



Warszawa, dnia 02 grudnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.15.2011.MW

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, art. 46 ust. 1 pkt 1 oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm., zwanej dalej „Poś”), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. 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, ze zm., zwanej dalej „oos”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 8 listopada 2007 r. znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/634/2007 Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

określam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina według wariantu „III”:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku, na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) do istniejącej Obwodnicy Radzymina. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w północno-wschodniej części aglomeracji warszawskiej, w województwie mazowieckim, na terenie pięciu jednostek administracyjnych tj. w miastach: Zielonka, Marki, Kobylka, Miasto i Gmina Radzymin oraz Miasto i Gmina Wołomin.

Początek projektowanego odcinka drogi przyjęto w km 0+536, tuż za węzłem „Drewnica”, koniec opracowania w miejscu włączenia do obwodnicy Radzymina, który odpowiada na istniejącej drodze krajowej nr 8 kilometrażowi 483+084.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje wybudowanie: drogi dwujezdniowej o parametrach trasy ekspresowej, dróg dojazdowych oraz lokalnych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej do obsługi przyległych działek lub zamykających przerwane ciągi komunikacyjne, wiaduktów na tej drodze nad

drogami poprzecznymi, wiaduktów na drogach poprzecznych, których zachowanie ciągłości jest niezbędne dla powiązań obszarów, urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów akustycznych i wałów ziemnych, urządzeń odwadniających drogę, urządzeń oświetlenia oraz przebudowę urządzeń kolidujących z inwestycją.

Budowa projektowanej trasy S8 na odcinku od Wschodniej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Radzymina w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy wprowadzenia ruchu międzynarodowego i krajowego z kierunków południowo-zachodniego i północno-wschodniego do Warszawy z możliwością rozrządzenia go na ekspresową obwodnicę miasta. Jednocześnie odegra ogromną rolę w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnego całej aglomeracji warszawskiej poprzez powiązanie z Warszawą miast: Marki, Żąbki, Zielonka, Kobyłka oraz miast i gmin: Radzymin i Wołomin.

Realizacja inwestycji omijającej zabudowę miasta Marki ma na celu poprawę warunków i bezpieczeństwa ruchu w mieście. Spowoduje zlikwidowanie „korków” oraz wyprowadzenie ciężkiego ruchu samochodowego z centrum zwartej zabudowy miasta.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano cztery warianty realizacji inwestycji (I, II, IIa, III). Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

- 2.1. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecze budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, tj. poza:
 - doliną rzeki Czarnej i innych cieków powierzchniowych,
 - bezpośrednim sąsiedztwem Jeziora Czarne (ok. km 1+700),
 - obszarami leśnymi i ich bezpośrednim sąsiedztwem,
 - zachodnią stroną trasy od km 3+500 do km 4+000, gdzie droga w odległości 100-150 m biegnie równolegle do rezerwatu przyrody Horowe Bagno,
 - bezpośrednim sąsiedztwem cmentarza (ok. km 1+500),
 - obszarami zabudowy mieszkaniowej,
 - obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm., zwaną dalej „ustawą o ochronie przyrody”).
- 2.2. Teren przekształcony w wyniku robót (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrehabilitować po ich zakończeniu.
- 2.3. Wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy, w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg.
- 2.4. W trakcie prowadzonych prac budowlanych zachować wszelkie środki ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń (m.in. związków ropopochodnych) do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby. W związku z tym, wykonawca robót powinien, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów) oraz uszczelnić teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej, szczególnie w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych.
- 2.5. Zaplecze techniczne budowy wyposażyć w szczelne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- 2.6. Roboty prowadzić w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych.

- 2.7. Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.
- 2.8. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu lub zapewnić możliwość wykorzystania przez inne podmioty.
- 2.9. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania herpetofauny wykonać ogrodzenie uniemożliwiające wchodzenie płazów na teren budowy. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm.
- 2.10. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów.
- 2.11. Podczas prowadzenia prac zachować ich etapowość, tak aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrozdzenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.
- 2.12. W maksymalnym stopniu oszczędzać stanowiska roślin częściowo chronionych: konwalii majowej (*Convallaria majalis*) w rejonie km 4+300, km 4+650, km 5+100, km 5+200, km 5+500, km 6+450, km 8+000, km 10+000, km 10+200, km 10+400, kaliny koralowej (*Viburnum opulus*) w rejonie km 4+700, bielistki sinej (*Leucobryum glaucum*) w rejonie km 4+200, gajnika lśniącego (*Hylocomium splendens*) w rejonie km 4+500, km 7+650, km 9+900, chrobotka leśnego (*Cladonia arbuscula*) w rejonie km 4+150, km 4+450, km 5+200, km 5+700, km 9+700, km 9+900, płonnika pospolitego (*Polytrichum commune*) w rejonie km 9+750, kruszyny pospolitej (*Frangula alnus*) występującej w borach i borach mieszanych oraz lasach liściastych, rokitnika pospolitego (*Pleurozium schreberi*), widłozęba wieloszczecinkowego (*Dicranum polysetum*) występujące w borach i borach mieszanych, widłaka jałowcowatego (*Lycopodium annotinum*) w rejonie km 9+800.
- 2.13. Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia rewirów gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz o statusie SPEC2 i SPEC3: lerki (*Lullula arborea*) w rejonie km 5+900, km 7+150, km 7+800, km 10+250, km 10+300, gąsiora (*Lanius collurio*) w rejonie km 0+600, km 1+000, km 3+000, km 3+500, km 3+900, km 4+350, km 5+400, km 5+650, km 6+200, km 8+200, km 11+700, km 12+400, zielonki (*Porzana parva*) w rejonie km 1+500, dzięcioła czarnego (*Dryocopus martius*) w rejonie km 3+900, dzięcioła średniego (*Dendrocopos medius*) w rejonie km 3+850, ortolana (*Emberiza hortulana*) w rejonie km 4+700, srokosza (*Lanius excubitor*) w rejonie km 5+750, skowronka (*Alauda arvensis*) w rejonie km 7+950, km 12+200, dzięcioła zielonego (*Picus viridis*) w rejonie km 4+450, słonki (*Scolopax rusticola*) w rejonie km 1+550, km 3+550, żurawia (*Grus grus*) w rejonie km 3+650, kuropatwy (*Pedrix pedrix*) w rejonie km 8+250.
- 2.14. W trakcie prac budowlanych nie dopuścić do zniszczenia znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji siedlisk borów i lasów bagiennych, torfowisk przejściowych i trzęsawisk oraz starorzeczy i naturalnych eutroficznych zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z Nymphaion, Potamion, zlokalizowanych w rejonie odcinka od km 1+450 do km 1+750 oraz w rezerwacie Horowe Bagno w rejonie odcinka od km 3+450 do km 4+000.
- 2.15. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem oraz w rejonie szlaków migracji zwierząt prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00). W miarę możliwości zapewnić, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały równocześnie. Należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
- 2.16. Ograniczyć do niezbędnego minimum roboty prowadzone w porze wieczornej (rozpoczynającej się na godzinę przed zachodem słońca) i nocnej (kończącej się na godzinę przed wschodem słońca) na odcinkach od km 0+536 do km 3+500 oraz od km 9+400 do km 11+000.

- 2.17. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. osłonami przypniowymi, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
- 2.18. W razie stwierdzenia, podczas wycinki starych wierzb w rejonie przecięcia drogi ekspresowej S8 z drogą gminną – ul. Szkolna/Przyjacielska w Nadmie, istnienia chronionych gatunków chrząszczy, takich jak pachnica dębowa, przenieść fragmenty drzew w bezpieczne miejsce – zgodnie z przepisami z zakresu ochrony gatunkowej.
- 2.19. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków – tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia.
- 2.20. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów oraz ograniczyć ingerencję w walory krajobrazowe. Przy prowadzeniu wykopów, szczególnie w sytuacji gdy będą przekraczać pierwszy poziom wód gruntowych należy odciąć wykop od wód gruntowych (np. przy pomocy ścianki szczelinowej), co zapobiegnie powstaniu leja depresji.
- 2.21. Rozwiązania w postaci ścian szczelinowych stosować również na odcinkach, gdzie poziom wód gruntowych występuje powyżej projektowanej niwelety drogi.
- 2.22. Nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
- 2.23. Zachować wszystkie oczka wodne, glinianki i torfianki, które nie kolidują z przebiegiem planowanej inwestycji.
- 2.24. Prace ziemne w rejonie zbiorników, cieków wodnych, rozlewisk oraz miejsc rozrodu płazów prowadzić poza okresem ich masowej migracji (poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października).
- 2.25. Wodę rzeki Czarnej, na której będzie budowany most, zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do niej materiałów używanych podczas budowy np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających.
- 2.26. Przyjąć minimalną szerokość pasa robót wzdłuż koryt rzek, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia pokryta roślinnością.
- 2.27. Ograniczyć do niezbędnego minimum roboty polegające na ingerencji w koryto i pas ładu pod obiektem mostowym na rzece Czarnej, a w razie konieczności prowadzić je poza okresem tarła ryb, to jest poza okresem od początku stycznia do końca lipca.
- 2.28. Jeśli roboty budowlane będą wymagały bezpośredniej ingerencji w koryto rzeki lub też brzeg rzeki, fragmenty brzegowe wzmocnić materiałem naturalnym na czas budowy.
- 2.29. Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją węzła „Kobyłka” dokonać odłowów płazów z części zbiornika wodnego w ok. km 600+100, którą zajmie węzeł, a następnie przenieść płazy w pozostałą część zbiornika. Procedura musi być przeprowadzona na początku marca z zachowaniem bezpieczeństwa zwierząt. Po dokonaniu odłowów na czas budowy należy odgrodzić za pomocą siatki metalowej o średnicy oczek ≤ 5 mm część zbiornika, która zostanie zasypiana od części zbiornika do której zostaną przeniesione płazy, aby zapobiec ich migracji. Wysokość ogrodzenia ma wynosić minimum 50 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm. Górna krawędź siatki powinna być odgięta na długości minimum 10 cm.
- 2.30. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w wyniku których zostanie zasypany zbiornik wodny w ok. km 7+300, zbudować nowe zbiorniki wodne o łącznej powierzchni ok. 0,6 ha położone w promieniu ok. 2-3 km od likwidowanego zbiornika, po obu stronach planowanej trasy. Zbiorniki będą stanowiły miejsca uwalniania zwierząt odłowionych z kasowanego zbiornika. Nowe zbiorniki wodne powinny być wkomponowane w otaczający krajobraz. W celu przyspieszenia procesu naturyzacji zbiorników zastępczych należy część roślinności wodnej przenieść do zbiorników zastępczych ze zbiorników likwidowanych. Przy wyborze lokalizacji zbiorników należy wziąć pod uwagę: odpowiednie ukształtowanie terenu, płytko występującą wodę gruntową oraz aby pomiędzy zbiornikiem wodnym a otaczającymi terenami, które mogą stanowić środowisko odpowiednie dla płazów, jak np. lasy liściaste, ogrody, łąki, nie było żadnych dróg przecinających szlaki migracji do i ze zbiornika. Pas robót powinien być

- odizolowany 50 cm siatką o średnicy oczek nie większych niż 5 mm na rozciągłości nieistniejącego zbiornika oraz na odcinku 250 m na północny wschód i 250 m na południowy zachód od granic zasypanego miejsca rozrodu. Siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość co najmniej 30 cm. Górna krawędź siatki powinna być odgięta na długości minimum 10 cm.
- 2.31. Procedurę likwidacji zbiornika wodnego przeprowadzić we wrześniu.
 - 2.31. Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
 - 2.32. Na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych wstrzymać prace, powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac (art. 32 ust. 1, 4, 9 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.).
 - 2.33. W trakcie zdejmowania humusu umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu objętego inwestycją lub dokonać ich przeniesienia. W przypadku prowadzenia wykopów należy wprowadzić zabezpieczenia przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia z płotków i siatki, pochylnie). Przed realizacją i zasypaniem wykopów również należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt oraz ewentualnej ich ewakuacji.
 - 2.34. Inwestycję objąć nadzorem przyrodniczym. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej nadzorem należy objąć ich wykonanie. Nadzór przyrodniczy winien w szczególności obejmować:
 - inspekcję terenu na obecność gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień, ze szczególnym uwzględnieniem starych wierzb w rejonie przecięcia drogi ekspresowej S8 z drogą gminną – ul. Szkolna/Przyjacielska w Nadmie,
 - inspekcję terenu na obecność gatunków chronionych przed zdjęciem humusu oraz pracami w obrębie brzegów cieków wodnych i zbiorników, w tym prace związane z niezbędnym odwodnieniem terenów podmokłych,
 - odłowy i przeniesienie płazów oraz likwidację zbiornika wodnego w około km 7+300 i budowę zbiorników zastępczych,
 - ocenę poprawności zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych oraz ich pielęgnację,
 - realizację wykopów oraz archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzór nad terenem prac wykopaliskowych, jak i nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe,
 - realizację przejść dla zwierząt i wykonanie ogrodzeń ochronnych.

3. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

- 3.1. Wykonanie pochłaniająco – rozpraszających ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

Lp.	Kilometraż	Długość [m]	Strona drogi	Wysokość ekranu [m]
1.	0+536 - 1+440	904	lewa	8
2.	0+536 - 1+760	1224	prawa	8
3.	1+760 - 2+040	280	prawa	6
4.	4+240 - 4+750	510	prawa	6
5.	5+000 - 5+650	650	prawa	6
6.	6+200 - 8+040	1840	lewa	6
7.	7+200 - 7+820	620	prawa	6
8.	8+570 - 9+050	480	lewa	6
9.	9+250 - 9+950	700	prawa	6
10.	9+450 - 9+950	500	lewa	6
11.	10+350 - 12+040	1690	lewa	6
12.	11+770 - 12+430	660	lewa	6
13.	12+060 - 12+450	390	lewa	6

14.	12+450 – 13+320	870	lewa	8
15.	13+320 – 13+681	361	lewa	8
16.	10+700 – 11+780	1080	prawa	6
17.	11+770 – 12+430	660	prawa	6
18.	12+420 – 13+240	820	prawa	6
19.	13+260 – 13+681	421	prawa	8
Planowana droga Wołomin - Struga				
20.	8+930	530	południowa	6
Łącznik z istniejącą drogą woj. Nr 635				
21.	12+060	290	północna	6
22.	12+040	240	południowa	6
Zjazd z istniejącej obwodnicy Radzymina na projektowaną drogę ekspresową S8				
23.	12+970	320	prawa	6
Istniejąca obwodnica Radzymina				
24.	12+980 – 13+320	380	lewa	8

- 3.2. W przypadku zamontowania przezroczystych ekranów – umieszczenie na nich nadruku w formie poprzecznych pasów szerokości 2 cm, rozmieszczonych co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.
- 3.3. Dopasowanie ekranów akustycznych w taki sposób, aby mogły zostać wkomponowane w krajobraz poprzez nasadzenie zieleni osłaniającej, dobranej w zależności od rodzaju gleby, nawodnienia, nasłonecznienia i odporności na zasolenie.
- 3.4. Zamontowanie na górnych krawędziach ekranów akustycznych reduktorów oktagonalnych.
- 3.5. W celu zapewnienia ochrony kompleksu leśnego i terenu rezerwatu Horowe Bagno przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza wykonanie wału ziemnego o wysokości 3 m usytuowanego po lewej stronie trasy.
- 3.6. Wprowadzenie nasadzeń zieleni izolacyjno – osłonowej o szerokości od 5 do 10 m w następujących lokalizacjach:
po stronie lewej:
 - od km 7+600 do km 8+900 w dolinie rzeki Czarnej,
 - od km 9+220 do km 9+400 w rejonie wsi Kozłówek,
 - od km 9+940 do km 10+320 po stronie lewej na północ od miejscowości Nowy Janków, między kompleksami leśnymi,po stronie prawej:
 - od km 8+050 do km 8+680 w dolinie rzeki Czarnej,
 - od km 9+000 do km 9+400 w rejonie wsi Kozłówek,
 - od km 9+940 do km 10+320 na północ od miejscowości Nowy Janków, między kompleksami leśnymi.
- 3.7. Dobranie gatunkowo drzew i krzewów wchodzących w skład pasa zieleni przydrożnej, tak by były one odporne na zanieczyszczenia, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni. Podczas wykonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki, np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni, dzikiej róży, głogu, jarząbu szwedzkiego itp.
- 3.8. Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających drogę ekspresową S8, w tym należy przewidzieć zaprojektowanie:
 - przepustów dla płazów co 50 m od km 3+500 do km 4+000 (11 sztuk), o przekroju prostokątnym i wymiarach w świetle co najmniej 1,0 m wysokości i 1,5 m szerokości lub okrągłe o średnicy 1,5 m. Każdy przepust powinien mieć wbudowane jedno- lub dwustronne półki o szerokości ok. 0,5 m. Przy przepustach należy wykonać ogrodzenia

- naprowadzające zwierzęta do przejść w postaci betonowych płotków o wysokości minimum 0,5 m, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia. Płotki powinny znajdować się na całej długości po obu stronach analizowanego odcinka drogi oraz po 250 m na północ i południe od granicznych przepustów,
- przejścia dla średnich zwierząt ok. km 4+850, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7,
 - przejścia dla średnich zwierząt w km 6+500, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7,
 - przejścia w formie poszerzonego przepustu w km 8+000, o wymiarach w świetle co najmniej 1,5 m wysokości i 3,5 m szerokości. Należy wykonać betonowe płotki o wysokości minimum 0,5 m na długości min. 50 - 100 m zabezpieczające przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia,
 - przejścia dla dużych zwierząt w km 8+680 pod obiektem mostowym na rzece Czarnej, o wymiarach w świetle co najmniej 5 m wysokości i szerokości z każdej strony ciekłu równej co najmniej podwójnej szerokości ciekłu. Po obu stronach ukształtować pas suchego terenu dla zwierząt położonego poza zasięgiem zalewów, o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta, odpowiednio urządzony, z naturalnym podłożem,
 - przejścia dla średnich zwierząt w km 9+840, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7,
 - przejścia dla średnich zwierząt w ok. km 10+330, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7.
- 3.9. Powierzchnia przejścia dla zwierząt dużych i średnich powinna nawiązywać do warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Powinna spełniać zasadę możliwie najlepszego wkomponowania w otaczający krajobraz i stwarzać bezpieczne ukrycie dla przechodzących zwierząt poprzez:
- ukształtowanie trawiastej pokrywy roślinnej na powierzchni przejść dolnych przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju (gatunki rodzime rosnące w otoczeniu),
 - nasadzenia krzewów oraz bylin na powierzchni przejścia – pojedyncze i kępowe,
 - dopuszczenie i wspieranie spontanicznej ekspansji roślinności,
 - rozmieszczenie na powierzchni przejścia karp korzeniowych.
- Przy przejściach należy zaprojektować nasadzenia zieleni naprowadzające z wykorzystaniem rodzimych gatunków krzewiastych i niskich drzew bez nasadzeń roślinności wysokiej.
- 3.10. W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, zapewnienie podłoża z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody.
- 3.11. Przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na barierach tych obiektów umieszczenie osłon przeciwoślńieniowych.
- 3.12. Przy oświetleniu inwestycji zastosowanie lamp sodowych. Obudowa lamp musi być szczelna, aby uniemożliwić owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.
- 3.13. Na całej długości trasy wykonanie ogrodzenia ochronnego z siatki metalowej z metalowymi słupami, zabezpieczającej przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić 250 cm dla obszarów leśnych oraz polno – leśnych i 220 cm dla pozostałych obszarów. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi co najmniej na głębokość 30 cm, oczka siatki o zmiennej wielkości, zmniejszającej się ku dołowi, aby uniemożliwić wejście na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom.
- 3.14. Lokalizacja ogrodzenia względem terenu i jezdni:
- ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający,
 - ogrodzenie musi łączyć się w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych,

- czołem dolnych przejść dla zwierząt oraz z czołem plotków betonowych naprowadzających płazy do przepustu lub bezpośrednio przechodzić ponad jego wlotem.
- 3.15. Odprowadzanie wód opadowych z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych. Szczelne odprowadzanie wód opadowych rowami od km 3+500 do km 4+00 oraz od km 7+800 do km 9+500. Dla mostów, estakad i skrzyżowań wysokościowych zastosowanie rurociągów podwieszanych pod obiektami, włączonych do rowów.
- 3.16. Wykonanie zbiorników retencyjnych zespolonych z osadnikami i separatorami koalescencyjnymi na następujących odcinkach przeznaczonych do retencjonowania wód:
- w rejonie km 0+420 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie rzeka Długa,
 - w rejonie km 2+450 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt,
 - w rejonie km 3+640 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt,
 - w rejonie km 5+360 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt,
 - w rejonie km 6+710 – odbiornikiem wód będzie grunt,
 - w rejonie km 8+600 – odbiornikiem wód będzie rzeka Czarna,
 - w rejonie km 12+100 – odbiornikiem wód będzie grunt.
- 3.17. Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia.
- 3.18. Zainstalowanie na wylotach urządzeń odcinających dopływ spływów z drogi – dla ochrony zbiorników retencyjnych i odbiorników przed dopływem substancji niebezpiecznych, będących skutkami wypadków komunikacyjnych lub innych przyczyn.
- 3.19. Wszelkie planowane obiekty związane z siecią odwodnień (w tym zbiorniki retencyjne) i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt.
- 3.20. W ramach projektu budowlanego wykonanie szczegółowej koncepcji przebudowy układu melioracyjnego dla obszarów objętych melioracją szczegółową.
- 3.21. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki retencyjne zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt.
- 3.22. Rozwiązania projektowe w zakresie urządzeń odwodnienia drogi, oświetlenia trasy i obiektów umożliwiających migrację zwierząt, w tym projekt szczegółowego zagospodarowania przejść dla zwierząt, winien być zrealizowany pod nadzorem przyrodniczym.

4. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy:

- 4.1. Wykonać monitoring w zakresie:
- 4.1.1. Stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno. Monitoring należy rozpocząć przed rozpoczęciem prac budowlanych i kontynuować na etapie realizacji inwestycji do upływu 1 roku po oddaniu drogi do eksploatacji. Obserwacje prowadzić w 14 –dniowych odstępach, w miesiącach kwiecień–październik.
- 4.1.2. Hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).
- 4.1.3. Wykorzystania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy zwierząt o zbliżonej ekologii gatunku), kontroli stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach.
- 4.1.4. Miejsc przeniesienia zwierząt na stanowiska zastępcze, z uwzględnieniem stanu przed ich przeniesieniem, szacunkowej liczebności gatunku oraz trendów w populacji, w tym jednoroczna kontrola zlikwidowanych zbiorników i podmokłości (w okresie wegetacyjnym następującym po likwidacji), stanowiących miejsca rozrodu płazów.
- 4.2. W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, wprowadzić nasadzenia uzupełniające. Na etapie eksploatacji inwestycji poddawać zieleni stosownym zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na ich utrzymanie w stanie właściwym do pełnienia ich funkcji.

- 4.3. Corocznie dokonywać oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności wygradzeń.
 - 4.4. Konserwację systemu odwadniającego, w tym rowów i zbiorników retencyjnych prowadzić z uwzględnieniem ochrony zwierząt.
- 5. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:**
- 5.1. Hałasu i zanieczyszczenia powietrza, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania inwestycji na powietrze należy wykonać serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla roku kalendarzowego. Analiza wykonana będzie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych, zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W analizie powinny znaleźć się także wyniki monitoringu określonego w punkcie 4.1. niniejszej decyzji.
 - 5.2. Oceny skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem monitoringu oraz działań podjętych w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków; jej wyniki winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.
- 6. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

W dniu 8 listopada 2007 r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – z dnia 8 listopada 2007 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy ooś. Inwestor pismem z dnia 8 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ-14-WOO-6613-91/08/sk, został poinformowany o zmianie organu prowadzącego postępowanie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

W dniu 23 marca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-01/08. Mając na względzie ochronę terenów cennych przyrodniczo oraz życia i zdrowia ludzi, w decyzji szczegółowo określił środowiskowe warunki realizacji tej inwestycji, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Ponadto, nałożył na inwestora szereg obowiązków mających na celu zminimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także wykonanie analizy porealizacyjnej.

W związku z wniesionymi odwołaniami od ww. decyzji akta sprawy zostały przekazane do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jako właściwego organu odwoławczego, w celu rozpoznania. Generalny Dyrektor decyzją z dnia 11 marca 2010 r., znak: DOOŚidk-452/596-4/583/10/AL-35, uchylił decyzję Regionalnego Dyrektora z dnia 23 marca 2009 r. w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor prowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia (obwieszczenie z dnia 8 kwietnia 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-MW-6613-91/08) i stosownie do art. 48 ust. 1 ustawy Poś przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prowsólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego.

W trakcie postępowania organ wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

1. Wniosek z dnia 8 listopada 2007 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
2. Pismo z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/1197/10 z prośbą o zmianę wnioskowanego zakresu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia z rozpoczynającego się w km 0+263 na zakres przedsięwzięcia rozpoczynający się w km 0+536.
3. Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami graficznymi oraz streszczeniem w języku niespecjalistycznym sporządzonym przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy SA w sierpniu 2010 r.
4. Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami graficznymi oraz streszczeniem w języku niespecjalistycznym sporządzonym przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy SA w styczniu 2011 r.
5. Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami graficznymi oraz streszczeniem w języku niespecjalistycznym sporządzonym przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy SA w kwietniu 2011 r.
6. Uzupełnienia i wyjaśnienia do raportów nadesłane:
 - pismem z dnia 14 września 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/1327/10;
 - pismem z dnia 29 września 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/1407/10;
 - pismem z dnia 28 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/99/11,
 - pismem z kwietnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/516/11;
 - pismem z dnia 2 czerwca 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/813/11.
7. Decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 11 marca 2010 r., DOOŚidk-452/596-4/583/10/AL-35, którą uchylił decyzję Regionalnego Dyrektora z dnia 23 marca 2009 r. w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

8. Pełnomocnictwa;

a także uzyskał wymagane zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś uzgodnienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 16 lutego 2011 r. znak: ZNS.713-154-1/11.PN. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt 2.1., pkt 2.4., pkt 2.15., pkt 3.1., pkt 4.1.2., pkt 5. sentencji decyzji. Organ nie uwzględnił warunku mówiącego o potrzebie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji na etapie projektu budowlanego, ze względu na fakt, iż nie istnieje taka możliwość w świetle zapisów ustawy Poś, w ramach której przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko oraz wydano niniejszą decyzję. Organ uzyskał również zgodnie z wyżej cytowaną podstawą prawną uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w formie postanowienia z dnia 13 czerwca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.60.2011.AL., którego zapisy zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Droga krajowa nr 8 była w ostatnich latach przedmiotem studiów drogowo – komunikacyjnych. Przygotowana na początku 2000 roku koncepcja programowo – przestrzenna przystosowania drogi

krajowej nr 18 (obecna droga krajowa nr 8) Warszawa – Białystok do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Struga – Radzymin wykazała możliwość podniesienia parametrów technicznych do standardów drogi ekspresowej. Jednakże postulowane w projekcie ograniczenie dostępności jezdni głównej spowodowało liczne protesty mieszkańców. Wobec powyższego podjęto decyzję o wytyczeniu nowego przebiegu dla trasy ekspresowej S8, który powinien uwzględnić możliwość obsługi miast: Marek, Ząbek, Zielonki, Kobyłki oraz miast i gmin Radzymin i Wołomin.

Przeanalizowano pięć wariantów nowego przebiegu drogi. Ocena środowiskowa tych wariantów wskazała na wariant V jako najmniej kolizyjny, ale żaden z tych wariantów nie został zaakceptowany przez wszystkich przedstawicieli zainteresowanych stron. W 2000 roku Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy udziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz władz samorządowych przyjęła przebieg trasy wg wariantu III od węzła „Toruńska” do węzła „Nadma”. Natomiast dla odcinka od węzła „Nadma” do istniejącej obwodnicy Radzymina zalecono przeanalizowanie dalszego przebiegu trasy wg wariantu I, poszukując nowego, optymalnego włączenia tej trasy do obwodnicy Radzymina. W kolejnym opracowaniu poświęconym planowanej inwestycji podjęto się rozpatrzenia wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz trzech wariantów przebiegu trasy. Z uwagi na sprzeciw mieszkańców oraz władz miasta i gminy Radzymin, negatywnie opiniujących każdy z wariantów, Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych 27 sierpnia 2002 roku, zawiesiła prace nad uściśleniem przebiegu wylotu drogi S8 z Warszawy.

W raporcie przedłożonym wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej analizie zostały poddane warianty: zerowy, polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz trzy warianty inwestycyjne.

Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Warszawie firma „Studio Ogród” od 1 lutego do 31 maja 2007 roku przygotowała i przeprowadziła działania informacyjno – konsultacyjne ze społeczeństwem. Analiza nadesłanych opinii wykazała, że najczęściej jako preferowany wskazywany był wariant III, natomiast najrzadziej wariant I.

Po przeanalizowaniu wskazanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy udziale Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w dniach 20-21 marca 2007 r. przyjęto przebieg drogi ekspresowej S8 wg wariantu III jako rekomendowany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Warszawie z dnia 8 listopada 2007 r. decyzją z dnia 23 marca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-91/08, określił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia według wariantu III. W wyniku wniesionych odwołań od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 marca 2009 r. decyzją z dnia 11 marca 2010 r. znak:DOOŚIdk-452/596-5/583/10/AL-35, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, uchylił zaskarżoną decyzję w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji. Jako przyczynę takiego rozstrzygnięcia wskazał niewłaściwy sposób przeprowadzenia postępowania z udziałem stron, brak przedłożonej inwentaryzacji zwierząt w kompleksie leśnym Ciemne oraz skumulowanej oceny oddziaływania na środowisko.

W uzupełnionym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawione zostały, oprócz wariantu zerowego, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi nr 8 wg dotychczasowego przebiegu, trzy warianty inwestycyjne: wariant I, wariant II, wariant IIa i wariant III – preferowany przez Inwestora.

W wariantie zerowym trasa przebiega niemal w całości przez tereny zurbanizowane. Na początkowym odcinku zagospodarowanie wzdłuż istniejącej drogi nr 8 jest intensywne. W rejonie dwupoziomowego węzła drogowego na przecięciu ulic: Radzyńska – Marszałka J. Piłsudskiego – Trasa Toruńska, powstały liczne centra handlowe z hipermarketami, które generują znaczny ruch. Od Trasy Toruńskiej w kierunku północnym droga przebiega przez teren Marek i Radzymina, gdzie na znacznej części występuje zabudowa mieszkaniowa przemieszana z obiektami o funkcji usługowo – handlowej, obiektami turystycznymi i rzemieślniczo – usługowymi. Na obszarze gminy Radzymin teren wzdłuż drogi jest zabudowany w mniejszym stopniu i występują tu głównie usługi komercyjne jak sklepy, biura, hurtownie. Jedynie w rejonie skrzyżowania z ul. Żeromskiego – Wodną występuje większe zgrupowanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Wariant I zakłada budowę drogi po nowym śladzie. Długość analizowanej trasy wynosi 15,25 km, długość trasy przewidziana do realizacji to 11,96 km – pozostała część trasy wykorzystuje istniejącą obwodnicę. Trasa przebiega przez tereny miast: Zielonka, Marki, Kobyłka, gminę i miasto Radzymin. Od pikietażu 0+536 (początek trasy) do węzła „Kobyłka” przebieg jest wspólny dla wszystkich wariantów. Na początkowym odcinku trasę poprowadzono przez Zielonkę w korytarzu wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Zielonka. Dalej biegnie przez tereny leśne Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, przecinając kompleks leśny Horowa Góra. Za węzłem z drogą nr 631 oś trasy została przesunięta w kierunku zachodnim, do granicy miasta Kobyłka i kompleksu leśnego. Dalej przecina tereny rolne, w rejonie ul. B. Chrobrego omija od wschodu zabudowę miejscowości Nadma, odgina się w kierunku zachodnim i prowadzona jest skrajem dużego kompleksu leśnego Ciemne, pozostawiając po stronie zachodniej zabudowę miejscowości Słupno. Przed kładką dla pieszych w miejscowości Cegielnia projektowana trasa zostaje włączona w istniejącą obwodnicę Radzymina.

Wariant II, którego długość trasy wynosi 14,38 km, zaś do realizacji planuje się 12,66 km (pozostały odcinek wykorzystuje istniejącą obwodnicę Radzymina), różni się od wariantu I przebiegiem na terenie gminy Radzymin. Od miejscowości Nadma w kierunku północnym trasa prowadzona jest przez tereny rolne omijając od wschodu wieś Kozłówek i Kozia Góra, przecina kompleks leśny Ciemne, ośrodek Caritasu pozostaje po stronie wschodniej. Następnie przechodzi po zachodnim obrzeżu miejscowości Ciemne, przecina Staw Pod Łabędziem i w rejonie granicy miasta Radzymin, przed skrzyżowaniem z drogą nr 635 zostaje włączona w obwodnicę Radzymina.

Wariant IIa – długość trasy analizowana – 14,37 km, do realizacji – 12,65 km powstał jako podwariant, który różni się od wariantu II przebiegiem w rejonie włączenia w obwodnicę Radzymina, gdzie zastosowano łuk poziomy o promieniu $R = 1200$ m (w wariantie II łuk o promieniu $R = 1000$). Również powiązanie z Radzyminem jest odmienne, odbywa się tylko poprzez jeden węzeł z drogą nr 635 co ma wpływ na zajętość terenu, kolizje i prognozowany rozkład ruchu w tym rejonie oraz uciążliwość.

Wariant III, którego długość analizowana wynosi 13,14 km, zaś do realizacji 12,96 km, podobnie jak warianty I i II różni się przebiegiem na terenie gm. Radzymin. Od miejscowości Nadma w gm. Radzymin w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne po wschodniej stronie wsi Kozłówek, następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków, dalej przez wschodni obszar wsi Ciemne. W obwodnicę Radzymina włącza się na wschód od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 635, w rejonie miejscowości Dybów – Kolonia.

W ramach aktualizacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w 2010 roku przeanalizowano wariant pokrywający się na części przebiegu z drogą wojewódzką nr 631. W wariantie tym trasa miałaby zostać poprowadzona w dotychczasowym korytarzu od węzła „Drewnica” w kierunku węzła „Zielonka 2”, a następnie włączona w istniejącą drogę wojewódzką nr 631, dla której konieczne byłoby wybudowanie drugiej jezdni i przystosowanie do parametrów drogi ekspresowej. Dalej trasa włączona byłaby w istniejącą drogę nr 8, której przekrój wymagałby rozbudowy odpowiedniej dla drogi ekspresowej. W rejonie załamania osi, na jezdniach głównych

trasy S8, na przecięciach z drogami nr 631 i 8 należałoby zastosować łuki o dużych promieniach (powyżej 500 m), co przybliżyłoby trasę do jeziora Czarne (Kruczek). Realizacja tego wariantu pociągałaby za sobą konieczność zmian rozwiązania węzła „Zielonka 2” oraz wybudowanie skomplikowanego węzła w Strudze, w którym krzyżowałyby się drogi: projektowana S8, nr 631 (Warszawa – Nieporęt), nr 8 (Warszawa – Radzymin), nr 632 (Marki – Legionowo), nr 4308W (Marki – Nadma – Kobylka) oraz projektowana droga, która połączy istniejącą nr 635 (we wsi Czarna) z drogą nr 631 (na Nieporęt). Podstawowym problemem byłoby zapewnienie obsługi przyległego zagospodarowania, niezbędna byłaby budowa jezdni zbiorczych wzdłuż trasy S8, do których podłączone byłyby ulice mające obecnie skrzyżowania z istniejącą drogą nr 8. Ograniczona zostałaby dostępność do drogi, wyłącznie poprzez węzły. Rozwiązanie powyższe wiązałoby się z większą zajętością terenu, byłoby bardziej kolizyjne z istniejącym zagospodarowaniem, wzbudziłoby protesty mieszkańców Słupna i dlatego nie było w raporcie dalej rozpatrywane.

Przeprowadzone analizy środowiskowe dla proponowanych wariantów nie dają jednoznacznej odpowiedzi, który z wariantów jest najkorzystniejszy. Można jedynie stwierdzić, że wariant III wykazuje najmniejszą kolizyjność z obszarami chronionymi i powierzchnią lasu, jednakże nie są to duże różnice.

W celu pełniejszego porównania wariantów przeprowadzono ocenę wielokryterialną w poszczególnych kryteriach. Wagi poszczególnych kryteriów zostały wyznaczone na podstawie znaczenia tych zagadnień dla analizy trasy. Poszczególne warianty trasy zostały porównane z uwzględnieniem następujących ocen: techniczno – ruchowej, przestrzennej, społecznej, środowiskowej, ekonomicznej.

Wariant III uzyskał najlepszą ocenę pod względem: środowiskowym, ekonomicznym, przestrzennym, techniczno – ruchowym. Wariant ten nie znalazł się na ostatnim miejscu w żadnej z analiz. W związku z powyższym dla tego wariantu przedstawiono środowiskowe warunki realizacji.

Realizacja inwestycji w wariantcie preferowanym przez Inwestora spowoduje zajęcie 98,46 ha terenów, z czego: 68,872 ha stanowią tereny rolnicze i 28,02 ha powierzchnie leśne i zadrzewione. Nastąpi wyburzenie 8 budynków mieszkalnych jednorodzinnych i 10 budynków gospodarczych.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w dokumentacji sprawy określono warunki realizacji oraz eksploatacji infrastruktury drogowej, zapewniając ochronę środowiska.

W dniu 31 sierpnia 2010 r. do organu wpłynęło pismo Inwestora z prośbą o zmianę zakresu przedsięwzięcia. Korekta zakresu przedsięwzięcia wynika z wydanej już decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi S-17 obejmującej węzeł „Drewnica”. Regionalny Dyrektor przychylił się do wniosku Inwestora.

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

1. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 2 sentencji decyzji).
2. Warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 4 sentencji decyzji).
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt 3 sentencji decyzji).
4. Obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia (pkt 5 sentencji decyzji).

Powyższe zalecenia, wymagania i obowiązki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz przyjętych zasad mających na celu zachowanie porządku społecznego, zgodnie z którymi nałożone uwarunkowania przedsięwzięcia można umotywować w przedstawiony poniżej sposób.

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację zaplecza budowy (m. in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu poprzedniego (pkt 2.2. sentencji decyzji). Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą zlokalizowane poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody, poza doliną rzeki Czarnej i innych cieków powierzchniowych, bezpośrednim sąsiedztwem Jeziora Czarne, bezpośrednim sąsiedztwem cmentarza, obszarami leśnymi, ich bezpośrednim sąsiedztwem, zachodnią stroną trasy od km 3+500 do km 4+000, gdzie droga w odległości 100-150 m będzie równoległa do rezerwatu przyrody Horowe Bagno oraz obszarami zabudowy mieszkaniowej (pkt. 2.1. sentencji decyzji).

Drogi dojazdowe do placów budowy zostaną wytyczone, w miarę możliwości, w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych (pkt 2.3. sentencji decyzji).

Dotrzymanie warunków wymienionych w sentencji zminimalizuje oddziaływanie robót na glebę, wody podziemne i powierzchniowe, a także zapewni właściwe gospodarowanie odpadami. Zaplecza budowy zostaną odpowiednio zabezpieczone by uniknąć przenikania zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy i z wycieków z maszyn do wód powierzchniowych, podziemnych i gruntu. Na wypadek wystąpienia wycieku wykonawca robót będzie posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych (pkt 2.4. sentencji decyzji).

Nie jest możliwe wykluczenie przekształcenia terenu wokół inwestycji, dlatego czasowo zajmowany teren należy przywrócić do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie. Warstwa gleby zdjęta z pasa robót będzie odpowiednio zdeponowana w wyznaczonym miejscu na placu budowy. Po zakończeniu prac gleba powinna zostać wykorzystana na terenie planowanego przedsięwzięcia do rekultywacji lub użyznienia gleb zdegradowanych (pkt 2.8. sentencji decyzji). Natomiast zanieczyszczoną glebę i grunt należy przekazać do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.

