



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 23 marca 2009 r.

RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit a trybu pierwsze, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, zwanej dalej „OOS”) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca,

o k r e ś l a m

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II i jest w całości zlokalizowane na terenie województwa mazowieckiego w powiatach: warszawskim – zachodnim (dzielnica Ursynów), pruszkowskim (gmina Raszyn), piaseczyńskim (gminy: Lesznówola i Tarczyn) oraz grójeckim (gmina Grójec).

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.
2. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6⁰⁰ do 22⁰⁰).
3. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren uporządkować. Organizować roboty w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
4. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
5. Składowanie i przetwarzanie odpadów, które będą powstawały w trakcie realizacji

przedsięwzięcia będzie mogło się odbywać jedynie w miejscach do tego wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji – z wykluczeniem terenów objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.).

6. Zdejmowaną podczas robót ziemnych wierzchnią warstwę ziemi organicznej należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy.
7. Kruszywa budowlane na potrzeby budowy należy pobierać wyłącznie z obszarów nie należących do sieci Natura 2000, jak również rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych, zgodnie z udzielonymi koncesjami.
8. Zaplecze budowy należy lokalizować w miarę możliwości w jak największej odległości od terenów z zabudową mieszkaniową oraz poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
9. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
10. Wycinkę drzew i krzewów należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).
11. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
12. W projekcie kształtowania zieleni izolacyjnej wzdłuż nowej drogi należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków np.: jarząb szwedzki, głóg, dzika róża, bez czarny, oliwnik, rajske jabłonie, śliwa ałyczna, śnieguliczka itp. jak również płożących iglaków oraz należy wykluczyć stosowanie torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń.
13. W przypadku wykrycia gniazd bociana białego w liniach rozgraniczających budowanej drogi lub w jej najbliższym sąsiedztwie należy je przenieść (wyłącznie w terminie poza okresem lęgowym wymienionego gatunku – czyli od połowy sierpnia do połowy marca).
14. W przypadku stwierdzenia kolonii lęgowych jaskółek brzegówek w ziemnych (piaszczystych) skarpach budowlanych, prace wokół stanowisk tego gatunku należy przerwać aż do zakończenia lęgów jaskółek – czyli do połowy sierpnia.
15. Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.

III. W projekcie budowlanym uwzględnić.

1. Budowę ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie na następujących odcinkach drogi:
 - a) po stronie prawej:
 - od km 0+740 do km 3+400 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 2660 m,
 - od km 4+460 do km 10+800 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 6340 m,
 - od km 10+790 do km 11+550 – ekran o wysokości 6 m i długości 760 m,
 - od km 13+370 do km 14+260 – ekran o wysokości 6 m i długości 890 m,
 - od km 15+040 do km 16+150 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1110 m,
 - od km 16+250 do km 17+010 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 760 m,
 - od km 17+320 do km 20+300 – ekran o wysokości 6 m i długości 2980 m,
 - od km 20+540 do km 21+060 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 520 m,
 - od km 21+180 do km 21+980 – ekran o wysokości 6 m i długości 800 m,
 - od km 22+100 do km 23+830 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1730 m,
 - od km 25+100 do km 25+690 – ekran o wysokości 8 m i długości 590 m,
 - od km 26+080 do km 27+380 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1300 m,
 - od km 27+740 do km 29+250 – ekran o wysokości 4,5-8 m i długości 1510 m,
 - b) po stronie lewej:
 - od km 0+750 do km 1+700 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 950 m,
 - od km 3+020 do km 3+220 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 200 m,
 - od km 3+200 do km 8+800 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 5600 m,

- od km 9+780 do km 11+550 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1770 m,
- od km 12+130 do km 13+000 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 870 m,
- od km 15+700 do km 17+630 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1930 m,
- od km 20+000 do km 21+060 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1060 m,
- od km 21+180 do km 21+980 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 800 m,
- od km 23+710 do km 24+110 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 400 m,
- od km 24+800 do km 25+690 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 890 m,
- od km 26+080 do km 27+180 – ekran o wysokości 4,5 m i długości 1100 m,
- od km 27+740 do km 29+250 – ekran o wysokości 4,5-8 m i długości 1510 m.

W przypadku zmiany pikietażu trasy na dalszych etapach projektowych dopuszcza się 10% zmianę długości ekranów.

Ekran akustyczny winny być nieprzeźroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie węzłów i przejazdów drogowych oraz w miejscach, w których pogorszyłyby się warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowie ludzi. Ekran przeźroczyste powinny mieć wbudowane czarne prążki w odstępach co 10 cm a na ich górnej krawędzi powinna być umieszczona nieprzeźroczysta belka o wysokości 10 cm.

