wynika, że wariant I z punktu widzenia zasobów jest korzystniejszy niż wariant II i wariant alternatywny.

ZAŁĄCZNIKI:

1. Lokalizacja wariantów drogi w skali 1:50 000
2. Oddziaływanie wariantów I, IA, II na środowisko i ludzi wraz działaniami minimalizującymi dla prognozy ruchu na rok 2025 w skali 1:10 000