Droga S8 na analizowanym odcinku będzie drogą nową, stąd na etapie budowy głównym źródłem odpadów będą prace ziemne – wykopy, z których wybierana będzie ziemia, w niewielkim stopniu odpady rozbiórkowe. Powstające w wyniku prac podstawowych przy realizacji trasy odpady będą stanowiły głównie: gruz betonowy i ceglany, drewno, szkło, papa, złom żelaza i stali, oleje hydrauliczne, silnikowe i inne, masa roślinna, odpady opakowaniowe, odpady komunalne. Roboty będą organizowane w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych (pkt 2.6. sentencji decyzji). Odpady te będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych, będą gromadzone w zamkniętych, szczelnych, oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów. Pojemniki te będą magazynowane w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Odpady te będą wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją (pkt 2.7. sentencji decyzji).

Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty (pkt 2.5. sentencji decyzji).

Planowana inwestycja przebiega przez rejon o wzmożonej aktywności migracyjnej płazów, w związku z czym plac budowy zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem poprzez zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm (pkt 2.9. sentencji decyzji).

Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W tym celu należy przyjąć odpowiednią technologię wykonania i utrzymania wykopów (pkt 2.10. sentencji decyzji).

Budowa drogi ekspresowej S8 oznacza w przypadku zwierząt uniemożliwienie lub znaczne utrudnienie przemieszczania się. Wariant III przecina szlak migracyjny zwierząt, który obejmuje lasy koło Wołomina i Kobyłki, mozaikę łąk i zarośli w dolinie rzeki Czarnej na północ od miejscowości Nadma oraz lasy położone zarówno na północ, jak i na południe od Marek. W związku z powyższym podczas prowadzenia prac zostanie zachowana ich etapowość, tak aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrodzenie trasy nastąpi po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt (pkt 2.11. sentencji decyzji).

Zidentyfikowana w rejonie km 3+570 roślina ściśle chroniona, bagno zwyczajne (*Ledum palustre*), występuje w znacznej odległości od planowanej trasy w związku z czym nie zachodzi ryzyko zniszczenia jej stanowisk. Na etapie realizacji inwestycji nastąpi natomiast całkowite lub częściowe zniszczenie stanowisk roślin podlegających częściowej ochronie, znajdujących się na terenie planowanej inwestycji. Dla ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji w maksymalnym stopniu będą oszczędzane stanowiska roślin podlegających częściowej ochronie: konwalii majowej (*Convallaria majalis*) w rejonie km 4+300, km 4+650, km 5+100, km 5+200, km 5+500, km 6+450, km 8+000, km 10+000, km 10+200, km 10+400, kaliny koralowej (*Viburnum opulus*) w rejonie km 4+700, bielistki sinej (*Leucobryum glaucum*) w rejonie km 4+200, gajnika lśniącego (*Hylocomium splendens*) w rejonie km 4+500, km 7+650, km 9+900, chrobotka leśnego (*Cladonia arbuscula*) w rejonie km 4+150, km 4+450, km 5+200, km 5+700, km 9+700, km 9+900, płonnika pospolitego (*Polytrichum commune*) w rejonie km 9+750, kruszyny pospolitej (*Frangula alnus*) występującej w borach i borach mieszanych oraz lasach liściastych, rokitnika pospolitego (*Pleurozium schreberi*), widłozęba wieloszczecinkowego (*Dicranum polysetum*) występujące w borach i borach mieszanych, grzybieni białych (*Nuphar lutea*) w zbiorniku wodnym w rezerwacie Horowe Bagno, widłaka jałowcowatego (*Lycopodium annotinum*) w rejonie km 9+800 (pkt 2.12. sentencji decyzji).

Prace terenowe na etapie opracowywania raportu wykazały, że w rejonie planowanej inwestycji występują gatunki ptaków wymienione w załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz gatunki, którym BirdLife International nadała status SPEC 2 i SPEC 3. Obliguje to do zachowania ostrożności podczas prowadzenia prac budowlanych, aby nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia rewirów gatunków ptaków: lerki (*Lullula arborea*) w rejonie km 5+900, km 7+150, km 7+800, km 10+250, km 10+300, gąsiorka (*Lanius collurio*) w rejonie km 0+600, km 1+000, km 3+000, km 3+500, km 3+900, km 4+350, km 5+400, km 5+650, km 6+200, km 8+200, km 11+700, km 12+400, zielonki (*Porzana parva*) w rejonie km 1+500, dzięcioła czarnego (*Dryocopus martius*) w rejonie km 3+900, dzięcioła średniego (*Dendrocopos medius*) w rejonie km 3+850, ortolana (*Emberiza hortulana*) w rejonie km 4+700, srokosza (*Lanius excubitor*) w rejonie km 5+750, skowronka (*Alauda arvensis*) w rejonie km 7+950, km 12+200, dzięcioła zielonego (*Picus viridis*) w rejonie km 4+450, słonki (*Scolopax rusticola*) w rejonie km 1+550, km 3+550, żurawia (*Grus grus*) w rejonie km 3+650, kuropatwy (*Pedrix pedrix*) w rejonie km 8+250, o których mowa w punkcie 2.13. sentencji niniejszej decyzji.

W trakcie prac budowlanych należy nie dopuścić do zniszczenia znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji siedlisk borów i lasów bagiennych, torfowisk przejściowych i trzęsawisk oraz starorzeczy i naturalnych eutroficznych zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion, zlokalizowanych w rejonie odcinka od km 1+450 do km 1+750 oraz w rezerwacie Horowe Bagno w rejonie odcinka od km 3+450 do km 4+000 (pkt 2.14. sentencji decyzji).

W trakcie budowy drogi wystąpią oddziaływania akustyczne spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce budowlane. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych ($6^{00} \div 22^{00}$), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości nie będą pracowały równocześnie (pkt 2.15. sentencji decyzji). Na odcinkach od km 0+536 do km 3+500 oraz od km 9+400 do km 11+000, czyli odcinkach przebiegających przez tereny leśne roboty prowadzone w porze wieczornej i nocnej będą ograniczone do minimum (pkt 2.16. sentencji decyzji). Oddziaływania te będą mieć charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych. Ponadto wprowadzono warunek czasowego wykonywania prac w celu ograniczenia uciążliwości akustycznych na miejsca rozrodu i bytowania płazów, gadów, ptaków i ssaków (pkt 2.15. sentencji decyzji).

Trasa przecina na odcinku około 1,5 km kompleks leśny Horowa Góra, na długości ok. 320 m południowo – wschodni narożnik Uroczyska Ciemne oraz na długości ok. 830 m przebiega po obrzeżu lasów prywatnych w miejscowości Ciemne, przechodzi wzdłuż terenów leśnych w odległości ok. 100 m od rezerwatu Horowe Bagno.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. W wyniku realizacji inwestycji wg wariantu III nastąpią straty drzew na powierzchni leśnej i zadrzewionej 28,02 ha. Wycince ulegną przede wszystkim siedliska pochodzące z odnowień sztucznych, gdzie dominuje sosna z domieszką brzozy i dębu, jednakże wycinka ta zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, co będzie się wiązało np. z odstąpieniem od składowania materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej (pkt 2.17. sentencji decyzji).

W pobliżu przecięcia drogi ekspresowej S8 z drogą gminną – ul. Szkolną/Przyjacielską w miejscowości Nadma rośnie rząd starych wierzb o obwodach około 250 cm. Na obecnym etapie nie jest wiadomo czy drzewa te zostaną przeznaczone do wycinki, jednakże gdyby zaistniała taka konieczność to w przypadku stwierdzenia występowania tam pachnicy dębowej należy przenieść fragmenty drzew w bezpieczne miejsce (pkt 2.18. sentencji decyzji).

Terminy dotyczące wykonywania poszczególnych robót dostosowano w taki sposób, aby zapewnić ochronę ptaków, płazów, ryb i innych zwierząt, w tym ograniczono możliwość wykonywania wycinki drzew i krzewów do terminu poza okresem lęgowym ptaków, możliwość wykonywania prac ziemnych w rejonie zbiorników, cieków wodnych, rozlewisk oraz miejsc rozrodu płazów poza okresem ich masowej migracji, możliwość wykonywania robót w dolinie rzeki Czarnej do terminu poza okresem tarła występujących tam zwierząt (w tym: szczupaka (*Esox Lucius*), płoci (*Rutilus rutilus*), lina (*Tinca tinca*), słonecznicy (*Leucaspis delineatus*), kielba (*Gobio gobio*), różanki (*Rhodeus sericeus*), karasia pospolitego (*Carassius carassius*), karasia srebrzystego (*Carassius gibelio*), karpia (*Cyprinus carpio*), śliza (*Barbatula barbatula*), piskorza (*Misgurnus fossilis*), ciernika (*Gasterosteus aculeatus*), cierniczka (*Pungitius pungitius*), okonia (*Perca fluviatilis*) i jazgarza (*Gymnocephalus cernuus*) (pkt 2.19., 2.23., 2.27. sentencji decyzji).

W celu ochrony zwierząt na etapie realizacji prac określono warunki postępowania podczas działań takich jak zdjęcie humusu i prowadzenie wykopów. Wskazano również konieczność prowadzenia bieżącej kontroli terenu w celu ewentualnej ewakuacji osobników (wykrytych na terenie objętym inwestycją) z obszaru działań (pkt 2.33. sentencji decyzji). Ponadto stwierdzono konieczność realizacji robót pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności dokona bieżącej diagnozy terenu i określi dalsze postępowanie w przypadku ewentualnego wykrycia poszczególnych osobników, również na etapie prac archeologicznych i prowadzenia wykopów. Z uwagi na fakt, iż ssaki takie jak wiewiórka, nietoperze wykorzystują jako kryjówki dziuple drzew, nadzorem nakazano objąć prace związane z usunięciem roślinności. Nadzór przyrodniczy sprzyjać będzie ograniczeniu śmiertelności

zwierząt i minimalizacji strat w siedliskach i roślinach gatunków chronionych (pkt 2.34. sentencji decyzji).

Dodatkowo nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt (skuteczności), drożności szlaków migracji oraz miejsc przeniesienia zwierząt na stanowiska zastępcze (pkt 4.3. i 4.4. sentencji decyzji).

W trakcie budowy drogi, największy wpływ na środowisko gruntowo – wodne nastąpi podczas wykonywania wykopów. Niezbędne jest, aby prace niwelacyjne były prowadzone w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów i ograniczyć ingerencję w walory przyrodnicze. Przy prowadzeniu wykopów, szczególnie w sytuacji gdy będą przekraczać pierwszy poziom wód gruntowych należy odciąć wykop od wód gruntowych np. przy pomocy ścianki szczelinowej. Wówczas nie wystąpi zagrożenie lejem depresyjnym, który mógłby wpłynąć negatywnie na warunki siedliskowe (pkt 2.20. sentencji decyzji). Rozwiązania w postaci ścian szczelinowych będą zastosowane również na odcinkach, gdzie poziom wód gruntowych występuje powyżej projektowanej niwelety drogi (pkt 2.25. sentencji decyzji).

Ponadto realizacja inwestycji nie spowoduje zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz kierunków i prędkości przepływów wód (pkt 2.21. sentencji decyzji).

Inwentaryzowana powierzchnia obfituje w niewielkie torfianki oraz glinianki, o linii brzegowej częściowo porośniętej pasem trzcin bądź innej roślinności wynurzonej. Dla utrzymania walorów przyrodniczych i krajobrazowych zostaną zachowane wszystkie oczka wodne, torfianki i glinianki, które nie kolidują z przebiegiem drogi (pkt 2.22. sentencji decyzji).

Proponowany wariant przecina w km 8+652 koryto rzeki Czarnej. W miejscach przejścia projektowanej drogi koryto jest wąskie, miejscami obwałowane. Materiały używane podczas prac budowlanych mogą powodować zanieczyszczenie i okresowe zmętnienie wody, dlatego wody rzeki Czarnej, na której będzie budowany most, zostaną zabezpieczone przed możliwością dostania się do nich materiałów budowlanych np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających (pkt 2.25. sentencji decyzji). Dla zachowania jak największej powierzchni roślinności, szerokość pasa robót wzdłuż koryt rzek zostanie ograniczona do niezbędnego minimum (2.26. sentencji decyzji). Jeśli roboty budowlane będą wymagały bezpośredniej ingerencji w koryto rzeki lub też brzeg rzeki, fragmenty brzegowe należy wzmocnić materiałem naturalnym na czas budowy (pkt 2.26. sentencji decyzji).

Projektowany węzeł „Kobyłka” spowoduje zajęcie ok. 0,2 ha tj. ok. 16% południowego fragmentu zbiornika wodnego w ok. km 600+100, stanowiącego siedlisko żaby wodnej. W ramach działań kompensacyjnych zostaną wykonane odłowy płazów z części zbiornika, która ma zostać zasypana a następnie płazy zostaną przeniesione do pozostałej części zbiornika, która zostanie zachowana. Chwyatanie dorosłych i młodocianych osobników wymaga wprawy ze względu na ich płochość i szybkość. Odłowy będą wykonywane za pomocą siatki o dużej – ok. 30-40 cm średnicy i długim trzonku z brzegów zbiornika. Istotne jest, aby tkanina siatki była delikatna i o niezbyt dużych „oczkach”, aby nie uszkodzić wrażliwej skóry płazów. Procedura zostanie przeprowadzona na początku marca, z zachowaniem bezpieczeństwa zwierząt. Po dokonaniu odłowów na czas budowy część zbiornika, która zostanie zasypana będzie odgradzona za pomocą metalowej siatki od części zbiornika, do której przeniesione zostaną płazy. Ogrodzenie ma zapobiec przemieszczaniu się płazów. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm. Odgięcie jest istotne dla zatrzymywania gatunków posiadających zdolności wspinania się. Siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość minimum 30 cm (pkt 2.28. sentencji decyzji).

Przejście drogi ekspresowej S8 nad ul. Chrobrego w Kobyłce w wariantcie III planowane jest na wiadukcie o długości ok. 70 m. Trasa od strony południowej na długości ok. 330 m przebiega na nasypie (łącznie węzłów na nasypie) i w ok. km 7+300 przechodzi przez środek zbiornika ze

stwierdzoną obecnością zwierząt chronionych: ropuchy szarej, żaby jeziorkowej, żaby wodnej, zaskrońca. W analizowanym przypadku rozważano wariant alternatywny przeprowadzenia drogi w wykopie, jednakże rozwiązanie to okazało się droższe, trudniejsze w realizacji i także niesłoby za sobą konieczność zasypania zbiornika wodnego. Przesunięcie korytarza kolidowałoby z istniejącą i planowaną zabudową. W ramach działań kompensacyjnych zaproponowano, iż przed rozpoczęciem prac budowlanych zostaną zbudowane nowe zbiorniki wodne o powierzchni ok. 0,6 ha położone w odległości ok. 2-3 km od likwidowanego zbiornika, po obu stronach drogi. Dogodną lokalizację będą stanowiły rejon o odpowiednim ukształtowaniu terenu oraz wysokim poziomie wody gruntowej. Istotne jest także zagospodarowanie zbiorników i wkomponowanie ich w otaczający krajobraz. Pomiędzy zbiornikiem wodnym a otaczającymi terenami, które mogą stanowić środowisko odpowiednie dla płazów, jak np. lasy liściaste, ogrody, łąki nie powinny przechodzić żadne drogi przecinające szlaki migracji z i do zbiornika. Autorzy raportu zaproponowali jako miejsce lokalizacji zbiornika rejon podmokłych łąk, lokalnych obniżen terenu z kępami zadrzewień i zarośli, którym towarzyszą „oczka wodne”. Nowe zbiorniki w sposób samoistny ulegną zasiedleniu. Będą też stanowiły miejsca uwalniania zwierząt odłowionych z likwidowanego zbiornika. Optymalnym terminem na przeprowadzenie procedury likwidacji starego zbiornika jest druga połowa września (pkt 2.29. i 2.30. sentencji decyzji). Proces likwidacji będzie składał się z następujących etapów:

- obniżenie lustra wody,
- odłowienie zwierząt i ewakuacja do wcześniej przygotowanych zbiorników,
- zasypanie osuszonej niszy zbiornika bezpośrednio po odłowieniu zwierząt.

Zasypanie zbiornika powinno odbywać się stopniowo i powoli, aby umożliwić ewentualną ucieczkę pojedynczych zwierząt. Zasypany zbiornik, na którym będą trwały dalsze roboty budowlane należy odizolować za pomocą siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm. Odgięcie jest istotne dla zatrzymywania gatunków posiadających zdolności wspinania się. Siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość co najmniej 30 cm. Ogrodzenie powinno się rozciągać na długości nieistniejącego zbiornika oraz na odcinku 250 m na północny wschód i 250 m na południowy zachód od granic zasypanego zbiornika (pkt 2.29. sentencji decyzji).

W najbliższym otoczeniu analizowanych przebiegów wariantów drogi S8 obiekty zabytkowej architektury i zieleni nie występują. Tereny położone wzdłuż projektowanej trasy nie noszą cech zabytkowych. W rejonie analizowanych wariantów przebiegu trasy stwierdzono 11 stanowisk archeologicznych. Trasa przecina konserwatorską strefę archeologiczną (strefa obserwacji archeologicznych) na odcinku od km 3+050 do km 5+300. Na całym przebiegu analizowanego odcinka drogi S8 krajobraz kulturowy nie ma cech świadczących o jego wartości zabytkowej w postaci wymagającej korekt projektu. Nie tworzy bowiem wyodrębnionych obiektów architektoniczno – urbanistycznych, które znalazłyby się na trasie, w paśmie 300 m, lub którym zagrażałaby budowa drogi. Na obszarach konserwatorskich stref archeologicznych, na których, ze względu na położenie w krajobrazie, formy terenowe i kompleks osadniczy można się spodziewać natrafienia na zabytkowe obiekty konieczny będzie nadzór archeologiczny nad drogowymi robotami ziemnymi (pkt 2.31. sentencji decyzji). W przypadku zaś odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych należy wstrzymać prace, powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac. Natomiast w sytuacji odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić Wojewodę Mazowieckiego albo właściwego terytorialnie: Burmistrza Miasta Zielonki, Burmistrza Miasta Marek, Burmistrza Miasta Kobyłki, Burmistrza Miasta Wołomina, Burmistrza Miasta i Gminy Radzymina (pkt 2.32. sentencji decyzji).

Wykonanie nasadzeń uzupełniających w przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub ich uszkodzenia oraz poddawanie zieleni regularnym zabiegom pielęgnacyjnym zapewni utrzymanie roślinności w dobrej kondycji oraz sprzyjać będzie jej zachowaniu (pkt 2.35. sentencji decyzji).

W celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania przejść dla zwierząt oraz zabezpieczeń drogi określono wytyczne dot. ich utrzymania (pkt 2.36. sentencji decyzji).

Zbiorniki i rowy na etapie eksploatacji mogą stać się atrakcyjnym miejscem do przebywania, a nawet rozmnażania zwierząt. Prowadzenie konserwacji urządzeń odwadniających z uwzględnieniem

możliwej obecności zwierząt, ma na celu wykluczenie śmiertelności zwierząt (pkt 2.37. sentencji decyzji).

W zasięgu oddziaływania akustycznego omawianego odcinka drogi znajdują się tereny, dla których określone są dopuszczalne poziomy hałasu: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zagrodowej oraz tereny domów opieki. Po oddaniu planowanego przedsięwzięcia do użytkowania, na skutek ruchu pojazdów drogowych, do środowiska w otoczeniu trasy będzie emitowany ponadnormatywny hałas, który swym zasięgiem wykroczy poza linie rozgraniczające inwestycji. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów dźwięków będzie także efektem skumulowanego oddziaływania dróg istniejących z projektowaną drogą ekspresową S8 i dotyczy to w szczególności budynków zlokalizowanych wzdłuż drogi powiatowej nr 4308 W we wsiach Nadma i Zalasek oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 635 w rejonie wsi Ciemne.

W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych wymienionych w punkcie 3.1. sentencji decyzji. Ze względu na lepszą efektywność, jak i wyeliminowanie potencjalnych kolizji z przelatującymi ptakami, zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste. Gdy w poszczególnych przypadkach uzasadnione jest stosowanie ekranów przezroczystych, na ich powierzchni należy umieścić poprzeczne pasy szerokości 2 cm, rozmieszczonych co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem (pkt 3.2. sentencji decyzji). Ekrany będą dopasowane w taki sposób, aby mogły zostać wkomponowane w krajobraz poprzez nasadzenie zieleni osłaniającej, dobranej w zależności od rodzaju gleby, nawodnienia, nasłonecznienia i odporności na zasolenie (pkt 3.3. sentencji decyzji).