2. Odwodnienie za pomocą systemu otwartych rowów trawiastych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. Wody opadowe z obiektów mostowych należy zebrać przez system kanalizacji deszczowej. Przed wylotem wód opadowych z kanalizacji deszczowej do odbiornika należy zastosować osadnik zawieszony.
3. Zastosowanie izolacyjnych pasów zwartej zieleni o szerokości co najmniej 5 m, z rzędami drzew i krzewów na następujących odcinkach drogi:
 - od km 24+600 do km 25+100, po stronie prawej,
 - od km 25+710 do km 26+110, po stronie prawej,
 - od km 25+710 do km 26+170, po stronie lewej.
 Gatunki drzew i krzewów należy dobrać w sposób zapewniający zwartą i wielopiętrową strukturę roślinności z podsadzeniami krzewów od strony drogi. Należy sadzić gatunki rodzime, występujące na danym terenie, od strony drogi należy sadzić roślinność bardziej odporną na zanieczyszczenia pochodzące z dróg, w tym zasolenie.
4. Budowę następujących przejść dla zwierząt:
 - przejście dolne dla średnich zwierząt ok. km 13+925 o szerokości 40 m i wysokości 4 m,
 - przejście dolne dla małych zwierząt w rejonie rzeki Tarczynki ok. km 21+295 o szerokości 35 m i wysokości 1 m,
 - przejście dolne dla dużych zwierząt ok. km 23+000 o szerokości 50 m i wysokości 4 m.
5. Zaprojektowanie przejść dla małych zwierząt w postaci przepustów rozmieszczonych co 100 – 150 m w przypadku stwierdzenia miejsc migracji tych zwierząt. Przepusty na ciekach wodnych należy wyposażyć w suche półki dla zwierząt, wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuście. Półki muszą w sposób ciągły łączyć się z terenem na zewnątrz przepustu, aby były łatwo dostępne dla małych ssaków i płazów. Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków. Przepusty powinny mieć szerokość min. 2 m. i wysokość min. 1,5 m.
6. Ograniczenie do minimum ingerencji w przecinane przez trasę S7 ciek wodny, w szczególności należy dążyć do wykluczenia dodatkowej ich regulacji w związku z budową przepustów drogowych.
7. Zaprojektowanie, na całej długości drogi, ogrodzenia ochronnego z siatki metalowej z metalowymi słupami (z wyjątkiem odcinków, na których występuje ekran akustyczny). Siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi. Wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić, co najmniej 220 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 40 cm – 60 cm na odcinkach do 300 m (w każdą stronę) od każdego z projektowanych przejść dla zwierząt.
8. Na odcinku od km 25+000 do km 26+500 w rejonie szkoły w m. Pamiątka przyjęcie rozwiązania wg wariantu alternatywnego (odgięcie trasy + wykop oraz ekran akustyczny).

IV. Należy wykonać badania monitoringowe.

Przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz gospodarki ściekowej pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odbiornika – min. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych.

V. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której należy porównać ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód podziemnych (włącznie z analizą składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiornika). Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa złożyła do Wojewody Mazowieckiego wniosek z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, pismem z dnia 4 grudnia 2008 r., znak RDOŚ-14-WOO-6613-23/08/bp poinformował Inwestora, że jest organem właściwym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś, tj.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
- 2) raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko; treść przedłożonego raportu OOS wraz z aneksami, jest zgodna z art. 52 Poś oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej;
- 3) kopię mapy ewidencyjnej z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia;
- 4) uwagi i wnioski złożone w terminie „21 dni dla społeczeństwa”.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust 1 pkt 1 Poś, a także w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca co zapewni usprawnienie ruchu z północy na południe Polski. Projektowana droga ekspresowa ma na celu wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum Warszawy, a w konsekwencji usprawnienie ruchu w centrum miasta, skrócenie czasu przejazdu przez centrum Warszawy oraz w kierunku miejscowości zlokalizowanych na południe od Warszawy.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia ma charakter ponadlokalny oraz znaczenie międzynarodowe, ponieważ droga S-7, oznaczona w sieci dróg międzynarodowych symbolem E-77, jest drogą prowadzącą ruch z północy Polski (Gdańsk) do przejścia granicznego ze Słowacją w Chyżnem. Docelowym zadaniem inwestycyjnym jest dostosowanie drogi nr 7 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej o całkowicie ograniczonej dostępności.

Analizowano pięć wariantów przebiegu trasy (wariant I, wariant II, wariant III, wariant IV i wariant IVa) oraz wariant „zerowy” polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia.

Wariant 0 oznacza pozostawienie trasy w stanie istniejącym, co nie narusza istniejących powiązań lokalnych, lecz wyklucza zaliczenie jej do klasy dróg ekspresowych.

Wariant I zakłada poprowadzenie drogi ekspresowej po istniejącym śladzie oraz dobudowę dróg równoległych, przejazdów, węzłów, z korektą nienormatywnej geometrii poziomej i pionowej. Długość analizowanego odcinka w tym wariantie wynosi ok. 21,8 km. Początkiem trasy w wariantie I jest włączenie dwujezdniowej drogi w projektowany węzeł „Magdalenka” na przecięciu z drogą wojewódzką nr 721 (ok. km 388+713). Natomiast koniec trasy polega na podłączeniu drogi do wykonywanej obwodnicy Grójca w rejonie km 410+572 m, wg pikietaża istniejącej drogi krajowej nr 7.

Wariant II jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy drogi ekspresowej w całkowicie nowych korytarzach. Długość trasy w wariantie II wynosi ok. 29,011 km. Prowadzi od węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy (S-2) do początku wykonywanej obwodnicy Grójca w rejonie km 410+572 wg pikietaża istniejącej drogi krajowej nr 7. Od węzła „Tarczyn II” projektowana trasa biegnie po starym śladzie drogi nr 7. W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych, w gminie Tarczyn nastąpiła korekta przebiegu trasy w miejscowości Pamiątka na odcinku od km 25+000 do km 26+500. Zmiana uwzględnia odsunięcie projektowanej drogi S-7 od szkół, polega na zmianie geometrii trasy oraz poprowadzeniu jej w wykopie.

Wariant III zakłada poprowadzenie trasy po nowym śladzie, tak, aby maksymalnie wykorzystać stary korytarz drogi krajowej nr 7. Początkiem trasy w wariantie III jest włączenie dwujezdniowej drogi w projektowany węzeł „Lotnisko” (km 0+300) na Południowej Obwodnicy Warszawy (S2), następnie włączenie w obwodnicę Tarczyna i dalej planowana trasa biegnie po istniejącej drodze do początku wykonywanej obwodnicy Grójca w rejonie km 410+572 wg pikietaża istniejącej drogi krajowej nr 7. Długość trasy w wariantie III wynosi 29,386 km.