Po zastosowaniu ekranów ilość budynków narażonych na ponadnormatywny hałas ulegnie znacznemu zmniejszeniu, jednakże w przypadku wielu budynków nadal prognozuje się przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu. Jako dodatkowe zabezpieczenie na górnych krawędziach ekranów zostaną zamontowane reduktory oktagonalne, które powodują modyfikację ugięcia fal dźwiękowych i tym samym obniżenie poziomu hałasu za ekranem o ok. 3 dB (pkt 3.4. sentencji decyzji). Zgodnie z prognozą, w wariantcie wybranym do realizacji liczba budynków, dla zabezpieczenia których konieczne będzie zastosowanie na ekranach dyfraktorów, wyniesie w 2015 roku 93.

W stosunku do budynków znajdujących się w sąsiedztwie istniejących dróg poprzecznych, w rejonach, w których może wystąpić kumulowanie hałasu z dróg istniejących z hałasem z projektowanej drogi S8 należy na etapie projektu budowlanego, po doprecyzowaniu rozwiązań technicznych, a zwłaszcza parametrów wysokościowych wiaduktów, wskazanym byłoby ponownie analizę akustyczną z uwzględnieniem szczegółowych rozwiązań. Zdaniem autorów raportu jest wysoce prawdopodobne, że ilość budynków z przekroczeniem poziomów dopuszczalnych hałasu ulegnie zmniejszeniu, jeśli w prognozach uwzględni się szczegółowe rozwiązania drogi S8 i dróg poprzecznych. Wynika to z faktu, że zdecydowana większość obecnie prognozowanych przekroczeń nie jest większa niż 3 dB, co mieści się w granicach błędu zastosowanej metody obliczeń.

W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt. 4.2. sentencji decyzji).

Dla weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie zaleca się przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie rzeczywistego oddziaływania trasy i oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie. Analiza zostanie wykonana po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zostaną zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy Poś (pkt 5.1. sentencji decyzji).

Podczas prac związanych z budową trasy będzie mieć miejsce emisja zarówno zorganizowana, jak i niezorganizowana: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych, emisji niezorganizowanej pyłu. Również zaplecze budowy drogi (wytwórnie betonu, mas bitumicznych, składowiska kruszywa) będzie źródłem emisji pyłów, fenolu, formaldehydów, naftalenu. Wyżej wymieniona emisja z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu będzie nieporównywalnie mała w stosunku do emisji z ruchu samochodowego w trakcie eksploatacji trasy. Natomiast wielkość emisji węglowodorów (najbardziej uciążliwej dla bezpośredniego otoczenia) zależeć będzie od zastosowanej technologii budowy. W przypadku drogi bitumicznej emisja ta będzie większa niż w przypadku układania nawierzchni betonowej.

Z obliczeń przeprowadzonych dla 2015 i 2025 roku wynika, że podczas eksploatacji projektowanej obwodnicy będą dotrzymane normy stężeń emitowanych substancji w otoczeniu.

Budowa drogi omijającej zabudowę miasta Marki będzie natomiast skutkować radykalną poprawą standardów higieny atmosfery w mieście Marki. Będzie to przede wszystkim wynikiem wyeliminowania zatorów i „korków” oraz wyprowadzenia ciężkiego ruchu samochodowego z centrum zwartej zabudowy na zewnątrz miasta.

W celu zweryfikowania ustaleń zawartych w raporcie z rzeczywistym oddziaływaniem trasy w zakresie zanieczyszczenia powietrza zostanie wykonana analiza porealizacyjna, w ramach której zostanie wykonana seria pomiarowa stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla roku kalendarzowego. Analiza zostanie wykonana po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych zostaną zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. ustawy Poś (pkt 5.1. sentencji decyzji). Ponadto, w celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan powietrza atmosferycznego na terenach znajdujących się w jej otoczeniu nałożono na Inwestora obowiązek przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli jakości powietrza, o czym mowa w pkt. 4.2. sentencji decyzji.

Na rozpatrywanym odcinku droga nie przecina żadnego obszaru Natura 2000, nie przebiega również w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Najbliżej położone obszary mające znaczenie dla Wspólnoty to: Strzebla Błotna w Zielonce (PL.H 140040) oraz Białe Błota (PL.H 140038) znajdują się w odległości odpowiednio 2,3 km oraz 2,6 km. Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na wspomniane obszary, jak i powiązania między nimi. W rejonie planowanej inwestycji znajdują się obiekty i obszary przyrodnicze objęte formami ochrony: rezerwat Horowe Bagno, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK), pomniki przyrody (ok. km 7+750).

Trasa przebiega na długości ponad 7 km w obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przedmiotowy obszar obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o różnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokojenia potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. W skład obszaru wchodzi wszystkie kompleksy leśne oraz tereny niezabudowane w Kobyłce, Wołominie i gminie Radzymin w otoczeniu wsi Nadma, Pólko, Kozia Góra, Kozłówek i Janików Nowy. Prowadzenie drogi w obszarze tej formy ochrony przyrody jest dopuszczalne, gdyż ograniczenia obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Droga zbliża się do rezerwatu Horowe Bagno na odległość około 100 m. Rezerwat obejmuje tereny bagienne z płytkimi zbiornikami wodnymi i otaczającym lasem bagiennym, położone na zachód od planowanej trasy w kompleksie leśnym Horowa Góra. Celem ochrony tego terenu jest zachowanie różnicowanego obszaru podmokłych lasów, torfowisk i wód ze stanowiskami licznych gatunków roślin rzadkich i chronionych, będącego ostoją i miejscem rozrodu licznych gatunków zwierząt. W

granicach rezerwatu znajdują się jeziora torfowiskowe, mszary wysokotorfowiskowe i przejściowe, podmokłe brzeziny, bory świeże i mieszane na wydmach i fragmenty grądu. Droga przebiega poza kompleksem leśnym, który stanowi naturalną otulinę rezerwatu.

W celu odizolowania rezerwatu i kompleksu leśnego od planowanej trasy został zaprojektowany po lewej stronie trasy wał ziemny o wysokości 3 m. Wał ten będzie pełnił rolę izolacyjną, jako przegroda akustyczna oraz przeszkoda ograniczająca rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza (pkt 3.5. sentencji decyzji). Dodatkową funkcją wału jest zabezpieczenie kompleksu leśnego w sytuacji poważnej awarii, w wyniku której doszłoby do pożaru na drodze. Wał ten jest w stanie skutecznie ograniczyć lub co najmniej opóźnić ewentualne rozprzestrzenianie się ognia z miejsca jego powstania (np. w wyniku katastrofy drogowej pojazdu z substancją łatwopalną) w kierunku lasu.

W celu minimalizacji rozprzestrzeniania się hałasu oraz pyłów i zanieczyszczeń na tereny sąsiednie, jak również ze względów estetycznych – krajobrazowych należy przeprowadzić nasadzenia zieleni izolacyjno – osłonowej o szerokości 5 do 10 m w lokalizacjach wskazanych w punkcie 3.6. niniejszej decyzji. Podczas wykonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. W projekcie zagospodarowania zieleni w pasie drogi należy zrezygnować z gatunków drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami spożywanymi przez ptaki, jak np. bez czarna, jarząb szwedzki, śnieguliczka, głóg, dzika róża, dzika jabłoń, cis, wszelkie drzewa owocowe, śliwa alycza itp. (pkt 3.7. sentencji decyzji). Z obserwacji wynika, że lokalizowanie w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni drzew i krzewów, w szczególności stanowiących bazę pokarmową ptaków powoduje wzrost kolizji zwierząt z pojazdami drogowymi.

Przy projektowaniu systemów odwodnienia należy przyjąć zasadę zatrzymania jak największej ilości wody na danym terenie, co wpłynie korzystnie na bilans wody i zminimalizuje naruszenie stosunków wodnych. Dlatego odwodnienie drogi zostanie zapewnione poprzez system rowów otwartych trawiastych, a w sąsiedztwie rezerwatu Horowe Bagno od km 3+500 do km 4+000 oraz od km 7+800 do km 9+500 projekt przewiduje rowy nieprzepuszczalne (wyłożone folią lub geowłókniną). Dla mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych zostaną zastosowane rurociągi podwieszane pod obiektami, włączone do rowów (pkt 3.15. sentencji decyzji). Przed zrzutem wód do odbiornika zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające w postaci osadników, separatorów ropopochodnych oraz zbiorniki retencyjne, wymienione w punkcie 3.16. niniejszej decyzji, które zabezpieczą dodatkowo odbiorniki przed jednorazowym dopływem dużej ilości wód. Odbiornikami wód ze zbiorników retencyjnych będą rzeki Czarna i Długa oraz grunt. Dla ochrony odbiorników przed dopływem substancji niebezpiecznych, będących skutkami wypadków komunikacyjnych lub innych przyczyn zbiorniki retencyjne zostaną wyposażone w zastawkę, co umożliwi odcięcie dopływu spływów z drogi (pkt 3.18. sentencji decyzji). Zbiorniki retencyjne będą położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt i odpowiednio wkomponowane w istniejące otoczenie (pkt 3.19. sentencji decyzji). Zbiorniki te powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone gęstą roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia w celu stworzenia nowych nisz ekologicznych dla zwierząt oraz ochrony krajobrazu (pkt 3.17. sentencji decyzji).

Ze względu na gęstą sieć rowów melioracyjnych zlokalizowanych w obszarze, przez który przebiega planowana inwestycja, na etapie projektu budowlanego dla obszarów z melioracją szczegółową zostanie szczegółowo opracowana koncepcja przebudowy układu melioracyjnego (pkt 3.20. sentencji decyzji). W celu ochrony fauny nakazano realizację urządzeń odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt (pkt 3.21. sentencji decyzji).

Nadzór przyrodniczy zagwarantuje, że zaprojektowane urządzenia i elementy zagospodarowania trasy będą wykonane w sposób optymalny dla ochrony zwierząt i ich szlaków migracji (pkt 3.22. sentencji decyzji).

W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan środowiska gruntowo - wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt. 4.2. sentencji decyzji, w

tym w zakresie kontroli gospodarki ściekowej polegającej, m. in. na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano na aspekt kumulowania się oddziaływania planowanej drogi ekspresowej S8 z istniejącą drogą krajową nr 8 w odniesieniu do dyspersji i migracji zwierząt oraz zachowania ciągłości siedlisk, bowiem w bliskiej odległości istnieć będą dwie poważne dla ssaków bariery ekologiczne o charakterze liniowym. Wariant III rozdzieli dwa sąsiadujące ze sobą kompleksy leśne rozciągające się między Słupnem i Helenowem oraz przetnie szlak migracyjny, który obejmuje lasy koło Wołomina i Kobyłki, mozaikę łąk i zarośli w dolinie rzeki Czarnej na północ od miejscowości Nadma oraz lasy położone zarówno na północ, jak i na południe od Marek. Negatywne oddziaływanie trasy w tym zakresie należy minimalizować przede wszystkim poprzez umożliwienie zwierzętom bezpiecznego przedostania się na drugą stronę drogi, nie zaś jedynie ochronę zwierząt poprzez uniemożliwienie przejścia przez jezdnię dzięki wygrodzeniu. W celu umożliwienia swobodnej migracji zwierząt, zostaną wybudowane przejścia dla zwierząt dużych, średnich i małych oraz przepusty dla małych zwierząt i płazów (pkt 3.8. sentencji decyzji). Przejścia dla płazów będą wyposażone w szczelny system ogrodzeń naprowadzających zwierzęta do przejść (pkt 3.8. sentencji decyzji). Przy przejściach dla zwierząt małych, w tym płazów, zostanie zapewnione podłoże z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody (pkt 3.10. sentencji decyzji). Przejścia dla zwierząt dużych i średnich zostaną obsadzone roślinnością i zagospodarowane tak, aby ich powierzchnia nie odróżniała się od warunków krajobrazowych po obu stronach drogi. Przy przejściach tych zostaną wykonane nasadzenia zieleni naprowadzającej z wykorzystaniem rodzimych gatunków krzewiastych i niskich drzew (pkt 3.9. sentencji decyzji). Dodatkowo przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na ich barierach, zostaną umieszczone osłony przeciwoślepniowe (pkt 3.11. sentencji decyzji). Osłony te będą zabezpieczały zwierzęta przed oślepianiem przez jadące drogą samochody.

Przy oświetleniu inwestycji zostanie zastosowane oświetlenie wyposażone w niskociśnieniowe lampy sodowe z odpowiednio ukierunkowanym strumieniem światła, obejmującym tylko pas jezdni. Obudowa lamp będzie szczelna, aby uniemożliwić owadom kontakt z rozżarzoną żarówką (pkt 3.12. sentencji decyzji).

Projektowana trasa na znacznej długości przebiega przez tereny leśne lub wzdłuż terenów leśnych i zadrzewionych. Dla uniknięcia wtargnięcia zwierząt na jezdnię na całej długości trasy zostanie wykonane ogrodzenie ochronne z siatki metalowej z metalowymi słupami. Wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić 250 cm dla obszarów leśnych oraz polno – leśnych i 220 cm dla pozostałych obszarów. Siatka ogrodzenia musi być wkopana na głębokość 30 cm, aby uniknąć tworzenia się szczelin między ogrodzeniem a powierzchnią terenu, którymi na drogę mogą przedostać się zwierzęta. Siatka stanowiąca ogrodzenie ochronne musi posiadać zmienną wielkość oczek, zmniejszającą się ku dołowi, celem uniemożliwienia wejścia na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom (pkt 3.13. sentencji decyzji).

Ogrodzenie będzie prowadzone możliwie blisko krawędzi jezdni, aby jak najmniej ingerować w otaczający obszar i będzie się łączyć w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych, czołem dolnych przejść dla zwierząt oraz z czołem betonowych płotków naprowadzających płazy do przepustu lub bezpośrednio przechodzić nad jego wlotem (pkt 3.14. sentencji decyzji).

Dla inwestycji wymagane jest prowadzenie monitoringu w zakresie stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno. Monitoring stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno rozpocznie się przed rozpoczęciem prac budowlanych i będzie kontynuowany na etapie realizacji inwestycji do upływu 1 roku po oddaniu drogi do eksploatacji. Monitoring będzie polegał na obserwacji poziomu lustra wody w zbiornikach wodnych za pomocą wodowskazów w odstępach 14-dniowych w miesiącach kwiecień – październik (pkt 4.1. sentencji decyzji). Wyniki pomiarów zostaną porównane ze stanami ekstremalnymi niskimi i wysokimi notowanymi w rejonie, jeśli takie były prowadzone. W przypadku braku materiału porównawczego, zebrane informacje dostarczą bieżących danych o stanie i zmianach

poziomu wód i pozwolą na prognozowanie dalszego ich stanu i rzeczową dyskusję na temat zagrożeń dla tego typu chronionych obiektów przyrodniczych ze strony inwestycji liniowych.

Na Inwestora nałożono również obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych z uwzględnieniem monitoringu oraz działań podjętych w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków. Jej wyniki winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów (pkt 5.2. sentencji decyzji).

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 ustawy Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia (obwieszczenie o wszczęciu postępowania, obwieszczenie o wystąpieniu o uzgodnienia, obwieszczenie o postanowieniach wydanych przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, obwieszczenia o wyznaczeniu terminu konsultacji społecznych i możliwości składania uwag i wniosków, obwieszczenia o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Miasta Marki, Urzędu Miasta Zielonka, Urzędu Miasta i Gminy Radzymin, Urzędu Miasta Kobylka, Urzędu Miasta i Gminy Wołomin, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W związku z art. 53 ustawy Poś organ prowadzący postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy Poś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformował o możliwości składania uwag i wniosków w terminie „21 dni dla społeczeństwa” oraz o miejscu ich składania. Etap ten został przeprowadzony dwukrotnie. Po raz pierwszy w dniach od 29 czerwca 2011 r. do 19 lipca 2011 r. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Miasta Marki, Urzędu Miasta Zielonka, Urzędu Miasta i Gminy Radzymin, Urzędu Miasta Kobylka, Urzędu Miasta i Gminy Wołomin, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Po raz drugi procedura „21 dni dla społeczeństwa”, w dniach od 17 sierpnia 2011 r. do 6 września 2011 r., została przeprowadzona w Urzędzie Miasta i Gminy Radzymin – ze względu na nieprawidłowość w uwidocznieniu w tym urzędzie obwieszczenia informującego o pierwszym terminie „21 dni”. Obwieszczenia w tej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Miasta i Gminy Radzymin oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W trakcie okresu konsultacji społecznych wyznaczonego przez organ w terminie tj. w okresie od dnia 29 czerwca 2011 r. do dnia 19 lipca 2011 r. uwagi i wnioski złożyli:

1. „Towarzystwo na Rzecz Środowiska”.
2. Sołtys wsi Nowy Janków, Sołtys wsi Ciemne, Sołtys wsi Dybów Kolonia.

W ponownym 21-dniowym terminie konsultacji społecznych tj. w okresie od dnia 17 sierpnia 2011 r. do dnia 6 września 2011 r. w Mieście i Gminie Radzymin, uwagi i wnioski złożyli:

3. Sołtys wsi Nowy Janków i Sołtys Wsi Ciemne – Pełnomocnicy mieszkańców.
4. „Towarzystwo na Rzecz Środowiska”.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

UWAGI I WNIOSKI – pierwszy termin „21 dni” (29 czerwca 2011 r. – 19 lipca 2011 r.)		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Towarzystwo na Rzecz Środowiska (wniosek z dnia 16 lipca 2011 r.)	
1.1.	Uwaga, stwierdzająca, że budowa drogi w wariantcie III jest najbardziej szkodliwa dla środowiska (dzieli kompleksy leśne, spowoduje częściowy, a większości nawet całkowity zanik wielu gatunków zwierząt i roślin). Wniosek o odrzucenie wariantu III	Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
1.2.	Wniosek aby Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zaproponował Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad inne (niż wariant III) rozwiązanie, które chroni środowisko.	Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację która przedstawiała przebieg drogi w następujących wariantach: I, II, IIa, III. Po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznano, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. Organ nie znalazł zatem przesłanek do uwzględnienia kwestii podnoszonej we wniosku.
1.3.	Uwaga, że najlepszym wariantem jest wariant I włączający się przed kładką dla pieszych w Słupnie. Ze względu na najmniejszą ilość obiektów inżynierskich, najkrótszy odcinek do budowy wariant ten jest najtańszym do realizacji i najmniej ingerującym w środowisko naturalne. Poparcie dla przebiegu drogi w wariantcie I.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1.
2.	Sołtys wsi Nowy Janków – Pani Emilia Paczuska, Sołtys wsi Ciemne – Pan Marek Chrustowski, Sołtys wsi Dybów Kolonia – Pani Małgorzata Ewa Bednarczyk działający jako pełnomocnicy 131 mieszkańców Dybowa Kolonii, 40 mieszkańców wsi Nowy Janków i 76 mieszkańców wsi Ciemne (wniosek z dnia 15 lipca 2011 r.)	
2.1.	Poparcie dla budowy drogi, ale nie w wariantcie III.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1.
2.2.	Uwagi:	
2.2.1.	Niezgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zignorowanie mpzp oznacza szereg kolizji drogi w wariantcie III z zabudową tych terenów. Pas rezerwowy terenu jest przewidziany dla wariantu I.	Uwaga bezzasadna. Nie ma przepisu prawa nakładającego na organ obowiązek stwierdzenia zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia tj. budowy drogi publicznej z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
2.2.2.	Niezgodność z wojewódzkim planem zagospodarowania przestrzennego. Plan ten zakłada trasę w wariantcie II społecznym.	Uwaga bezzasadna. Nie ma przepisu prawa nakładającego na organ obowiązek stwierdzenia zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia tj. budowy drogi publicznej z ustaleniami wojewódzkiego planu zagospodarowania przestrzennego.

2.2.3.	Nieuwzględnienie wyników konsultacji społecznych, w wyniku których w 2005 r. trasa została zaakceptowana w wariantcie II społecznym. Droga w wariantcie III nie ma akceptacji społecznej.	Uwaga bezzasadna. Organ nie może odnieść się do uwagi o której mowa we wniosku ze względu na brak możliwości zapoznania się z ustaleniami konsultacji społecznych przeprowadzanych w 2005 r.
2.2.4.	Raport o oddziaływaniu na środowisko: – już na wstępie zakłada wybór wariantu III jako najlepszego; cała jego zawartość jest wyszukiwaniem argumentów przemawiających za wnioskiem GDDKiA; praca nad raportem skupiona jest nad udowadnianiem słuszności wyboru wariantu, – marginalizuje problemy środowiskowe mieszkańców wsi Ciemne, a w szczególności problem skumulowanego oddziaływania dróg we wsi Dybów Kolonii i Ciemnego, – marginalizuje ważne problemy, podkreśla wagę nieistotnych problemów, – powołuje się na opinię Nadleśnictwa Drewnica, które to wydało kilka opinii sprzecznych – opiniując studium do planu zagospodarowania przestrzennego gminy Radzymin pozytywnie zaopiniowało przebieg drogi S8 w każdym z trzech wariantów;	Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
2.3.	Brak analizy wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W toku obecnej dyskusji nad wyborem wariantu powinno powrócić się do wcześniej odrzuconych wariantów. W postępowaniu dotyczącym oceny oddziaływania na środowisko nie przedstawiono i w sposób właściwy nie przeanalizowano wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Należy powrócić do oceny Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który w postanowieniu z dnia 5 czerwca 2008 r., znak: ZNS.713-102-1/08.EG rozpatrując pięć wariantów drogi określił wariant V jako najmniej kolizyjny.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.4.	Nie do przyjęcia jest zobowiązanie Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej, a w sytuacji, w której	Uwaga nieuwzględniona. W pkt 5 sentencji decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.

	standardy w środowisko nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania – o której mowa w postanowieniu GDOŚ i PWIS.	W analizie porealizacyjnej porównuje się ustalenia zawarte w raporcie OOS z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Zadaniem analizy porealizacyjnej jest również określenie, czy nie zaistniała potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
2.5.	Rozbieżność wniosku i raportu o oddziaływaniu na środowisko.	Uwaga bezzasadna. Raport OOS przedstawia przedsięwzięcie, o którym jest mowa we wniosku.
2.5.1.	Rozbieżności między wnioskiem a raportem w podawanych powierzchniach dotyczących zajętości terenu w poszczególnych wariantach. Dotyczy to powierzchni ogółem, a także gruntów rolnych i leśnych.	Uwaga nieuwzględniona. Wniosek został złożony w roku 2008 r. Natomiast w związku z ponownym rozpatrywaniem sprawy przez organ pierwszej instancji, zaistniała konieczność uzupełnienia raportu OOS i jego rozszerzenia. W „nowym” raporcie OOS dane dotyczące zagospodarowania przestrzennego oraz środowiska przyrodniczego zostały zaktualizowane na stan 30 lipca 2010 roku. Ponadto zgodnie z posiadanym informacjami w czerwcu 2010 roku wykonane zostały zdjęcia lotnicze, które były podstawą do opracowania ortofotomapy, na której prezentowano wyniki analiz. Organ stoi na stanowisku, że raport opisuje przedsięwzięcie o którym mowa we wniosku.
2.5.2.	Brak szczegółowej inwentaryzacji obiektów, które będą się znajdować w otoczeniu tras i na ich przebiegu (w jednym miejscu podano, że dom opieki społecznej „Caritas” będzie znajdował się 75 m od planowanego przebiegu trasy w III wariancie, w innym mówi się o 100 m).	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4. Ponadto odległość trasy od Domu Caritas wynosi od 75m do około 100 m, co wynika z położenia obiektu w stosunku do przebiegu korytarza drogi.
2.5.3.	W raporcie pominięto fakt istnienia bezpośrednio przy planowanej trasie w wariancie III, lub będącego w kolizji z trasą dużego zakładu produkcji cukierniczej „Tago”.	Wniosek bezzasadny. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że działka zakładu „Tago” nie koliduje z planowanymi rozwiązaniami trasy w wariancie III. Znajduje się ona w bezpośrednim sąsiedztwie. Budynki i zagospodarowanie działki znajdują się na ortofotomapie, powstałej z nalogów lotniczych, wykonanych w czerwcu 2010 r. (załączonej do raportu OOS).
2.5.4.	W opracowaniu marginalizuje się istnienie dużych ujęć wody w pobliżu planowanej trasy, jak również źle ocenia się zaopatrzenie w wodę mieszkańców.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.5.5.	Rozbieżności dotyczące wyburzeń budynków mieszkalnych i innych. We wniosku w wariancie I i II mówi się o trzech budynkach mieszkalnych, natomiast w raporcie o 10 w wariancie I i 7-8 w II wariancie. Poza tym dla wariantu I od czasu rozpoczęcia dyskusji o nowym korytarzu dla S8 pozostawiono pas	W uzupełnionym raporcie OOS wykazano kolidujące budynki w poszczególnych wariantach przebiegu S-8 na podstawie wizji w terenie i zdjęć wykonanych w czasie nalogów lotniczych w czerwcu 2010 r.

	rezerwowowy, który do dziś jest wolny od zabudowy.	
2.6.	Raport powinien zawierać opis dokładnego stanu środowiska biotycznego rejonu planowanej drogi ekspresowej S8. Dotychczasowe dane wykonano w formie nie nadającej się do dokonania obiektywnej analizy wpływu inwestycji na środowisko, choćby przez fakt wyłączenia z opracowania własności prywatnych, do których jak tłumaczy GDDKiA nie ma żadnych praw.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.7.	Inwentaryzację świata zwierzęcego nie można traktować jako dającą podstawę do opracowania prognozy oddziaływania drogi na populację zwierząt, zaczynając od awifauny, ponieważ obserwacje były prowadzone przez okres znacznie krótszy niż rok.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.8.	W analizowanych wariantach nie znaleziono informacji nt. rozważenia wyburzeń (na życzenie mieszkańców) wszystkich budynków mieszkalnych znajdujących się w strefie ponadnormatywnego zanieczyszczenia i hałasu.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4. Ponadto w pkt 3.1. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie.
2.9.	Z zamieszczonych informacji nie wynika w jakich odległościach znajdują się poszczególne budynki od krawędzi jezdni w pasie szerokości 100 m.	Uwaga nieuwzględniona. Zasięg oddziaływania został zaznaczony na mapach dołączonych do wniosku, każdy zainteresowany miał możliwość zapoznania się z nimi i ewentualnego ustalenia czy dana nieruchomość znajduje się w tym zasięgu.
2.10.	W raporcie nie przedstawiono warunków ekonomiczno-społecznych, panujących w rejonie planowanej inwestycji.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.11.	W raporcie nie oceniono wpływu realizacji inwestycji na stosunki społeczne pomimo że „trasa przecina funkcjonalnie zwarty organizm wsi” Ciemne, natomiast znaczna część wsi Dybów Kolonii znajduje się w zamkniętym trójkącie. W raporcie brakuje informacji ile osób sprzyja inwestycji, jaka jest struktura wiekowa tych osób, wykształcenie, ich główne źródła utrzymania itp., a więc podstawowych informacji umożliwiających przeprowadzenie rzetelnej analizy wpływu inwestycji na społeczność lokalne. Brak analizy oddziaływania przedsięwzięcia na stosunki społeczno-ekonomiczne oraz na społeczności	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.

	lokalne skutkuje brakiem wskazania środków łagodzenia tych oddziaływań.	
2.12.	Domy niektórych mieszkańców zostaną otoczone przez trzy drogi - w przypadku realizacji drogi w wariantcie III.	Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
2.13.	W raporcie w rozdziale dotyczącym zagrożeń nadzwyczajnych wymienia się ośrodek „Caritas”, którego nie ma. Pominęto natomiast istnienie wielu domów mieszkalnych, które są lub będą przy trasie. Trasa w wariantcie III w zbiorczej ocenie wrażliwości otoczenia na efekty zdarzeń nadzwyczajnych jest niewłaściwie oceniona.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.14.	W prognozach na przyszłość jednakowo ocenia się wszystkie warianty. Nie bierze się pod uwagę, że przy wariantcie I nie ma już powierzchni pod zabudowę, natomiast w III wariantcie w ostatnich trzech latach powstało ponad 80 domów w Ciemnem i Dybowie i powstają następne ulice, tempo wzrostu powinno być uwzględnione.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
2.15.	Wnioski:	
2.15.1.	O włączenie do postępowania wszystkich złożonych w pierwszym postępowaniu pism wystosowanych przez mieszkańców, sołtysów, Sołtysa wsi Ciemne jako pełnomocnika mieszkańców wniosków, wyjaśnień, odwołań, dowodów i to kierowanych do RDOŚ jak i do innych instytucji a będących w materiale dowodowym przy pierwszej decyzji środowiskowej i jej zaskarżeniu.	Wniosek uwzględniony. Organ ponownie rozpatrując sprawę przeanalizował wszystkie dokumenty składane przez Strony w pierwszym postępowaniu i odniósł się do nich w niniejszej decyzji.
2.15.2.	O wystąpienie do Urzędu Miasta i Gminy Radzymin o udzielenie pełnej informacji na temat wszystkich wydanych zezwoleń na budowę (domy i obiekty przemysłowe i in.), złożonych wniosków o wydanie warunków zabudowy dla całego terenu wsi Nowy Janków, Ciemne i Dybowa Kolonii i Kozłówka, z ostatnich 10 lat.	Wniosek nieuwzględniony. Inwestor złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kompletem wymaganych załączników. W toku prowadzonego postępowania ustalono, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Uzyskano także

		wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Organ nie znalazł przesłanek do uwzględnienia kwestii podnoszonej we wniosku.
2.15.3.	Potraktowanie protokołu nr 6 z posiedzenia ZOPI z dnia 12 grudnia 2006 r. jako najbardziej wiarygodnego do odrzucenia wniosku GDDKiA na budowę drogi w wariantie III.	Uwaga nieuwzględniona. Odpowiedź jak do wniosku 1.1.
2.15.4.	Analizę pełnej dokumentacji sprawy zgromadzonej w pierwszym i obecnym postępowaniu.	Wniosek uwzględniony. Organ przed wydaniem decyzji dokonał analizy wszystkich zgromadzonych w toku pierwszego jak i drugiego postępowania dokumentów.
2.15.5.	O nie wydanie decyzji środowiskowej na budowę drogi w wariantie III.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1. i 2.15.2.
UWAGI I WNIOSKI – drugi termin „21 dni” w Mieście i Gminie Radzymin (17 sierpnia 2011 r. – 6 września 2011 r.)		
3.	Towarzystwo na Rzecz Środowiska (wniosek z dnia 5 września 2011 r.)	
3.1.	Wniosek o dopuszczenie Stowarzyszenia „Towarzystwo na rzecz środowiska” do udziału w postępowaniu na prawach strony.	Wniosek nieuwzględniony. W dniu 1 grudnia 2011 r. organ wydał postanowienie (znak: WOOS-II.4200.15.2011.MW), którym odmówił dopuszczenia Towarzystwa na Rzecz Środowiska do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.
4.	Sołtys wsi Nowy Janków, Sołtys Wsi Ciemne (wniosek z dnia 5 września 2011 r.)	
4.1.	Raport z kwietnia 2011 r. uwzględnia większość zmian w środowisku a jego zawartość świadczy o tym, że wariant III jest najgorszym rozwiązaniem dla budowy drogi S8. Mimo to GDOŚ w postanowieniu z dnia 13 czerwca 2011 r. uzgadniającym realizację przedsięwzięcia według wariantu III powołuje się na ustalenia KOPI z 2007 r., które nie posiadało takiej wiedzy na temat środowisko, jakie jest w nowym raporcie.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
4.2.	Wnioskodawcy kwestionują wiarygodność materiału zawartego w opracowaniu „Studia Ogród”, na które w swoim postanowieniu powołuje się GDOŚ.	Uwaga nieuwzględniona. Organ jest związany zapisami postanowienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 13 czerwca 2011 r. (znak: DOOS-idk.4200.60.2011.AI.).
4.3.	Z analizy ostatecznego opracowania raportu wynika, że nie są ujęte wszystkie budynki wznoszone przy planowanej trasie. Dotyczy to wsi Ciemne i Dybowa Kolonii.	Odpowiedź jak do wniosku 2.5.5. i 2.2.4.
4.4.	Wypisy i wyrisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie są przez Urząd Miasta i Gminy Radzymin w pełni wykazane. Dołączono dwie Uchwały Rady.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.1.
4.5.	Wnioskodawcy celowym uważają	Zarzut bezzasadny.

	niewykazanie lasu Emilii Paczuskiej, który we wszystkich innych opracowaniach istniał i istnieje.	Las Pani Emilii Paczuskiej został opisany w raporcie OOS. Do raportu został również dołączony schemat z zaznaczonym obrysem gruntów Pani Paczuskiej – załącznik nr 23.
4.6.	Opracowanie marginalizuje sprawę stosunków wodnych, przerzucając ten temat do opracowania na etapie projektu technicznego. Uwaga, że budowa drogi w III wariantcie stanowi bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo zalania terenu wsi Dybów Kolonii i Kozłówka przez wodę..	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
4.7.	Wariant III jest najgorszym z możliwych, najdroższym, niszczącym środowisko, powodującym pogorszenie sytuacji materialnej wielu rodzin, jest budową obwodnicy dla obwodnicy.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1.
4.8.	Wnioskodawcy nie zgadzają się z treścią uzgodnienia GDOŚ realizacji przedsięwzięcia w III wariantcie.	Odpowiedź jak do wniosku 4.2.
4.9.	Należy zainteresować się materiałami wyjściowymi do raportu, a nie dawać wiary wyjaśnieniem, które zaprzeczają treściom zawartym w raporcie.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2.4.
4.10.	Podtrzymanie stanowiska dotyczącego niezgodności z planem zagospodarowania przestrzennego gminy i województwa.	Odpowiedź jak do wnioski 2.2.1. i 2.2.2.
4.11.	Podtrzymanie wniosku o włączenie do sprawy wszystkich pism składanych w pierwszym etapie postępowania przez mieszkańców Ciemnego, Dybowa, Kozłówka i Jankowa Nowego, sołtysów, pełnomocnika mieszkańców. Wniosek o włączenie do sprawy pism kierowanych do innych instytucji, jak GDDKiA i załączników tych pism a kierowanych do wiadomości RDOŚ.	Odpowiedź jak do wniosku 2.15.1.
4.12.	Raport marginalizuje zagrożenia środowiska na przebiegu pozostałych wariantów, w tym również istnienie wielu korytarzy ekologicznych. Prowadząc drogę w III wariantcie doprowadzi się do likwidacji wielu gatunków roślin i zwierząt – potwierdzenie tego jest w raporcie.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1.
4.13.	Uwaga, że w toku obecnej dyskusji powinno się powrócić do wcześniejszych, odrzuconych wariantów.	Odpowiedź jak do wniosku 1.2.
4.14.	Wniosek o odrzucenie wniosku o nadanie decyzji rygoru	Wniosek nieuwzględniony. Po przeanalizowaniu przedstawionych przez Inwestora

	natychmiastowej wykonalności.	argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek Inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności za zasadny i w pkt 6 sentencji decyzji nadał jej taki rygor.
4.15.	Podtrzymanie uwag i wniosków przekazanych w piśmie z dnia 15 lipca 2011 r.	Odpowiedzi na uwagi zawarte w tym piśmie zawarto w pkt 2 tej tabeli.
4.16.	Wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej.	Wniosek nieuwzględniony. W dniu 17 lipca 2008 r. została zorganizowana rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa.
4.17.	Wniosek o odrzucenie wniosku GDDKiA z 8 listopada 2007 r. na budowę drogi S8 w III wariantcie.	Odpowiedź jak do wniosku 1.1. i 2.15.2.

W trakcie prowadzonego postępowania wyznaczono również dwa siedmiodniowe terminy na zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie przed wydaniem niniejszej decyzji. W trakcie trwania drugiego z nich do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli: Pan Marek Chrustowski – Sołtys wsi Ciemne, Pani Małgorzata Ewa-Bednarczyk – Sołtys wsi Dybów Kolonia, Pani Emilia Paczuska – Sołtys wsi Nowy Janków – jako Pełnomocnicy mieszkańców pismem z dnia 4 października 2011 r. W ww. wniosku powtórzono przedstawione w poprzednich pismach uwagi m.in. dotyczące uwzględnienia w postępowaniu wcześniej złożonych pism (w pierwszym jak i drugim postępowaniu), zorganizowania rozprawy administracyjnej oraz odrzucenia wniosku Inwestora w przedmiotowej sprawie. Ponadto zawarto opis zagrożeń wynikających z realizacji przedsięwzięcia w wariantcie III. Organ do wniesionych uwag ustosunkował się pkt 2 i pkt 4 powyższej tabeli.

Ponadto w związku z nieprawidłowością w uwidocznieniu w Urzędzie Miasta Marki ww. obwieszczenia, procedura poinformowania Stron o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie przed wydaniem niniejszej decyzji, została powtórzona (w tym urzędzie). W trakcie trwania tego okresu do organu wpłynęło (do wiadomości RDOŚ w Warszawie) pismo (wniosek o zmianę wniosku) z dnia 19 października 2011 r. Sołtysa wsi Nowy Janków, Sołtysa Dybowa Kolonii i Sołtysa wsi Ciemne kierowane do Pani Elżbiety Brendy – Dyrektora GDDKiA w Warszawie. Uwagi zawarte w tym piśmie są powtórzeniem treści znajdujących się we wcześniejszej korespondencji Sołtysów. Organ do wszystkich uwag odniósł się w treści decyzji.

W związku z nieodniesieniem się w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 marca 2009 r. (znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-91/08) do kwestii zawartych w protokole z rozprawy administracyjnej otwartej, która odbyła się dnia 17 lipca 2008 r. w sali koncertowej Biblioteki Publicznej w Radzyminie w poniższej tabeli zawarto ustosunkowanie się organu do złożonych wówczas wniosków.