Wariant IV to propozycja poprowadzenia trasy S-7 po nowym śladzie od węzła „Lotnisko” do miejscowości Podole, gdzie projektowana trasa S-7 łączy się ze starym śladem drogi krajowej nr 7 (km 29+000). Jest on zgodny z wariantem II do Węzła Złotokłos zlokalizowanym w km 16+300. Na dalszym odcinku trasa została poprowadzona przez rezerwę terenu przeznaczoną pod budowę autostrady A-1. W miejscowości Prace Małe, na przecięciu się projektowanej trasy z drogą wojewódzką nr 876 zaprojektowano Węzeł Tarczyn. Od tego miejsca trasa biegnie w kierunku starej drogi nr 7 przechodząc przez miejscowości: Wylezin, Pawłowice, Skrzeczeniec. W miejscu zaprojektowanego węzła Tarczyn II (km ok. 28+300) trasa łączy się z istniejącą drogą nr 7. Długość trasy analizowanego odcinka w wariantie IV wynosi ok. 29,852 km.

Wariant IVa jest alternatywą dla wariantu IV. Przebieg wariantu IVa jest zgodny z przebiegiem i rozwiązaniami wariantu IV do węzła „Tarczyn” (km 20+700). Na odcinku od projektowanego węzła do km 23+000 trasa nieznacznie odchyła się w kierunku starej drogi nr 7 w stosunku do wariantu IV. Od miejscowości Stefanówka zmieniono przebieg drogi S-7 zbliżając się do miejscowości Kawęczyn. Dalej trasa biegnie aż do miejscowości Głuchów, gdzie projektowana trasa łączy się ze starą drogą krajową nr 7 w miejscu zaprojektowanego węzła Tarczyn II (km ok. 28+700). Włączenie projektowanej drogi S-7 w stary ślad zostało przesunięte w stosunku do Wariantu IV. Długość trasy analizowanego odcinka w wariantie IVa wynosi ok. 29,470 km.

Zaniechanie rozbudowy przedmiotowego fragmentu drogi spowoduje jego dalsze techniczne niszczenie, co w efekcie pogłębi problemy związane z prowadzeniem ruchu i doprowadzi do dalszego spadku poziomu bezpieczeństwa. Pozostawienie drogi w stanie istniejącym nie narusza istniejących powiązań lokalnych, lecz całkowicie wyklucza zaliczenie jej do klasy dróg ekspresowych. Dodatkowo, przy uwzględnieniu wzrostu natężenia ruchu, obecny układ jezdni nie pozwoli na płynny ruch pojazdów w tym rejonie.

W związku z powyższym analizie poddano pozostałe pięć wariantów inwestycyjnych: I, II, III, IV, IVa. Należy podkreślić, iż warianty IV i IVa powstały w skutek uwag i wniosków złożonych min. przez mieszkańców gminy Tarczyn w trakcie konsultacji społecznych. Główną zaletą wariantów było maksymalne wykorzystanie korytarza zarezerwowanego w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tarczyn pod budowę autostrady, co w sposób znaczny wpływa na zmniejszenie liczby wyburzeń. Obydwa warianty są korzystne dla tych mieszkańców, których posesje kolidują z przebiegiem trasy według pozostałych wariantów.

Realizacja inwestycji według wariantu I wywiera największy wpływ na ludzi zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. Konieczne bowiem będą liczne wyburzenia zwartej zabudowy po obydwu stronach przebudowywanej drogi, w rejonie planowanych węzłów, szczególne znaczenie ma to w miejscowościach: Jabłonowo, Kolonia Warszawska, Grzędy, Tarczyn i Kopana. Ponadto

w znacznym stopniu wpłynie negatywnie na rozwój obszarów, przez które będzie przechodzić planowana inwestycja, ze względu na liczne obiekty przemysłowe i handlowo – usługowe.

Realizacja planowanej trasy według wariantu III, podobnie jak w przypadku wariantu I, spowoduje zwiększenie ilości wyburzeń zabudowy zwartej a także znacznie wpływa na możliwość rozwoju gminy Tarczyn. Wariant II natomiast pozwala przede wszystkim na znaczące ograniczenie ilości wyburzeń zabudowy zwartej i znacznie ułatwia poprowadzenie połączeń lokalnych w miejscowościach, gdzie zaplanowano lokalne obejścia. Konieczne jest zajęcie dodatkowych terenów pod planowane obejścia i węzły, jednak nie wpłynie to znacząco na rozwój lokalny, gdyż korytarz drogi w wariantcie II zlokalizowano głównie na terenach rolniczych.

Najkorzystniejszy przebieg pod względem oddziaływania na kolizje z istniejącą zabudową w gminie Tarczyn mają warianty IV i IVa. Jednakże droga według obydwu wariantów poprowadzona jest w obszarze chronionego krajobrazu Dolina Rzeki Jezioroki po nowym śladzie i z tego względu ma najmniej korzystny wpływ na obszary chronione, cenne przyrodniczo, w tym rośliny i zwierzęta, między innymi ze względu na przecięcie korytarzy ekologicznych oraz naruszenie zróżnicowanych ekosystemów (co ma również wpływ na walory krajobrazowe obszaru). Ponadto przewiduje się, że realizacja inwestycji wg wariantów IV i IVa spowoduje wycinkę największej liczby drzew.