UWAGI I WNIOSKI – rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, zorganizowana przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 17 lipca 2008 r. w Radzyminie		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Pan Jacek Orych – Radny Miasta Marki przedłożył Uchwałę Rady Miasta Marki z dnia 21 lutego 2007 r. (druk nr 33) w sprawie przyjęcia „Stanowiska Rady Miasta Marki w sprawie drogi ekspresowej S-8” w której załączniku przedstawiono poniższe postulaty	
1.1.	a) wskazanie wariantu I jako najbardziej korzystnego dla miasta, b) organizacja węzła „Zielonka 2” musi umożliwiać płynny zjazd z drogi S8 na drogę wojewódzką nr 631 w kierunku Nieporętu oraz wyjazd drogi 631 na drogę S8 w	a) Organ wybierając wariant realizacji przedsięwzięcia kierował się oddziaływaniem planowanej inwestycji na całej długości jej trasy. Na podstawie analiz, których wyniki umieszczono w raporcie wynika, że wariant III jest najkorzystniejszy. b) Z posiadanych przez organ informacji wynika, że w proponowanym rozwiązaniu przeprowadzono

	kierunku Warszawy, c) sprzeciw wobec wprowadzenia ruchu z autostrady A2 w rejon Miasta Marki bez możliwości ominięcia drogi krajowej nr 8 (Al. Piłsudskiego), d) wniosek o uwzględnienie w projekcie połączenia pośredniego ulicy Fabrycznej (droga powiatowa nr 4354W) z drogą ekspresową S8, e) wniosek o uwzględnienie w projekcie odpowiednich zabezpieczeń przeciwhałasowych, zwłaszcza w rejonie osiedla mieszkaniowego przy ul. Kosynierów, f) wniosek o uwzględnienie w projekcie możliwość korzystania z pieszych i rowerowych szlaków turystycznych w rejonie „Horowego Bagna” i jeziora Czarne.	bezkolizyjnie ruch z trasy S8 z kierunku południowo-zachodniego na północ , w stronę Nieporętu . Prognozowany ruch tej relacji jest ponad dwukrotnie większy od pozostałych relacji skrajnych, które poprowadzono poprzez skrzyżowania skanalizowane, zaprojektowane na drodze 631, na której przewiduje się sygnalizację świetlną również dla ruchu rowerowego. Zaprojektowany węzeł charakteryzuje się minimalną zajętością terenu w rejonie jeziora Czarne, gdzie poprowadzono jedną łącznicę węzła w poziomie terenu. c) nie dotyczy prowadzonego postępowania. d) Z posiadanych przez organ informacji wynika, że nie przewidziano wykonania dodatkowego węzła ze względu na niezgodność takiego rozwiązania z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (połączenie S8 z ul. Fabryczną jest niemożliwe ze względu na konieczność zachowania odległości między węzłami 5 km). Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. e) Wniosek uwzględniony. W pkt 3.1. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie. Natomiast osiedle przy ulicy Kosynierów nie znajduje się w zasięgu analizowanej inwestycji. f) trasa nie koliduje z istniejącymi szlakami turystycznymi.
2.	Pan Marek Chrustowski – wnioski złożone ustnie oraz pisemnie do protokołu (pismo z dnia 7 marca 2002 r., pismo z dnia 21.01.2002 r. Komitetu Protestacyjnego, pismo z dnia 21.01.2002 r. mieszkańców wsi Ciemne)	
2.1.	Wyraził poparcie dla wariantu społecznego.	Uwaga nieuwzględniona. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
2.2.	Wniosek o uchylenie uchwały Rady Miasta i Gminy Radzymin nr 460/XXXVII/2001 z dn. 7 grudnia 2001 r. dotyczącej przebiegu drogi ekspresowej z Warszawy do Białegostoku przez wsie Janków Nowy, Ciemne, Dybów Kolonia	Wniosek nieuwzględniony. Organ nie ma możliwości i podstaw prawnych do uchylania uchwał miast i gmin.
2.3.	Sprzeciw wobec realizacji wariantu tzw. obwodnicy do obwodnicy.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
2.4.	Protest wobec przebiegu trasy S8 przez wspomniane miejscowości oraz wieś Nadma kol. Kozłówek.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
2.5.	Zarzut nieuwzględnienia przy	Zarzut bezzasadny.

	planowaniu trasy wyników badań służb ochrony środowiska oraz norm europejskich.	Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
2.6.	Zarzut niejasnych kryteriów wyboru wariantu trasy oraz utrudniania dostępu do informacji, a także podejmowania ważnych decyzji bez konsultacji z mieszkańcami.	Z posiadanych przez organ informacji wynika, że przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia na zlecenie Inwestora Firma „Studio Ogród” przygotowała i przeprowadziła działania informacyjno-konsultacyjne ze społeczeństwem. Głównym celem działań było poinformowanie zainteresowanego społeczeństwa o planach Inwestora. Działania informacyjno-konsultacyjne przeprowadzono w terminie od 1 lutego do 31 maja 2007 roku i objęły następujący zakres prac: utworzenie strony internetowej, rozsyłanie materiałów informacyjnych, ekspozycję z prezentacją projektu w Urzędach Miast: Marki, Zielonka, Kobylka oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Radzymin, Wołomin, spotkania warsztatowe: „Jak zagospodarować otoczenie planowanej drogi S-8”, konkursy dla dzieci i młodzieży: „Wizja nowoczesnej drogi w moim mieście”, prezentacja w Urzędach Miast i Gmin wyników warsztatu i konkursów, podsumowanie i synteza działań informacyjno-konsultacyjnych, konferencje prasowe. W toku konsultacji ze społeczeństwem wpłynęło 139 opinii. Analiza nadesłanych opinii wykazała, że: Wariant I wskazywany był najrzadziej jako preferowany i najczęściej do odrzucenia, a wariant III wskazywany był najczęściej jako preferowany i najrzadziej jako nieakceptowany. W celu pełniejszego porównania wariantów przeprowadzono ocenę wielokryterialną w poszczególnych kryteriach. Wagi poszczególnych kryteriów zostały określone na podstawie znaczenia tych zagadnień dla analizy trasy. Porównano poszczególne warianty trasy z uwzględnieniem następujących ocen: techniczno – ruchowej, przestrzennej, społecznej, środowiskowej, ekonomicznej. Wariant III w wielokryterialnej ocenie uzyskał 1 miejsce jako najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, ekonomicznej, techniczno-ruchowej. Odnosząc się do drugiej części wniosku stwierdzono co następuje. Organ przeprowadził konsultacje społeczne w sposób prawidłowy informując o tym zainteresowane społeczeństwo poprzez obwieszczenia umieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony

		Środowiska w Warszawie, Urzędu Miasta Marki, Urzędu Miasta Zielonka, Urzędu Miasta i Gminy Radzymin, Urzędu Miasta Kobyłka, Urzędu Miasta i Gminy Wołomin, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Termin na składanie uwag i wniosków został wyznaczony przez organ zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu i podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz o organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków w wyznaczonych okresach. Organ wziął pod uwagę uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, tj. zgłoszone w terminach „21- dni”, a także złożone w toku przedmiotowego postępowania przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w jej treści przedstawił sposób ich wykorzystania.
2.7.	Żądanie odwołania uchwały; protest wobec przebiegu planowanej trasy przez wieś Ciemne.	Odpowiedź jak do wniosku 2.2. Ponadto organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowanej w niej warianty przebiegu trasy. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
2.8.	Żądanie wycofania wszelkich projektów przebiegu planowanej trasy przez wieś Ciemne.	Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowanej w niej warianty przebiegu trasy. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
3.	Pan Seweryn Kowalski – pełnomocnik mieszkańców wsi Ciemne – wnioski złożone pisemnie do protokołu (pismo z dnia 28 lutego 2007 r.)	
3.1.	Poparcie dla realizacji planowanej trasy S8 wg wariantu III (dawny wariant I z 2000 r.)	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
4.	Pan Janusz Zalewski – Przewodniczący Stowarzyszenia Rady Osiedla Malinowa – wnioski złożone ustnie i pisemnie do protokołu (pismo z dnia 26 lutego 2007 r.)	
4.1.	Negatywne zaopiniowanie wariantu I oraz wariantu II „samorządowego”.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
4.2.	Zarzut zniekształceń ustaleń Komitetu Społecznego zawiązanego	Uwaga nie dotyczy prowadzonego postępowania.

	w 2004 r. w odniesieniu do wariantu II „samorządowego”. Wg wnioskodawców wariant ten uległ modyfikacji bez uwzględnienia stanowiska Komitetu.	
4.3.	Żądanie wprowadzenia niezbędnych modyfikacji do wariantu II lub wyboru wariantu przebiegu planowanej trasy S8, który nie będzie naruszał żywotnych interesów pobliskich osiedli ludzkich i niszczył unikalną przyrodę w ich otoczeniu. Proponowany jest: - wariant „społeczny II” będący modyfikacją wariantu II „samorządowego”, zakładający możliwie najprostszy przebieg drogi ekspresowej S8 na odcinku Kobyłka-Radzymin, a w związku z tym krótszy i bardziej efektywny ekonomicznie oraz bardziej bezpieczny dla ruchu pojazdów, zakładający jednocześnie najmniejszy stopień degradacji środowiska naturalnego, - wariant Komitetu Społecznego pozytywnie zaopiniowany przez Radę Miejską w Radzyminie Uchwałą nr 286/XXIII/2005 z dnia 25 lutego 2005, przebiegający przez obecne tereny przekazane organizacji Caritas, - wariant III.	Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
5.	Pani Wanda Czyżak – wnioski złożone ustnie do protokołu z rozprawy.	
5.1.	Sprzeciw wobec prowadzenia drogi przez Dybów, na terenie którego znajdują się duże gospodarstwa rolne.	Odpowiedź jak do wniosku 2.8.
5.2.	Sprzeciw wobec realizacji inwestycji wg wariantu III.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
5.3.	Wniosek o poprowadzenie drogi za budynkami Caritasu od strony Słupna.	Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowane w niej warianty przebiegu trasy. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że nie ma możliwości technicznych poprowadzenia drogi za budynkami Caritasu od strony Słupna.
6.	Pan Marek Brodziak – wniosek złożony ustnie do protokołu z rozprawy.	
6.1.	Wniosek o budowę węzła zamiast wiaduktu w rejonie ul. Korczaka.	Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację.

		która nie uwzględniała przedmiotowego węzła w rejonie ul. Korczaka. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że nie przewidziano wykonania dodatkowego węzła ze względu na niezgodność takiego rozwiązania z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (wykonanie zjazdu z trasy S-8 na ul. Korczaka nie jest możliwe ze względu na zbyt bliską odległość od węzła „Radzymin”). Ponadto powyższe skrzyżowanie znajduje się poza granicą opracowania, w ramach którego przygotowano materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia budowy drogi ekspresowej S-8.
7.	Pan Włodzimierz Stanisławski – sołtys Nowego Jankowa - wniosek złożony ustnie do protokołu z rozprawy.	
7.1.	Wyrażenie poparcia dla wariantu społecznego, który jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
8.	Pani Elżbieta Wołynko – pismo z dnia 17 lipca 2008 r. wniosek złożony pisemnie do protokołu	
8.1.	Zaprojektowanie i wykonanie przejścia nad trasą projektowaną i obecnie istniejącą patrząc od strony Radzymina tj. na wysokości ul. Słowackiego w stronę Dybowa Kolonii przy nowo powstającej parafii oraz wykonanie dodatkowego zjazdu z trasy przy wiadukcie na ul. Korczaka w kierunku na Kraszew Stary.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wg informacji uzyskanej od Inwestora budowa kładki dla pieszych nad trasą S-8 w rejonie ul. Słowackiego, umożliwiającej powiązania z Dybowem Kolonią zostanie przeanalizowana na etapie opracowania projektu budowlanego. Mając na uwadze zachodzące zmiany w zagospodarowaniu: powstaje osiedle wielorodzinne, nowoutworzona parafia, organ stoi na stanowisku, że realizacja powiązania pieszego w tym miejscu jest konieczna. Wykonanie zjazdu z trasy S-8 na ul. Korczaka nie jest możliwe ze względu na zbyt bliską odległość od węzła Radzymin. Dla trasy ekspresowej odległość pomiędzy węzłami nie powinna być mniejsza niż 5 km. Ponadto organ informuje, że powyższe skrzyżowanie znajduje się poza granicą opracowania, w ramach którego przygotowano materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia budowy drogi ekspresowej S-8.

W odpowiedzi na wniosek Sołtysa wsi Nowy Janków, Sołtysa wsi Ciemne i Sołtysa Dybowa Kolonii (z dnia 15 lipca 2011 r. i z dnia 5 września 2011 r.) o włączenie do postępowania wszystkich złożonych w pierwszym postępowaniu pism wystosowanych przez mieszkańców, sołtysów, Sołtysa wsi Ciemne jako pełnomocnika mieszkańców wniosków, wyjaśnień, odwołań, dowodów i to kierowanych do RDOŚ jak i do innych instytucji a będących w materiale dowodowym przy pierwszej decyzji środowiskowej i jej zaskarżeniu, w poniższej tabeli zestawiono te wnioski i się do nich odniesiono.

UWAGI I WNIOSKI – pierwszy termin „21 dni” (29 sierpnia 2008 r. – 18 września 2008 r.)		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin – Pan Zbigniew Piotrowski (wniosek z dnia 2 września 2008 r.)	

1.1.	Wniosek o wprowadzenie rozwiązania układu komunikacyjnego, zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzimina.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wojewoda Mazowiecki pismem z dnia 17 października 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/07 poinformował wnioskodawcę, że na podstawie informacji uzyskanych od Inwestora (pismo GDDKiA z dnia 6 października 2008 r., znak: GDDKiA O/WA-P.2.lg/400/755/2008), biorąc pod uwagę wcześniejsze ustalenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad oraz uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przez Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie brak jest podstaw do zmiany dotychczasowych ustaleń projektowych odnoszących się do prezentowanych rozwiązań prowadzenia trasy S-8 w rejonie Radzimina i sposobu jej powiązania z drogami poprzecznymi. Jednocześnie poinformowano, że nie wyklucza się możliwości rozpatrzenia poruszonej kwestii budowy węzła drogi wojewódzkiej nr 635 Wołomin-Radzimin z obecną obwodnicą Radzimina jako oddzielnej inwestycji, po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia.
2.	Mieszkańcy wsi Ciemne, Nowy Janków, Dybów Kolonia, Nadma (wnioski z dnia 17 września 2008 r.)	
2.1.	Zgłoszenie się jako strona w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.	Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.
3.	Panie: Wanda Czyżak, Emilia Paczuska, Zofia Pawłowicz - Szewczuk (wniosek z dnia 17 września 2008 r.)	
3.1.	Wniosek o odmowę wydania zgody na budowę trasy S-8 w wariantcie III ze względu na: - wadliwy raport o oddziaływaniu na środowisko, który został oparty na nieaktualnych danych sprzed 10 lat	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wniosek nie został uwzględniony, organ przeprowadził postępowanie

	- droga nie jest uwzględniona w MPZP Miasta i Gminy Radzymin	administracyjne zgodnie z wnioskiem Inwestora, dokonał oceny złożonych do wniosku dokumentów w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskał wymagane prawem uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska, zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa. Tym samym nie znalazł przesłanek do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia. Ponadto w przygotowanych materiałach do decyzji środowiskowej znajdują się dane, które zgromadzono do października 2007r. Dotyczy to inwentaryzacji zabudowy (przeprowadzona w pasie 200 m tj. po 100 m od osi), decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego, pozwoleń na budowę pozyskanych w Starostwie Powiatu Wołomin lub w Urzędach Miast i Gmin. Rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na mapach topograficznych i ewidencyjnych jakie były dostępne w składnicy map. Droga przebiegająca przez Janków Nowy w kierunku Słupna zaliczona jest do dróg powiatowych nr 4309W i sklasyfikowana jest w planie miejscowym gminy jako zbiorcza, w związku z tym należy zachować jej ciągłość. Umożliwia powiązanie terenów gmin: Wołomina i Radzymina. Dojazd do wszystkich działek przeciętych przez projektowaną trasę będzie zapewniony przez wybudowane drogi dojazdowej, łączące przerwane ciągi komunikacyjne i obsługujące przyległe zagospodarowanie lub umożliwiające dojazd do pól. Trasa ekspresowa S-8 prowadzona jest w Ciemnem na wiadukcie nad drogą gminną i drogą wojewódzką nr 635, która powiązana z trasą S-8 poprzez rondo w rejonie Dybowa Kolonii. Nie przewiduje się budowy nowej drogi dojazdowej do zakładów Tago, do których pozostanie istniejący dojazd od drogi wojewódzkiej nr 635.
4.	Soltys wsi Ciemne, Soltys Dybowa Kolonii, Soltys wsi Nowy Janków wraz z 85 podpisami mieszkańców wsi Ciemne, 26 podpisami wsi Nowy Janków, 22 podpisami Dybowa Kolonii, (wniosek z dnia 17 września 2008 r.)	
4.1.	Wniosek o odmowę wydania zgody na realizację budowy trasy S8 w wariantcie III. W uzasadnieniu wniosku Wnioskodawca wskazał jakie jego zdaniem są błędy w dokumentacji a także moment w którym	Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po

	beprawnie skierowano się ku wariantowi III.	uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. Ponadto Inwestor złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kompletem wymaganych załączników. W toku prowadzonego postępowania ustalono, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
5.	Wanda Czyżak (pismo z dnia 18 września 2008 r.)	
5.1.	Wniosek o udostępnienie zeszytu z przebiegu działań informacyjno – konsultacyjnych dotyczących trasy S8.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wojewoda Mazowiecki w odpowiedzi udzielonej pismem z dnia 7 listopada 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/07 poinformował wnioskodawczynię, że opracowanie pt. „Sprawozdanie z działań informacyjno-konsultacyjnych” jest do wglądu w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie (podając dokładny adres placówki, godziny pracy i telefon kontaktowy).
6.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (wniosek z dnia 18 września 2008 r.)	
6.1.	Uzupełnienie raportu o ocenę skuteczności wału ziemnego jako izolacji akustycznej i o poprawione rysunki zasięgu hałasu uwzględniające czynniki takie jak: zróżnicowane zagospodarowanie terenu, kumulacja hałasu pochodzącego od nowej trasy z hałasem z innych źródeł, w szczególności innych dróg wyższych klas, ograniczona skuteczność ekranów w rejonie ich krańców, odniesienie się do wpływu wału na warunki hydrologiczne.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wniosek ten uwzględniono w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obliczenia akustyczne wykonano programem komputerowym Traffic Noise 2006 SE ver.1 dla Windows 9x/2000/XP. W obliczeniach uwzględniono podstawowe czynniki wpływające na poziom, a co za tym idzie - zasięg hałasu: natężenie ruchu, prędkość, udział ruchu ciężkiego, położenie drogi względem powierzchni terenu. Rozprzestrzenianie hałasu określono z dokładnością właściwą dla etapu projektowania drogi (projekt koncepcyjny) oraz rodzaju i skali podkładów mapowych

(mapa topograficzna w skali 1:10000). Należy podkreślić, iż podstawowym czynnikiem decydującym o wielkości hałasu są prognozowane natężenia ruchu. Przy odległych okresach prognostycznych są one obarczone dużą niepewnością. W tej sytuacji uwzględnianie w zasięgu i kształcie izofon szczegółów mogących jedynie w niewielkim stopniu modyfikować obraz rozprzestrzeniania się hałasu jest błędne. Prowadzi bowiem najczęściej do zbyt optymistycznego obrazu przyszłej sytuacji akustycznej, a co za tym idzie - niedoszacowania niezbędnych zabezpieczeń. Ponadto analiza akustyczna będzie co najmniej dwukrotnie weryfikowana: w projekcie budowlanym (gdy doprecyzowane zostaną istotne parametry przedsięwzięcia) oraz w analizie porealizacyjnej (gdy można będzie drogą pomiarów określić faktyczny stan klimatu akustycznego). Teren obszaru leśnego, w którym położony jest Rezerwat Horowe Bagno, zgodnie z Prawem ochrony środowiska jest terenem przeznaczonym na cele „rekreacyjno-wypoczynkowe”. Wykorzystywany jest zgodnie z tą funkcją jedynie w porze dnia, a więc równoważny poziom dopuszczalny hałasu wynosi tu 60 dB. Autorzy projektu trasy w celu ochrony obiektu Rezerwatu przed uciążliwościami, oraz w trosce o faunę a szczególnie awifaunę bytującą w terenie leśnym zaprojektowali wzdłuż kompleksu wał ziemny. Z doświadczeń i praktyki oraz z analiz skuteczności wałów ziemnych przeprowadzanych dla podobnych tras wynika, że jest to forma ekranu skutecznie tłumiąca hałas.

Na etapie projektu budowlanego, gdy będzie znany materiał z którego wał będzie usypany, zaprojektowane będą zabezpieczenia skarp wału przed osuwaniem, wybrana technologia wykonania będzie można przeprowadzić szczegółową analizę jego skuteczności.

Wał nie przecina cieków powierzchniowych, nie będzie zagłębiony. Pozostanie więc bez wpływu na warunki hydrologiczne. Nie stanowi również bariery dla spływów powierzchniowych - nachylenie terenu w kierunku wschodnim. Wał nie będzie miał wpływu na stan naturalnych regulatorów

		istniejących warunków hydrologicznych. Zasoby wód wglębnych jak i powierzchniowych regulowane są w tym przypadku poprzez opady atmosferyczne i spływy powierzchniowe wewnątrz kompleksu leśnego. Prawdopodobnie istnieje również kontakt hydrauliczny wód powierzchniowych z wodami pierwszego poziomu wód gruntowych, spowodowany naruszeniem warstwy nieprzepuszczalnej ilów w wyniku nadmiernej eksploatacji torfów i ilów. Budowa trasy nie narusza powierzchni lasu i powierzchni rezerwatu, a więc nie zmienia bilansu wodnego (powierzchnia infiltracyjna, parowania). Nie ma więc podstaw do stwierdzeń, że wał ziemny wpłynie na układ hydrologiczny. Nie zmniejszy się powierzchnia infiltracyjna, powierzchnia parowania, nie zmniejszy się retencja naturalna.
6.2.	Wykonanie kompensacji poprzez utworzenie nowych terenów leśnych.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Warunku tego nie uwzględniono. Planowane przedsięwzięcie nie przebiega przez Obszary Natura 2000. Niniejszą decyzją wprowadzono szereg warunków minimalizujących wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Dotyczą one ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów, sposobu oraz terminu prowadzenia prac i zabezpieczenia drzew pozostawionych przed uszkodzeniami mechanicznymi, uzupełnienia poprzez nowe nasadzenia strat w zieleni.
6.3.	Poprawienie raportu poprzez usunięcie nieścisłości (ilości pasów ruchu, odległość trasy od rezerwatu Horowe Bagno).	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Warunku nie uwzględniono. Należy wyjaśnić, że pas drogowy na całym analizowanym odcinku zapewnia docelową możliwość realizacji drogi z jezdniami po 3 pasy ruchu w każdą stronę. W pierwszym okresie, objętym prognozą, jezdnie będą miały po 2 pasy ruchu, a możliwość realizacji trzeciego pasa zabezpiecza szeroki, 12-metrowy pas dzielący. Będzie on - w przypadku decyzji o realizacji trzecich pasów - zawężony, czyli jezdnie będą poszerzane w kierunku osi drogi, a nie na zewnątrz. Tylko na krótkich odcinkach przewiduje się realizację jezdni z 3 pasami ruchu już w

		początkowym etapie. Tak więc przeprowadzone symulacje oddziaływań są prawidłowe, gdyż - niezależnie od liczby pasów ruchu - w danych wejściowych do analiz pozostają niezmiennie dwa parametry podstawowe dla prognoz rozprzestrzeniania się hałasu i zanieczyszczeń powietrza, to jest: oś drogi i usytuowanie zewnętrznych krawędzi jezdni. Granica rezerwatu nie jest linią równoległą do projektowanej drogi więc odległość w różnych miejscach jest różna. Ponadto należy dodać, że w tekście raportu OOS podawane są odległości od lasu w którym znajduje się Rezerwat oraz odległości od oczek wodnych, które nie są objęte ochroną rezerwatową jedynie występują w jego sąsiedztwie. Odległość od rezerwatu zgodnie z treścią aneksu wynosi od 70 m do 200 m.
6.4.	Uzupełnienie raportu o rzetelną ocenę walorów rekreacyjnych i zobowiązanie inwestora do zachowania ciągłości wszystkich szlaków rowerowych (m.in. wokół gminy Marki, szlak Bitwy Warszawskiej z Warszawy do Radzymina), szlak pieszcy wzdłuż rzeki Czarnej.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Warunku nie uwzględniono. Drogi ekspresowe przeznaczone są wyłącznie dla ruchu samochodowego. W pasie drogowym wyznaczonym liniami rozgraniczającymi, nie przewiduje się prowadzenia ścieżek rowerowych i ciągów pieszych. Ciągi pieszo-rowerowe powinny być wyznaczone poza pasem drogowym i zaprojektowane w ramach odrębnego opracowania, w którym określony byłby również sposób zagospodarowania terenów bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi. Projektowane nad drogą ekspresową wiadukty na drogach poprzecznych, przecinających trasę, zabezpieczają możliwość prowadzenia jednostronnego chodnika i ścieżki rowerowej. Proponowany przekrój na wiadukcie jest wystarczający dla przewidywanego w tych rejonach ruchu pieszego i rowerowego Zaprojektowana droga nie narusza istniejących szlaków turystycznych. Ciągi rekreacyjne, szlaki turystyczne powinny być zaprojektowane poza pasem drogowym w ramach odrębnego opracowania w którym zostaną określone zasady zagospodarowania terenów przyległych do trasy. W projekcie przewidziano między innymi przeprowadzenie ciągu pieszego rowerowego na wiadukcie na przedłużeniu
6.5.	Zobowiązanie inwestora do uwzględnienia w projekcie drogi rowerowej wzdłuż trasy na odcinkach pozbawionych dróg serwisowych.	
6.6.	Modyfikację przekroju jezdni do: jezdni dwupasmowej, chodnika dwustronnego, ścieżki rowerowej oraz stworzenie dodatkowych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów.	

		ul. Dworkowej (po północnej stronie), co umożliwi korzystanie z pieszych i rowerowych szlaków turystycznych w rejonie Morowego Bagna i jeziora Czarnego. Przeprowadzenie ciągu pieszego i rowerowego w poziomie terenu jest możliwe również w rejonie węzła Zielonka 2, gdzie na skrzyżowaniu przewidziana jest sygnalizacja świetlna.
6.7.	Ograniczenie uciążliwości istniejącej trasy	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Istniejącą drogą nr 8 jest fragmentem układu komunikacyjnego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Prowadzi do Warszawy ruch z kierunków południowo-zachodniego i północno-wschodniego. Umożliwia powiązania Warszawy z województwem mazowieckim i podlaskim oraz prowadzi do przejścia granicznego z Litwą i Białorusią. Obecnie cały ruch o natężeniu około kilkudziesięciu tysięcy samochodów na dobę prowadzony jest główną ulicą Marek obudowaną zwartą zabudową mieszkaniowo-usługową. Po wybudowaniu obwodnicy ruch tranzytowy przejmie nowa droga. Prognozy ruchu opracowane na lata 2013 i 2033 wyraźnie wskazują na przejęcie ruchu tranzytowego. Nie ma więc przesłanego do twierdzenia że „...po jakimś czasie samochody wrócą do Marek”. Kierowcy mając do wyboru trasę szybszą i ulicę miejską wybierają tę pierwszą. Istniejąca droga pozostanie w systemie komunikacyjnym jako droga gminna czyli samorządowa główna, o jej modernizacji będzie więc decydować gmina. Modernizacja wymaga również projektu oraz wszystkich decyzji (w tym decyzji środowiskowej) poprzedzających zgodę na realizację inwestycji. Warunek ten uwzględniono w niniejszej decyzji środowiskowej, która określa warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w celu ograniczenia jej uciążliwości. Ponadto Inwestor ma obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w której dokonane zostanie porównanie ustaleń zawartych 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.
6.8.	Potraktowanie uwag i wniosków złożonych w ramach konsultacji społecznych prowadzonych przed złożeniem wniosku wydanie decyzji środowiskowej jako uwag i wniosków w niniejszym postępowaniu.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wniosku nie uwzględniono, gdyż w tym postępowaniu ma zastosowanie art. 32 ust. 1a ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, póź. 150) - uwagi i wnioski złożone poza terminem wyznaczonego przez organ na składanie uwag i wniosków „21 dni dla społeczeństwa”, pozostawia się bez rozpatrzenia.
6.9.	Wniosek o uznanie stowarzyszenia za stronę w przedmiotowym postępowaniu.	Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy Poś organizacje ekologiczne, które uzasadniając to miejscem swojego działania zgłaszają chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa i złożyły wnioski w ramach tego postępowania, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony. W związku z powyższym uwagi i wnioski złożone przez Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zostały rozpatrzone w decyzji przez organ.
7.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dnia 18 września 2008 r.)	
7.1.	I. Uwagi do raportu: 1. Rozbieżności w określeniu odległości pasa drogowego drogi S-8 od rezerwatu „Horowe Bagno” czynią niewiarygodnym wniosek. 2. Brak uwzględnienia redukcji natężenia hałasu wskutek zastosowania wzdłuż drogi wału ziemnego.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Ad.I.1 Granica rezerwatu nie przebiega równolegle do linii rozgraniczającej trasy więc odległość w różnych miejscach jest różna. Ponadto w tekście Raportu podawane są odległości od lasu o nazwie Horowe Bagno, w którym znajduje się Rezerwat oraz odległości od oczek wodnych położonych w kompleksie Horowe Bagno, które nie są objęte ochroną rezerwatową, jedynie występują w sąsiedztwie Rezerwatu. Stąd rozbieżności. Trasa prowadzona jest w odległości od 70 do 200m (aneks nr 2). Ad.I.2 Z doświadczeń i praktyki oraz z analiz skuteczności wałów ziemnych jako ochrony przed hałasem przeprowadzanych dla analogicznych tras wynika, że jest to forma ekranu skutecznie tłumiąca hałas. Na etapie projektu budowlanego, gdy będzie znany materiał, z którego wał będzie usypany, zaprojektowane będą zabezpieczenia skarp wału przed osuwaniem, wybrana technologia wykonania budowli, będzie można przeprowadzić szczegółową analizę jego

		skuteczności. Jednak na tym etapie można z całą odpowiedzialnością wnioskować, że zabezpieczenie nie pogorszy, a wręcz przeciwnie poprawi komfort akustyczny dla awifauny bytującej w granicach całego kompleksu leśnego nie tylko Rezerwatu.
7.2.	II. Wskazanie najkorzystniejszego wariantu.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Najkorzystniejszy wariant został wskazany w wyniku przeprowadzonej oceny przedsięwzięcia na środowisko. W ramach niej organy wspomagające tj. Minister Środowiska i Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny uzgodnili realizację przedsięwzięcia w wariantcie III. Wpływ realizacji przedsięwzięcia na środowisko został poddany analizie wielokryterialnej przedstawionej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
7.3.	III. Postulaty modyfikacji wariantu III: 1. Odstąpienie od realizacji węzła drogowego „Zielonka 2” 2. Dodanie do projektu wykonawczego dwóch przejść dla zwierzyny dużej (o wielkości łosia) w lokalizacjach: a) przejście przy kompleksie leśnym Ciemne („Koziać”) w okolicy km 10+000 b) przejście pomiędzy ul. Dworkową a projektowanym węzłem „Zielonka 2”- w okolicy 3+000 km trasy - szczególnie konieczne w sytuacji, gdyby nie został uwzględniony wniosek dotyczący rezygnacji z budowy węzła „Zielonka 2”.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Ad.III.1 Wniosek nie został uwzględniony – nie jest możliwe zrezygnowanie z budowy węzła, który umożliwia powiązanie z trasą ekspresową i obsługę obszaru Żąbek, Zielonki, Marek a częściowo również Kobylki i Wołomina poprzez ul. Dworkową doprowadzoną do drogi nr 631. W proponowanym rozwiązaniu przeprowadzono bezkolizyjnie ruch z trasy S z kierunku południowo-zachodniego na północ, w stronę Nieporętu. Prognozowany ruch tej relacji jest ponad dwukrotnie większy od pozostałych relacji skrajnych, które poprowadzono poprzez skrzyżowania skanalizowane, zaprojektowane na drodze 631, na której przewiduje się sygnalizację świetlną. Korzystne warunki ruchu sprawiają, że kierowcy jadący tranzytem drogą 631 skorzystają z bezkolizyjnego objazdu drogami S-8 czy S-17, zamiast przejazdu przez Zielonkę ul. Marszałka J. Piłsudskiego czy miasto Marki, gdzie występują skrzyżowania kolizyjne. Zaprojektowany węzeł charakteryzuje się minimalną zajętością terenu w rejonie jeź. Czarnego, gdzie poprowadzono tylko jedną łącznicę węzła w poziomie terenu. Ad.III.2 Wniosek nie został uwzględniony – przejście dla zwierząt dużych w miejscach wskazanych przez OTOP jest bezzasadne.

		W lasach, które wskazuje OTOP jako miejsce bytowania łosia nie występują zwierzęta duże jak również średnie. Są to kompleksy otoczone zabudową mieszkaniową i usługową a także częściowo już zabudowywane. Las ten również nie leży na szlaku migracyjnym dużych zwierząt. Natomiast na wskazanych odcinkach zaprojektowano przepusty dla płazów.
7.4.	IV. Postulaty środowiskowych warunków do umieszczenia w decyzji środowiskowej: Warunek zachowania w trakcie budowy i eksploatacji dotychczasowych stosunków wodnych na istniejących ciekach i zbiornikach wodnych, w szczególności dotyczy to zbiorników „Korowe Bagno” i Jeż. Czarne oraz rzeki Czarnej a także pozostałych leśnych oczek wodnych i innych podmokłości.	Wniosek uwzględniono w pkt 2.1, 2.10., 2.14., 2.20., 2.21., 2.22., 2.23., 2.28., 4.1.1. sentencji niniejszej decyzji.
7.5.	Wszelkie inicjalne roboty ziemne na terenach leśnych, jak również usunięcie drzew i krzewów zdjęcie warstwy humusu, rozpoczęcie wykopów budowlanych na całej budowie, powinny być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt - czyli od 1 września do końca lutego.	Wniosek uwzględniono w pkt 2.19., 2.34. sentencji niniejszej decyzji.
7.6.	Na budowie należy zapewnić pełnienie stałego nadzoru przyrodniczego.	Wniosek uwzględniono w pkt 2.34. sentencji niniejszej decyzji.
7.7.	Lokalizacja baz budowy, jak również miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy – poza obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 póź. 880, z póź. zm.) powyższe dotyczy także lokalizacji składowania i/lub gospodarczego wykorzystania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów.	Wniosek uwzględniono w pkt 2.1. sentencji niniejszej decyzji.
7.8.	W projekcie założenia zieleni przydrogowej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki (których sadzenie rażąco błędnie zaleca raport), np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni i innych drzew owocowych, dzikiej róży, glogu, jarzębu szwedzkiego, śliwy ałyczy itp., a także iglaków płożących + wykluczenie używania torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń.	Wniosek uwzględniono częściowo w pkt 3.7. sentencji niniejszej decyzji
7.9.	Ekran (z wyjątkiem ochrony akustycznej, na węzłach drogowych) mają być wyłącznie nieprzeźroczyste; wyklucza się alternatywne stosowanie rozwiązań nieskutecznych, np. naklejanie sylwetek ptaków drapieżnych i/lub system pasków.	Wniosek uwzględniono częściowo w pkt 3.2. sentencji niniejszej decyzji.
7.10.	Nakaz instalacji (na koszt inwestora) 500 sztuk skrzynek lęgowych w lasach Nadleśnictwa Drewnica	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23</u>

	- w terminie do 6 miesięcy po uprawomocnieniu się wydanej decyzji – różnych typów, które powinny być wykonane i zawieszone pod nadzorem OTOP + zalecenie jesienno - zimowego oczyszczania tych skrzynek ze starych gniazd w przeciągu trzech lat po ich instalacji.	marca 2009 r. 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 Drewnica oraz czy zabieg ten jest zgodny z Instrukcją ochrony lasu. Jednakże wniosek OTOP-u 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. Pozostała część wniosku mieści się w zadaniach statutowych OTOP i nie ma przeciwwskazań formalnych, aby podane działania nie były przez OTOP prowadzone.
7.11.	Zalecenie przerywania prac ziemnych na czas okresu lęgowego jaskółek brzegówek (maj-połowa sierpnia), w przypadku zajęcia przez te ptaki skarp wykopów na budowie.	Wniosek uwzględniono w pkt 2.34. sentencji decyzji.
7.12.	Wprowadzenie następujących zaleceń w zakresie monitoringu środowiskowego/przyrodniczego: a) monitoring, rozbić (kolizji) ptaków o samochody - na terenach leśnych według procedury, która będzie opracowana przez specjalistę w uzupełnionej wersji raportu, b) monitoring, zajęcia skrzynek lęgowych przez ptaki - na podstawie ich corocznego oczyszczania, c) monitoring wykorzystania przez zwierzynę przejść nad (lub pod) autostradą.	Warunek 20c uwzględniono w pkt 4.1.3., pozostałe - patrz pkt 7.10.
8.	Państwo Małgorzata i Andrzej Urbańscy (wniosek z dnia 22 września 2008 r.)	
8.1.	Odrzucenie wniosku GDDKiA w sprawie decyzji środowiskowej na budowę trasy S-8 przez wieś Ciemne.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wniosku nie uwzględniono, organ przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z wnioskiem Inwestora, dokonał oceny złożonych do wniosku dokumentów w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskał wymagane prawem uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra

		Środowiska, zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa. Tym samym nie znalazł przesłanek do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia.
8.2.	Uwaga, że dane są sprzed 10 lat, mapa przedstawiająca przebieg trasy S8 w wariantcie III jest nieaktualna.	W ramach ponownego rozpatrywania sprawy Inwestor przedłożył komplet nowych, uaktualnionych dokumentów. Dane dotyczące zagospodarowania przestrzennego oraz środowiska przyrodniczego zostały zaktualizowane na stan 30 lipca 2010 roku. Ponadto zgodnie z posiadanymi informacjami, w czerwcu 2010 roku wykonane zostały zdjęcia lotnicze, które były podstawą do opracowania ortofotomapy, na której prezentowano wyniki analiz.
8.3.	Pytanie, jak budowa trasy ekspresowej ma się do wytycznych zawartych w planie miejscowym.	Nie ma przepisu prawa nakładającego na organ obowiązek stwierdzenia zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia tj. budowy drogi publicznej z ustaleniami miejscowego lub/ i wojewódzkiego planu zagospodarowania przestrzennego.
UWAGI I WNIOSKI – drugi termin „21 dni” (3 lutego 2009 r. – 23 lutego 2009 r.)		
9.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin – Pan Zbigniew Piotrowski (pismo z dnia 18 lutego 2009 r.)	
9.1.	1. wprowadzenie rozwiązania układu komunikacyjnego zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina 2. o zmianę stanowiska w sprawie trasy S-8 i wniośł o „osobistą analizę co do wyboru wariantu przebiegu korytarza drogi ekspresowej S-8” w związku z otrzymanym wnioskiem Sołectwa wsi Ciemne z dn.20.12.2008 r.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> 1. Organ zwrócił się o opinię w sprawie możliwości wprowadzenia proponowanego rozwiązania układu komunikacyjnego do Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa. Dyrektor GDDKiA O/Warszawa zajął stanowisko i stwierdził, że ze względu na wcześniejsze ustalenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad oraz uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przez Ministra Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie brak jest podstaw do zmiany dotychczasowych ustaleń projektowych odnoszących się do prezentowanych rozwiązań prowadzenia trasy S-8 w rejonie Radzymina i sposobu jej powiązania z drogami poprzecznymi. Jednocześnie poinformował, że nie wyklucza możliwości rozpatrzenia poruszonej kwestii budowy węzła drogi wojewódzkiej nr 635 Wołomin - Radzymin z obecną obwodnicą