Największą akceptację mieszkańców oraz władz samorządowych podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych uzyskał wariant II.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe aspekty za najkorzystniejszy zarówno dla środowiska, jak również ze względów społecznych i technicznych uznaje się wariant II.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji określono:

- 1) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt II sentencji decyzji);
- 2) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji);
- 3) obowiązek wykonania badań monitoringowych (pkt IV sentencji decyzji);
- 4) obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt V sentencji decyzji).

Ad 1), 2)

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości (w zakresie wpływu na powietrze) związanych z emisją substancji zanieczyszczających powstających podczas spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Dla prognozowanych natężeń ruchu przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wokół drogi. Prognozy wykazują na możliwość wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych stężenia dwutlenku azotu poza pas drogowy. Wewnątrz potencjalnej strefy podwyższonego oddziaływania substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących od ruchu pojazdów po drodze, będą znajdować się grunty rolne i zabudowa. W celu ochrony terenów graniczących z drogą zostaną zastosowane odpowiednie środki zabezpieczające środowisko. Elementami ograniczającymi rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń na tereny przyległe będą ekrany akustyczne oraz nasadzenia izolacyjnych pasów zwartej zieleni wysokiej i średniej o szerokości min. 5 m. Drzewa i krzewy będą zatrzymywały część zanieczyszczeń komunikacyjnych, zmniejszając tym samym ich kumulację na polach uprawnych a ponadto zwiększą wilgotność powietrza a zimą mniejszą nawiewanie śniegu z sąsiadujących terenów.

W okresie realizacji przedsięwzięcia podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Ponieważ będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. Należy jednak tak zoptymalizować czas pracy, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Prace budowlane

w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej będą prowadzone tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do godziny 22:00) a czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum. Teren zaplecza budowy trzeba w miarę możliwości lokalizować w jak największej odległości od terenów z zabudową mieszkaniową oraz poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia budynki mieszkalne podlegające ochronie akustycznej zostaną zabezpieczone poprzez zastosowanie ekranów akustycznych. Ekran akustyczny winny być nieprzeźroczysty, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie węzłów i przejazdów drogowych oraz w miejscach, w których pogorszyłyby się warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowie ludzi., gdzie zaleca się stosowanie ekranów przeźroczystych z wbudowanymi czarnymi prążkami w odstępach co 10 cm oraz belką o wysokości 10 cm umieszczoną na górnej krawędzi ekranów. W celu ochrony terenu wokół szkoły, jak i samego budynku szkoły w miejscowości Pamiątka, w sentencji decyzji wprowadzono warunek odgięcia trasy wg wariantu alternatywnego i przeprowadzenia jej w wykopie na odcinku od km 25+000 do km 26+500. Ustawa OOS wprowadza możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, na którym będzie min. możliwe doprecyzowanie parametrów ekranów akustycznych.

Zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych zostaną wyeliminowane przez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań technicznych. Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą poprzez rowy trawiaste, a na obiektach mostowych za pomocą kanalizacji deszczowej, do istniejących cieków wodnych. Istnieje potrzeba oczyszczenia spływów opadowych wynikająca z prognozy zanieczyszczeń oraz wymagań jakości zrzutów do odbiorników. W tym celu przewiduje się zastosowanie rozwiązań i urządzeń, w których wykorzystywane będą naturalne procesy samooczyszczania się wód opadowych: rowów trawiastych oraz urządzeń mechanicznych takich jak osadniki zawiesziny.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zdejmowaną podczas robót ziemnych wierzchnią warstwę ziemi organicznej należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy. Ponadto kruszywa budowlane na potrzeby budowy należy pobierać wyłącznie z obszarów nie należących do sieci Natura 2000, jak również rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych zgodnie z udzielonymi koncesjami. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Roboty należy organizować w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych. Składowanie i przetwarzanie powstałych odpadów nie będzie zachodzić na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody.

Na rozpatrywanym odcinku droga nie przecina żadnego obszaru należącego do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, zarówno istniejącego, jak i planowanego (w tym umieszczonego na tzw. Shadow List). Planowana droga nie przebiega również w bezpośrednim sąsiedztwie tych obszarów. Inwestycja nie przecina, jak również nie przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie parków narodowych, parków krajobrazowych oraz rezerwatów przyrody. Trasa przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Jeziorki po starym śladzie. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie występują cenne siedliska i gatunki, natomiast w okolicy m. Struga w odległości ok. 250 m od trasy zlokalizowane jest cenne siedlisko przyrodnicze – las łęgowy olszowo-jesionowy (kod 91E0). Powierzchnia siedliska wynosi 6,2 ha. Wiek drzew szacowany jest na 45-70 lat. Na odcinku tym nie zidentyfikowano gatunków roślin chronionych. Stan siedliska określono jako mało zniekształcony. Biorąc pod uwagę to, że maksymalny zasięg oddziaływań zanieczyszczeń powietrza wyniesie w newralgicznych punktach dla roku 2030 maksimum 200 m a wody spływające z drogi zostaną oczyszczone do standardów obowiązujących prawem, negatywne oddziaływanie na siedlisko lasu łęgowego nie wystąpi.

Jednakże realizacja inwestycji wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed

uszkodzeniami mechanicznymi. Ze względu na okres lęgowy ptaków wycinkę zieleni należy prowadzić wyłącznie poza okresem od marca do sierpnia włącznie.

W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia pochodzące z dróg, rodzime, występujące na danym terenie, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz do istniejącej zieleni) i w sposób zapewniający zwartą i wielopiętrową strukturę roślinności z podsadzeniami krzewów od strony drogi. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków np.: jarzab szwedzki, głóg, dzika róża, bez czarny, oliwnik, rajske jabłonie, śliwa ałyczka, śnieguliczka itp. jak również płożących iglaków oraz należy wykluczyć stosowanie torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń. Podczas wykonywania nasadzeń zostaną wzięte pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.

W przypadku wykrycia gniazd bociana białego w liniach rozgraniczających budowaną drogę lub w jej najbliższym sąsiedztwie należy je przenieść co nastąpi wyłącznie w terminie poza okresem lęgowym wymienionego gatunku – czyli od połowy sierpnia do połowy marca. Jednocześnie w razie stwierdzenia kolonii lęgowych jaskółek brzegówek w ziemnych (piaszczystych) skarpach budowlanych, prace wokół stanowisk tego gatunku należy przerwać aż do zakończenia lęgów jaskółek – czyli do połowy sierpnia.

Droga o znacznym natężeniu ruchu stanowić będzie barierę dla zwierząt migrujących. Nie wystąpi konflikt z siecią korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, natomiast w zasięgu inwestycji występują korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym. W celu zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi, w miejscach rozpoznanych jako najważniejsze szlaki migracyjne fauny zaprojektowano sieć przejść dla dużych i średnich zwierząt i przepustów dla małych zwierząt. Jednocześnie w przypadku zaprojektowania przepustów dla małych zwierząt na ciekach wodnych należy dążyć do wykluczenia dodatkowej ich regulacji. W celu uniknięcia kolizji zwierząt z pojazdami zaproponowano wygrozdzenie drogi siatką.

W obrębie inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne, które kolidują lub leżą w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Na obszarach stanowisk archeologicznych kolidujących z inwestycją wszelkie działania inwestycyjne wymagają przeprowadzenia wyprzedzających archeologicznych badań wykopaliskowych, natomiast na obszarach konserwatorskich stref archeologicznych (nieдоступnych do obserwacji powierzchniowej materialnych śladów starożytnego osadnictwa – zalesionych, ugorowanych, ale na których, ze względu na położenie w krajobrazie, można spodziewać się istnienia stanowisk archeologicznych) konieczne będzie przeprowadzenie archeologicznych badań sondażowych lub wzmoczony nadzór archeologiczny, ponadto w całym pasie projektowanej inwestycji w trakcie prowadzenia drogowych robót ziemnych wskazany będzie stały nadzór archeologiczny. Realizacja inwestycji musi być zgodna z przepisami odrębnymi w zakresie ochrony zabytków i opiece nad zabytkami.

Ad 3)

Na Inwestora nakłada się obowiązek przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska dotyczącego hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz gospodarki ściekowej pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odbiornika – min. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych.

Ad. 4)

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej. Należy porównać ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód podziemnych (włącznie z analizą składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiornika). Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować

dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś, organ wydający decyzję środowiskową dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - postanowienie z dnia 22 grudnia 2008 r., znak: ZNS.713-1357-5/08.EG oraz Ministrem Środowiska - postanowienie z dnia 14 listopada 2008 r. znak DONOOS-200D/dooś-4043/2008. Warunki zawarte w uzgodnieniach znalazły się w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ wydający decyzję środowiskową zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienia, zawiadomienie o wydanych uzgodnieniach, zawiadomienie o zakończeniu postępowania, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku danych o wydanej w sprawie decyzji). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursynów oraz w gminach Raszyn, Lesznowola, Tarczyn, Grójec, na stronie internetowej i w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W związku z art. 53 Poś organ wydający decyzję środowiskową zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursynów oraz w gminach Raszyn, Lesznowola, Tarczyn, Grójec).

W obwieszczonym przez organ terminie tj. od 17 grudnia 2008 r. do 7 stycznia 2009 r. oraz od 9 lutego 2009 r. do 5 marca 2009 r. złożono następujące uwagi i wnioski:

L.p.	Stanowisko strony	Ustosunkowanie się
1.	Pismo Sołtysa wsi Józefowice z dnia 2 marca 2009 r.	
1.1	Przedstawił swoje stanowisko w sprawie wariantów II i III.	Organ działa w ramach złożonego przez GDDKiA wniosku z dnia 26 maja 2008 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia. Inwestor przedłożył dokumentację tj.: ww. wniosek wraz z załącznikami, w tym raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zarekomendował realizację przedsięwzięcia według wariantu II. Organ prowadzący postępowanie administracyjne

L.p.	Stanowisko strony	Ustosunkowanie się
		uzyskał wymagane prawem uzgodnienia: Ministra Środowiska z dnia 14 listopada 2008 r. oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 22 grudnia 2008 r. Stanowiska wymienionych organów uzgadniających oraz przedłożony przez Inwestora raport wykazały, że realizacja wariantu II jest najkorzystniejsza zarówno dla środowiska, jak i ze względów społecznych i technicznych.
2.	Pismo Stowarzyszenia „Przyjazna Droga 721” z dnia 06 stycznia 2009 r.	
2.1	Prośba o informacje i odpowiedzi na pytania.	Poruszane w piśmie Stowarzyszenia problemy były szczegółowo omawiane na rozprawie środowiskowej w dniu 30 października 2008 r. w Tarcynie, jak również ujęte w Raporcie Oddziaływania na środowisko oraz Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowym. Do tych opracowań zainteresowani mieli prawo wglądu w terminie 21 dni dla społeczeństwa. Ponadto odpowiedzi na pytania zostały udzielone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w piśmie z dnia 20 lutego 2009 r., znak RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-007/08.
3.	Pismo Pani Grażyny Zagórowicz z dnia 07 grudnia 2008 r. oraz z dnia 17 grudnia 2008 r.	
3.1	Wniosek dotyczący budowy ekranów akustycznych w km od 26+080 do 26+500 (realizacja przedsięwzięcia wg wariantu II) .	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 1 sentencji decyzji.
4.	Pismo Pani Grażyny Zagórowicz z dnia 17 grudnia 2008 r.	
4.1	Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez Ministra Środowiska.	Minister Środowiska postanowieniem z dnia 14 listopada 2008 r. znak: DONOOS-200D/dooś-4043/2008 uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia wg wariantu II. Strona nie wniosła wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie do jego wniesienia. Organ ma obowiązek do odniesienia się do uwag i wniosków złożonych w terminie „21 dni dla społeczeństwa”. Wnioski zgłaszane w piśmie zostały uwzględnione w tekście jednolitym raportu, wyłożonym przez organ do wglądu dla społeczeństwa.
5.	Pismo Stowarzyszenia „krajowa7.pl” z dnia 16 grudnia 2008 r.	
5.1	Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez Ministra Środowiska.	Jak w pkt 4.
6.	Pismo Pana Dariusza Noiszewskiego z dnia 16 grudnia 2008 r.	
6.1	Wniosek o ponowne rozpatrzenie postanowienia sprawy przez Ministra Środowiska.	Jak w pkt 4.
7.	Pismo Stowarzyszenia „krajowa7.pl” z dnia 06 stycznia 2009 r.	
7.1	Wniosek o ponowne przeprowadzenie rozprawy środowiskowej.	Wniosku nie uwzględniono. Uwagi zgłaszane w piśmie wnioskodawcy zostały częściowo uwzględnione w tekście jednolitym raportu

L.p.	Stanowisko strony	Ustosunkowanie się
		wyłożonym przez organ do wglądu dla społeczeństwa.
8.	Pismo Państwa Moniki i Adriana Kociszewskich z dnia 27 lutego 2009 r.	
8.1	Zgłoszenie uwag i wniosków dotyczących korekty rozwiązań przebiegu drogi S-7.	W trakcie prowadzonych konsultacji społecznych uwzględniono wcześniejsze wnioski Państwa Kociszewskich dotyczące ich nieruchomości, tj. maksymalnie jak to możliwe odsunięto projektowaną trasę od ich nieruchomości, jak również zrezygnowano z wykonania wiaduktu nad trasą w ciągu drogi powiatowej w tym rejonie. Na wysokości przedmiotowej działki zaprojektowano ekran akustyczny.
9.	Pismo Pani Bogumiły Jabłońskiej z dnia 28 grudnia 2008 r.	
9.1	Wniosek o zmianę przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S-7 w rejonie działki nr 73 obręb Władysławów.	Wniosku nie uwzględniono. Przedmiotowa działka znajduje się ok. 200 m od projektowanej trasy S-7. Część działki nr 73 może kolidować z projektowanym dojazdem do wiaduktu w ciągu ulicy Żwirowej. W chwili obecnej nie przewiduje się zajęcia przedmiotowej działki w całości. Ponadto na wysokości przedmiotowej działki zaprojektowano ekran akustyczny.
10.	Pismo Stowarzyszenia „krajowa7.pl” z dnia 02 marca 2009 r.	
10.1	Wniosek o wystąpienie do inwestora o poprawienie pozostałych błędów w raporcie lub wydanie decyzji odmownej dla złożonego przez inwestora wniosku.	Wniosku nie uwzględniono. Uzupełnienia Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynikające ze zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych wniosków (w tym wniosków Stowarzyszenia) zostały uwzględnione w jednolitym tekście raportu, który był udostępniony zainteresowanej społeczności w terminie „21 dni”.
11.	Pismo Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z dnia 28 sierpnia 2008 r.	
11.1	Zrezygnowanie na etapie dalszych prac projektowych z węzła „Zamienie”, gdyż ruch generowany przez ten węzeł w kierunku wschodnim sparaliżuje małą przepustową ulicę Karczunkowską w Dzielnicy Ursynów.	Wniosku nie uwzględniono. Lokalizacja węzła została uzgodniona z władzami samorządowymi tj. Warszawy, Dzielnicy Ursynów, Raszyna i Lesznawoli i wynika z postulatów sąsiadujących gmin.
11.2	Wycinka drzew i krzewów może być dokonana wyłącznie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków, czyli w czasie od 1 września do końca lutego.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 10 sentencji decyzji.

L.p.	Stanowisko strony	Ustosunkowanie się
11.3	Nakaz wykonania i zawieszenia (na koszt inwestora) pod nadzorem specjalisty ornitologa 500 sztuk skrzynek lęgowych dla ptaków różnych typów („A”, „A-1”, „B”, „D”. dla kowalików, pełzaczy i sów), które będą powieszone w terminie 6 miesięcy w kompleksie leśnym koło Magdalenki (w Nadleśnictwie Chojnów), jak również okresową, coroczną jesienno-zimową konserwację tych skrzynek w ciągu trzech lat od ich powieszenia.	Wniosku nie uwzględniono ze względu na brak wyszczególnienia ilości poszczególnych typów budek, jak również brak ustalenia odległości jaka powinna je dzielić. Dyskusyjna jest kwestia zasadności instalacji 500 budek bez podania choćby orientacyjnej powierzchni, na której mają być one zawieszone. Organ nie posiada również informacji, czy zawieszenie budek zostało uzgodnione z Nadleśnictwem Chojnów oraz czy zabieg ten jest zgodny z Instrukcją ochrony lasu. Jednakże wniosek OTOPu zostanie uwzględniony na etapie wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej pod warunkiem uszczegółowienia wniosku w ww. zakresie. W związku z powyższym Inwestor, przed złożeniem wniosku o wydanie ww. decyzji, zwróci się do Towarzystwa celem doprecyzowania ww. kwestii.
11.4	Rozpoznanie przebiegu planowanego przedsięwzięcia w zakresie lokalizacji gniazd bociana białego w liniach rozgraniczających budowaną drogę i w jej najbliższym sąsiedztwie. W razie wykrycia takich gniazd zostaną one przeniesione na nowe miejsca - czynność ta zostanie wykonana poza okresem lęgowym wymienionego gatunku - czyli od połowy sierpnia do połowy marca.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 13 sentencji decyzji.
11.5	W razie stwierdzenia w ziemnych (piaszczystych) skarpach budowlanych kolonii lęgowych jaskółek brzegówek, prace wokół stanowisk tego gatunku zostaną przerwane aż do zakończenia lęgów jaskółek – czyli do połowy sierpnia.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 14 sentencji decyzji.
11.6	Ekran mają być wyłącznie nieprzeźroczyste; zalecenie to nie dotyczy okolic skrzyżowań i dojazdów, gdzie musi być zapewniona pełna widoczność – w tego typu miejscach zaleca się stosowanie ekranów przeźroczystych o kolorowym tle, z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur.	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 1 sentencji decyzji.
11.7	Składowanie i przetwarzanie odpadów, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie mogło się odbywać jedynie w miejscach do tego przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji – z wykluczeniem terenów objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.).	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 5 sentencji decyzji.
11.8	Kruszywa budowlane na potrzeby budowy	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 7

L.p.	Stanowisko strony	Ustosunkowanie się
	trasy S-7 będą pobierane wyłącznie z obszarów nie należących do sieci Natura 2000, jak również rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych – z wyrobisk posiadających zatwierdzone koncesje geologiczne na pobór tego typu minerałów.	sentencji decyzji.
11.9	W projekcie kształtowania zieleni ochronnej (izolacyjnej) wzdłuż nowej drogi należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków typu: jarząb szwedzki, głóg, dzika róża, bez czarny, oliwnik, rajskie jabłonie, śliwa ałcza, śnieguliczka itp. jak również płożących iglaków oraz należy wykluczyć stosowanie torfu naturalnego na rzecz nawozów mineralnych i podkładu (ściółki) z kory.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 12 sentencji decyzji.
11.10	Ograniczona zostanie do minimum ingerencja w przecinane przez trasę S7 cieków wodne, w szczególności wyklucza się dodatkowe regulowanie tych cieków w związku z budową przepustów drogowych. Ponadto przepusty te powinny być dostosowane do pokonania ich przez małe zwierzęta, szczególnie płazy.	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 5 i 6 sentencji decyzji.
11.11	Wykluczenie lokalizacji baz budowy, miejsc stałego postoju sprzętu budowlanego, tymczasowych baz paliwowych itp. na terenach chronionej przyrody, w szczególności w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 8 sentencji decyzji.
11.12	Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 15 sentencji decyzji.

Poza ww. terminem uwagi i wnioski wnieśli: Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki, Stowarzyszenie „krajowa 7.pl”, Pan Dariusz Noiszewski, Pan Jerzy Ryszard Münich, Mieszkańcy Gminy Tarczyn, 11 wniosków tej samej treści, 4 wnioski tej samej treści, Państwo Piotr i Iwona Włodarczyk, Urząd Gminy Lesznów, Zarząd Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy, 2 wnioski tej samej treści, Pani Grażyna Zagórowicz, Mieszkańcy Rembertowa, Państwo Janina i Florian Szydło, Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”. Stosownie do art. 32 ust. 1a Poś uwagi i wnioski złożone poza terminem „21 dni” pozostawia się bez rozpatrzenia.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, organ prowadzący postępowanie administracyjne, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych, przeprowadził w dniu 30 października 2008 r. **rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa**. Protokół z rozprawy udostępniono na stronie internetowej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie jak również znajduje się w aktach sprawy. Zawiadomienie o rozprawie stosownie do art. 49 kpa obwieszczone było w sposób zwyczajowo przyjęty tj. w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w Urzędach Gmin: Raszyn, Lesznów, Tarczyn, Grójec oraz w urzędzie m. st. Warszawa dzielnicy Ursynów. W wyniku przeprowadzonej rozprawy administracyjnej nastąpiła korekta przebiegu trasy w miejscowości Pamiątka pozwalającą na odsunięcie projektowanej drogi S-7 od szkoły, polegająca na zmianie geometrii trasy w okolicach

szkoły w Pamiątce oraz poprowadzeniu trasy w wykopie, co ogranicza negatywny wpływ na budynek szkoły oraz zachowanie bezpieczeństwa pieszych.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 i powiązania między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

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



[Handwritten signature]
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Warszawie

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa,
3. aa.

Do wiadomości:

1. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa,
2. Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Żelazna 79
00-875 Warszawa,
3. Biuro Projektowo-Konsultingowe
EUROSTRADA Sp. z o.o.
ul. Pyszniańska 18
02-829 Warszawa.

[Handwritten signature]
Kierownik
Kancelarii

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie
z dnia 23 marca 2009 roku, znak RDOŚ-14-WOŚ-II-BP-6613-023/08**

C h a r a k t e r y s t y k a p r z e d s i ę w z i ę c i a p n .:

„Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca”.

I. INWESTOR

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa**

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca obejmując swoim zakresem odcinek od projektowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy do początku wykonywanej obwodnicy Grójca według wariantu II.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest w całości na terenie województwa mazowieckiego w powiatach: warszawskim – zachodnim (dzielnica Ursynów), pruszkowskim (gmina Raszyn), piaseczyńskim (gminy: Lesznówola i Tarczyn) oraz grójeckim (gmina Grójec).

W części analizowanego przedsięwzięcia zlokalizowana jest zwarta zabudowa mieszkalna oraz tereny zielone (lasy). Lokalnie (min. rejon dzielnicy przemysłowej Tarczyna) zlokalizowana jest zabudowa przemysłowa i techniczna.

III. CEL PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zadanie ma charakter ponadlokalny oraz znaczenie międzynarodowe, ponieważ droga S-7, oznaczona w sieci dróg międzynarodowych symbolem E-77 jest drogą prowadzącą ruch z północy Polski (Gdańsk) do przejścia granicznego ze Słowacją w Chyżnem.

Docelowym zadaniem inwestycyjnym jest dostosowanie drogi nr 7 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej o całkowicie ograniczonej dostępności.

Celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum Warszawy, a w konsekwencji usprawnienie ruchu w centrum miasta, skrócenie czasu przejazdu przez centrum Warszawy oraz w kierunku miejscowości zlokalizowanych na południe od Warszawy, pośrednio zaś - poprawa warunków życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

IV. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Niniejsze przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem odcinek od projektowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy do początku wykonywanej obwodnicy Grójca.

Węzły drogowe

Początkiem przedmiotowej trasy S7 jest planowany węzeł „Lotnisko” (km 0+300). Ponadto na trasie zlokalizowane zostaną następujące węzły drogowe.

- węzeł „Zamienie” w miejscowości Zamienie w miejscu skrzyżowania z ul. Karczunkowską,
- węzeł „Lesznówola” w miejscowości Nowa Wola w miejscu przyszłego skrzyżowania z projektowaną drogą nr 721,
- węzeł „Antoninów” w miejscowości Wola Gołkowska w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 01343,
- węzeł „Złotokłos” w miejscowości Szczaki w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 01351,
- węzeł „Tarczyn” w miejscowości Grzywaczówka w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 876,

– węzeł „Tarczyn II” w miejscowości Kopana w miejscu połączenia z istniejącą drogą nr 7. Od węzła „Tarczyn II” projektowana trasa będzie biegła po starym śladzie drogi nr 7. W miejscowości Pamiątka przebieg trasy S7 został skorygowany poprzez zmianę geometrii trasy w okolicach szkoły oraz poprowadzenie trasy w wykopie. Na końcowym odcinku nastąpi włączenie dwujezdniowej drogi S7 w miejsce przed wykonywanym węzłem „Grójec” (km 29+311 m).

W ciągu drogi ekspresowej S-7 zaprojektowano cztery miejsca obsługi podróżnych:
MOP III w km 13+150 (str. prawa), MOP III w km 13+150 (str. lewa),
MOP II w km 27+600 (str. prawa), MOP II w km 27+650 (str. lewa).

Zakłada się rozbiórkę wszystkich istniejących obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu drogi krajowej nr 7 i wybudowanie w ich miejsce nowych konstrukcji. Poniżej przedstawione zostały założenia projektowe do nowych obiektów mostowych:

- | | |
|--|-------------------------|
| • skrajnia pionowa ruchu pod obiektem | 4,70 m, |
| • prędkość projektowa dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej | 100 km/h, |
| • prędkość projektowa dla pozostałych obiektów | 30-60 km/h, |
| • szerokość jezdni na obiekcie w ciągu drogi ekspresowej | 3 x 3,5 m, |
| • szerokość pasa dzielącego dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej | min. 5,0m (z opaskami), |
| • szerokość pasa awaryjnego | 2,5 m, |
| • szerokość jezdni dla pozostałych obiektów mostowych | 5,0 – 7,0 m, |
| • szerokość użytkowa zewnętrznego chodnika | 1,5 m, |
| • obciążenie ruchome obiektów: | |
| – obiekty w ciągu dróg krajowych klasy S - G – klasa obciążenia A | |
| – pozostałe obiekty co najmniej klasa B. | |

Odwodnienie oraz oświetlenie drogi:

Droga będzie posiadała oświetlenie na węzłach drogowych oraz odwodnienie na całej długości do rowów otwartych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. Wody opadowe z obiektów mostowych zebrane zostaną przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzone do cieków powierzchniowych.

Odbiornikami wód opadowych będą:

- istniejące rzeki: Struga, Tarczynka, Jeziorka, Głosówka oraz ich dopływy,
- istniejące ciek bez nazwy, krzyżujące się z projektowanymi drogami,
- istniejące ciek bez nazwy znajdujące się w okolicy.

Parametry techniczne

Planowana autostrada będzie posiadać następujące parametry techniczne:

- Klasa drogi – S,
- Prędkość projektowa - 100 km/godz.,
- nośność - 11,5 t/oś,
- kategoria ruchu – KR6,
- całkowita ograniczona dostępność - dostępność tylko w węzłach,
- ilość jezdni – 2,
- szerokość pasów ruchu - 2 x 3,5m lub 3 x 3,5m + 2,5m pas awaryjny.

Wypożyczenie drogi:

- obiekty inżynierskie (wiadukty, mosty, przepusty, przejazdy, przejścia bezkolizyjne dla pieszych, przejścia ekologiczne),
- urządzenia ochrony środowiska (ekrany akustyczne, pasy zieleni izolacyjnej, ogrodzenia trasy),
- infrastrukturę techniczną (bariery ochronne, znaki drogowe),
- obiekty i urządzenia uczestników ruchu (w tym: MOP-y, punkty kontroli pojazdów).