		Radzymina po zrealizowaniu rozpatrywanego północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku, na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina. Wobec powyższego należy zwrócić się do GDDKiA O/Warszawa o możliwość połączenia istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina jako niezależnej inwestycji po zrealizowaniu inwestycji przedmiotowej. 2. Wniosek nie uwzględniony. Organ przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z wnioskiem Inwestora, dokonał oceny złożonych do wniosku dokumentów w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskał wymagane prawem uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska, zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa. Tym samym nie znalazł przesłanek do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia w wariancie III.
10.	Sołtys wsi Ciemne wraz z podpisami 103 mieszkańców wsi Ciemne, 69 podpisami mieszkańców Dybowa Kolonii, 33 podpisami mieszkańców Nowego Jankowa (wniosek z dnia 22 lutego 2009 r.)	
10.1.	I. wzięcie pod uwagę wniosków podtrzymujących stanowiska jakie zajęli mieszkańcy w pismach: 1. z dnia 17.09.2008 r. do Wojewody Mazowieckiego 2. z dnia 17.09.2008r. podpisane przez Wandę Czyżak, Emilię Paczuska i Zofię Pawłowicz-Szewczuk. 3. z dnia 15.12.2008 r. dot. konsultacji społecznych. 4. z dnia 19.12.2008 r. skierowanego do GDDKiA dot. wycofania wniosku. II. uznanie za stronę mieszkańców Ciemnego, Kolonii Dybów i Nowego Jankowa. III. odmowę wydania zgody na realizację przedsięwzięcia ze względu m.in. na: niepokrywanie się przebiegu drogi wg wariantu III z mpzp, uchwałami Rady Miejskiej, zahamowanie rozwoju tego regionu, ignorowanie opinii Forum Radzyńskiego i mieszkańców, przejęcia terenu przez Caritas. IV. zakwestionowanie raportu ze względu na błędy w raporcie. V. przeprowadzenie konsultacji społecznych. VI. rozpoczęcie procedury administracyjnej od	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Ad. I 1. i 2. Jest to powtórzenie wniosków z konsultacji społecznych z pierwszego terminu - Odpowiedź patrz punkt 22. 3. Odpowiedź na wniosek została ujęta w uzasadnieniu niniejszej decyzji. 4. Wniosek nie został uwzględniony - sprawa wycofania wniosku leży w gestii Inwestora. Ad. II Organ nie ma obowiązku uznawania za stronę. Zgodnie z art. 28 Kpa - stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. A zgodnie z art. 31 Poś każdy ma prawo składania uwag i wniosków w postępowaniu z udziałem społeczeństwa. Ad. III. W obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego

	początku w związku z powyższymi argumentami.	Miasta i Gminy Radzymin, uchwała nr 430/LI/98 z dn. 19.06.1998r. droga S-8 nie była uwzględniona, ponieważ nie rozpoczęto jeszcze prac projektowych dotyczących wyznaczenia przebiegu tej drogi. Uchwalone w następnych latach „Zmiany planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego...” dotyczyły kilku niewielkich obszarów gminy i nie kolidowały z wyznaczonym przebiegiem drogi S-8 wg wariantów II i III. Wyjątek stanowi „Zmiana mpzp m. i gm. Radzymin, wieś dz. Ew. nr 165/1, 165/2, 166/12, 166/13, 166/14, 166/15” uchwała nr 138/XI/2003, gdzie występuje kolizja zagospodarowania z przebiegiem drogi S-8 wg wariantu II. Przy wyborze wariantu trasy nie uwzględniono stanowiska Rady Miejskiej - Uchwała nr 286/XXIII/2005 z 25.02.2005r. która przyjęła przebieg trasy S-8 wg wariantu społecznego (wariant II) nie była przyjęta jednogłośnie, przeciwko Uchwale protestowali mieszkańcy miejscowości Nadma (gm. Radzymin) wyrażając swoją opinię w Uchwale Zebrania Wiejskiego nr I/II/2005r. z dn. 20.02.2005r. Przebieg drogi w wariantcie III przecina działki mieszkańcom Jankowa Nowego — projektowana droga S-8 przez wieś Janków Nowy poprowadzona została po obrzeżu lasu, co pozwoliło zminimalizować kolizje z siedliskami gospodarczymi. Droga przebiegająca przez Janków Nowy w kierunku Słupna zaliczona jest do dróg powiatowych nr 4309W i sklasyfikowana została w planie miejscowym gminy jako zbiorcza, w związku z tym należy zachować jej ciągłość. Zaprojektowano ją na wiadukcie nad drogą S-8. Umożliwi dojazd z Jankowa Nowego do istniejącej drogi nr 8 i powiązanie terenów gmin: Wołomina i Radzymina. Dojazd do wszystkich działek przeciętych przez projektowaną trasę będzie zapewniony przez drogi dojazdowe, łączące przerwane ciągi komunikacyjne i obsługujące przyległe zagospodarowanie jak również umożliwiające dojazd do pól. Lokalizacja ośrodka Caritas na terenach dawnej jednostki wojskowej nie miała zasadniczego wpływu (choć też była brana pod uwagę, jak również zabudowa i siedliska przy ul. Kozia Góra) na przebieg
--	---	--

	trasy S-8 w wariantcie II, który skorygowano, w stosunku do przebiegu wyznaczonego przez społeczność gminy, ze względu na parametry jakie musi spełniać droga ekspresowa m. in. promienie łuków poziomych, odpowiednie odległości pomiędzy łukami i węzłami. Dojazd do Caritasu może pozostać wg stanu istniejącego tj. z zachodu od Al. Jana Pawła (drogi nr.8). Odległość ul. Uroczej we wsi Ciemne (wzdłuż której powstają nowe domy) od projektowanej trasy pomiędzy osią projektowanej trasy S-8 a ul. Uroczą odległość wynosi ok. 400 m natomiast do budynku szkoły 390m. Na załączniku mapowym do wniosku na tle mapy w tym rejonie przedstawiono przebieg projektowanej drogi S-8 wraz z liniami rozgraniczającymi szerokości 65,0m-70,0m. W pasie zawartym pomiędzy liniami rozgraniczającymi rozmieszczone zostaną jezdnie, pobocza, urządzenia odwadniające drogę, oświetlenie, ekrany zabezpieczające przed hałasem, pasy zieleni izolacyjnej (zadrzewione). Odnosnie kwestionowania aktualności danych i map Inwestor wyjaśnił, że prace nad Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowym, w oparciu o które przygotowano materiały do decyzji środowiskowej rozpoczęto w lutym 2006r. tj. 3 lata temu. W okresie tym w otoczeniu trasy zachodziły zmiany w zagospodarowaniu terenu w wyniku prowadzonej działalności realizacyjnej, na które projektanci nie mają wpływu a projektowanie nie jest podstawą do wstrzymania decyzji administracyjnych. Dotyczy to całego obszaru, na którym zaprojektowano analizowane warianty przebiegu trasy. Rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na mapach topograficznych i ewidencyjnych oraz ortofoto- mapach jakie były dostępne w tym czasie w składnicach map. Przygotowane materiały do decyzji środowiskowej i przeprowadzone analizy zawierają dane i informacje, uzyskane do października 2007 r. Dotyczy to inwentaryzacji zabudowy przeprowadzonej w pasie ok. 200m tj. po 100m od osi trasy, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego oraz
--	--

		pozwoleń na budowę pozyskanych w Starostwie Powiatu Wołomin lub w Urzędach Miast i Gmin. Inwentaryzacja zabudowy i zagospodarowania przeprowadzona była w terenie, w pasie określonym powyżej i pozostaje w materiałach archiwalnych Biura Planowania Rozwoju Warszawy. Wszystkie budynki kolidujące bezpośrednio z korytarzem projektowanej trasy (wyznaczonym liniami rozgraniczającymi) zostały uwzględnione w przeprowadzonych analizach. Ad IV. Wniosek nie został uwzględniony. Po uzupełnieniach o Aneks nr I i Aneks Nr 2 Raportu, został uznany przez organ za zgodny z art. 52 ustawy Poś. Na jego podstawie zostały też dokonane wymagane przepisami prawa uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Ad.V Odpowiedź na wniosek została ujęta w uzasadnieniu niniejszej decyzji. Ad.VI. Wniosek nie został uwzględniony. Organ przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z wnioskiem Inwestora, dokonał oceny złożonych do wniosku dokumentów w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskał wymagane prawem uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska, zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa. Tym samym nie znalazł przesłanek do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia.
11.	Stowarzyszenie Radzymińskie Forum (wniosek z dnia 23 lutego 2009 r.)	
11.1.	Wzięcie pod uwagę opinii mieszkańców przy wydawaniu decyzji.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Organ przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z wnioskiem Inwestora, dokonał oceny złożonych do wniosku dokumentów w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskał wymagane prawem uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska, zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa.
11.2.	Uwaga, że najkorzystniejszym rozwiązaniem dla gminy Radzymiń jest wariant II.	Organ wybierając wariant realizacji przedsięwzięcia kierował się oddziaływaniem planowanej inwestycji na całą długość jej trasy. Na podstawie

		analiz, których wyniki umieszczono w raporcie wynika, że wariant III jest najkorzystniejszy.
UWAGI I WNIOSKI – poza terminami „21 dni”		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
12.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin (pismo z dnia 4 lutego 2008 r.)	
12.1.	Prośba o przyspieszenie podjęcia decyzji dotyczącej uwarunkowań środowiskowych dla budowy przedmiotowej trasy.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Organ poinformował wnioskodawcę pismem z dnia 28 lutego 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/07, iż przedmiotowe postępowanie jest na etapie uzyskiwania uzgodnień realizacji z Ministrem Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie. Dodatkowo raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko jest uzupełniany o dodatkowe informacje. Z powodów przedstawionych powyżej w okresie złożenia wniosku nie istniała możliwość przyspieszenia procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
13.	Hanna Bieńkowska (e-mail z dnia 13 lutego 2008 r.)	
13.1.	Pytania w zakresie postępowania o zmianę przeznaczenia gruntów rolnych na inne cele.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wnioskodawczyni nie podała we wniosku jakichkolwiek danych o rozpatrywanej nieruchomości. W związku z tym nie było możliwości ustosunkowania się do podnoszonej kwestii. Z informacji jakie posiada organ wynika, że Inwestor wystosował do wnioskodawczyni pismo z prośbą o doprecyzowanie przedmiotowego wniosku, lecz nie uzyskał dodatkowych wyjaśnień.
14.	Hanna Bulacińska – Karwat (e-mail i pismo z dnia 4 marca 2008 r.)	
14.1.	Prośba o określenie terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej budowy odcinka trasy ekspresowej S8, obejmującą w szczególności opinię w zakresie przebiegu trasy w gminie Radzymin.	<u>Stanowisko organu według stanu faktycznego i prawnego na dzień 23 marca 2009 r.</u> Wojewoda Mazowiecki poinformował wnioskodawczynię pismami z dnia 5 marca 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/ 07 i 18 marca 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/ 07, iż w związku z trwającym etapem uzgodnień warunków realizacji przedmiotowej inwestycji z Ministrem Środowiska oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody

		na jej realizację nastąpi po otrzymaniu uzgodnień ww. organów.
15.	Pani Joanna Szewczuk, Pani Wanda Czyżak, Pani Emilia Paczuska, Państwo Zofia i Józef Szewczuk (wnioski z dnia 22.08.2008 r.)	
15.1.	Wniosek o uznanie za stronę w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
16.	Pani Weronika Suchodolska, Państwo Tadeusz i Halina Pyśkiewicz, Pani Bogumiła Trębicka, Pani Janina Parlicka, Pani Dorota Jóźko, Pani Irena Skibska, Państwo Tadeusz i Maria Ostrowscy, Pani Barbara Tryfon, Państwo Edyta i Krzysztof Sienkiewicz, Pan Wiesław Sobczak (wnioski z dnia 24.08.2008 r.), Pani Marta Strzelczyk, Państwo Apolinary i Barbara Przybysz (wniosek z dnia 25.08.2008 r.), Pani Ilona Laps Mironczyk (wniosek z dnia 26.08.2008 r.)	
16.1.	Wniosek o uznanie za stronę w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
17.	Burmistrz Radzymina – Pan Zbigniew Piotrowski (pismo kierowane do GDDKiA, z dnia 26 listopada 2008 r.)	
17.1.	Prośba o podjęcie działań w celu wprowadzenia do realizacji rozwiązania układu komunikacyjnego, zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina.	Nie wymaga odniesienia się organu, gdyż jest to korespondencja pomiędzy GDDKiA a Wnioskodawcą.
18.	Pani Wanda Czyżak, Pani Emilia Paczuska, Pani Zofia Pawłowicz – Szewczuk, Pan Józef Szewczuk (wniosek z dnia 9.12.2008 r.)	
18.1.	Wniosek o przesunięcie terminu wydania decyzji o dwa tygodnie tj. do 23 grudnia 2008 r. w związku z uzyskaniem nowych materiałów w sprawie	Decyzja została wydana w dniu 23 marca 2009 r., zatem można przyjąć, że wniosek został uwzględniony.
19.	Soltys wsi Ciemne (pismo kierowane do Dyrektora GDDKiA O/Warszawa, z dnia 9 stycznia 2009 r.)	
19.1.	Pismo w całości jest odpowiedzią na pismo GDDKiA.	Odpowiedź jak do wniosku 17.1.
20.	Mieszkańcy wsi Ciemne (pisma z dnia 21.02.2009 r. i 22.02.2009 r.)	
20.1.	Zgłoszenie się jako strona w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
21.	Soltys wsi Ciemne wraz z 7 podpisami (wniosek z dnia 3 marca 2009 r.)	
21.1.	Podtrzymanie stanowiska w sprawie budowy trasy S8 zajętego w piśmie z 22 lutego 2009 r. za poprowadzeniem drogi wg wariantu II, a odrzuceniem wariantu III.	Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
21.2.	Wniosek o włączenie do sprawy wymienionych dokumentów w piśmie z 22.02.2009 r., potraktowanie ich jako dowody w sprawie, w tym również fotografii załączonych do pisma z dnia 17.09.2008 r.	Uwagi i wnioski wniesione powyższym pismem przedstawiono w niniejszej decyzji w pkt 10 tej tabeli (str. 49-52).
21.3.	Wniosek o odrzucenie wniosku GDDKiA dotyczącego nadania sprawie klauzuli natychmiastowej wykonalności z powodu licznych uchybień w dokumentach i dokumentacji.	Wniosek nieuwzględniony. Po przeanalizowaniu przedstawionych przez Inwestora argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes

		strony, organ uznał wniosek Inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności za zasadny i w pkt 6 sentencji decyzji nadał jej taki rygor.
21.4.	Tylko trasa w wariantcie II, który popierają mieszkańcy i miejscowe władze ma umocowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, jest zgodna z planem województwa mazowieckiego, a także jest powiązana z planami powiatowymi/ węzeł wołomiński we wsi Nadma-Kozłówek.	Odpowiedź jak do wniosku 8.2.
21.5.	Raport nie spełnia wymogów.	Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
21.6.	Wniosek o używanie właściwych określeń dla projektowanej trasy tj. autostrada, jak pokazują znaki na niektórych odcinkach trasy S8 Wyszków-Radzymin.	Wniosek nieuwzględniony. Droga S8 na terenie Warszawy i dalej przez Marki – Radzymin – Wyszków sklasyfikowana jest jako trasa ekspresowa i zaprojektowano ją na parametrach drogi ekspresowej a nie autostrady.
21.7.	Zastrzeżenie do procedury udostępniania informacji o środowisku dot. przedmiotowej sprawy. Wnioskodawcy zarzucają iż mimo zawartych w zawiadomieniach stwierdzeń o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, zażądano od nich określenia z którymi konkretnie dokumentami chcą się zapoznać. Ponadto, zdaniem Wnioskodawców pracownik RDOŚ usuwał z segregatora dokumenty.	Zgodnie z art. 16 ust. 1 pkt 4 organ administracji nie udostępnia informacji o środowisku i jego ochronie, jeżeli informacje dotyczą danych osobowych, o których mowa w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr 101, poz. 926, ze zm.), dotyczących osób trzecich. W dokumentacji prowadzonego postępowania często znajdują się dokumenty zawierające dane osobowe, są to szczególnie dokumenty dotyczące konsultacji społecznych, wnioski i uwagi osób prywatnych. Często niemożliwe jest udostępnienie takich dokumentów od ręki, gdyż wymaga to uprzedniego przygotowania i zakrycia znajdujących się w nich danych osobowych osób trzecich.

We wniosku z dnia 5 czerwca 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1 a/400/423/2008r. Inwestor zwrócił się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Dodatkowe wyjaśnienia ww. kwestii Wnioskodawca zawarł w piśmie z dnia 26 lipca 2011 r., znak: GDDKiA O/WA-P.2.1 g/400/166/2011 i piśmie z dnia 5 sierpnia 2011 r., znak: GDDKiA-

O/Wa-D.9.1/1091/11. Inwestor wniósł o powyższe ze względu na ważny interes społeczny i ważny interes strony.

Budowa drogi S8 jest bardzo ważnym elementem w strukturze komunikacyjnej, rzutuje na oddziaływania komunikacyjne w skali ponadregionalnej i krajowej, a zwłaszcza w aspekcie zapewnienia odpowiednich warunków prowadzenia ruchu wylotowego z Warszawy w kierunku Białegostoku. Istniejący układ komunikacyjny na terenach sąsiadujących ze wschodnimi dzielnicami Warszawy tj. w Markach, Żąbkach, Zielonce, nie zapewnia właściwych warunków prowadzenia ruchu kołowego, jak i warunków bezpieczeństwa tego ruchu. Brak dogodnych wzajemnych powiązań tych obszarów, przy przewidywanym intensywnym ich zagospodarowaniu oraz braku dróg umożliwiających prowadzenie ruchu zewnętrznego, nie związane z tymi miastami jest szczególnie istotny w przypadku miasta Marki, przez które obecnie prowadzona jest droga krajowa nr 8, obudowana zwartą zabudową mieszkaniowo – usługową. Droga ta stwarza poważne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców Marek. W chwili obecnej środowisko w otoczeniu ww. drogi na odcinku przechodzącym przez miasto, nie spełnia standardów określonych prawem dla występujących przeznaczeń terenowych. Oddanie do użytku autostrady A2 pomiędzy Łodzią a Warszawą oraz dostosowywanej obecnie Trasy Armii Krajowej (Trasy Toruńskiej) w Warszawie do parametrów drogi ekspresowej S8, przy zakładanym dużym wzroście potoków ruchu na odcinku przejścia przez miasto przyczyni się do znacznego pogorszenia warunków życia w Markach. Powyższe przekładać się będzie na odbywający się wzdłuż drogi nr 8 ruch rowerowy i pieszy.

Północy wylot z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Radzymina znajduje się w ciągu drogi przeprowadzającej przez Warszawę ruch samochodowy z DK nr 7, DK nr 8, S2 i autostrady A2 w kierunku Białegostoku. Zakończenie prac budowlanych na odcinku Trasy AK Modlińska-Marki planowane jest na II kwartał 2012 r. Przejezdność układu drogowego na odcinku Stryków – Konotopa autostrady A2 oraz odcinka Konotopa – Puławska S2 planowana jest na maj 2012 r. Budowa ekspresowej obwodnicy Marek wraz z kilkumetrowym fragmentem na odcinku Marki – Drewnica jest niezbędne do płynnego przeprowadzenia w kierunku Białegostoku ruchu samochodowego wprowadzanego przez te drogi. Zapewni to ciągłość przejazdu drogą ekspresową od węzła „Konotopa” przez całą Warszawę, aż do końca obwodnicy Wyszkowa. Przedmiotowy odcinek drogi jest niezwykle istotny nie tylko dla upłynnienia ruchu transferowego przez Warszawę, ale również lokalnie.

Z uwagi na ważny interes społeczny niezbędna jest więc realizacja przedmiotowej inwestycji umożliwiającej ominięcie intensywnie zainwestowanych terenów Marek jak i zapewnienie wzajemnych powiązań obszaru Żąbek, Marek, Zielonki i Wołomina. O randze wysokiego interesu społecznego świadczą dokumenty strategiczne odnoszące się do omawianych obszarów i planistyczne zainteresowanie samorządów.

Władze samorządowe, prasa lokalna, jak i mieszkańcy terenów sąsiadujących z drogą nr 8 informują o dramatycznej sytuacji spowodowanej ruchem kołowym. Rosnąca aktywność mieszkańców w kwestii rozwiązywania ww. problemu może stać się zarzewiem niepokojów społecznych i w następstwie prowadzić do utrudnień na omawianym ciągu krajowym. Przytoczone okoliczności w istotny sposób rzutują na wielkość i uciążliwość drogi w stosunku do sąsiedniej zabudowy, zwłaszcza mieszkaniowej.

Podjęcie natychmiastowych działań naprawczych w ramach budowy ww. północnego wylotu drogi ekspresowej S8 z Warszawy do Białegostoku, stwarzającego właściwe warunki ruchu dla wszystkich potencjalnych jego użytkowników oraz ograniczającego uciążliwości istniejącego ciągu krajowego, należy uznać za niezbędne ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Inwestycja jest związana z wdrażaniem polityki państwa w zakresie transportu poprzez realizację celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. zawartych

w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego”, uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r.

Uzasadnieniem budowy przedmiotowego odcinka drogi jest jej strategiczny charakter i zgodność z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” oraz trzecim celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”. Zadanie „Budowa drogi S8 Radzymin – Marki stanowiąca obwodnicę Marek” jest ujęte w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 r. Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań 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.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska

Załącznik:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik: Pan Stanisław Dmuchowski
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie,
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.



Warszawa, dnia 2 grudnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.15.2011.MW

załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r. (znak: WOOS-II.4200.15.2011.MW).

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

Budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina.

INWESTOR

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

OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana droga S8 w całości znajdowała się będzie w powiecie wołomińskim województwa mazowieckiego, na terenie miast: Zielonka, Marki, Kobylka, gminy i miasta Wołomin oraz gminy i miasta Radzymin. Punkt początkowy analizowanego odcinka (km 0+536 poza projektowanym węzłem „Drewnica” na ekspresowej drodze Wschodniej Obwodnicy Warszawy) będzie znajdował się na terenie miasta Zielonka, przez którego teren poprowadzony zostanie do km 1+650. Od km 1+650 do km 3+200 trasa położona będzie na terenie miasta Marki. Następnie projektowana trasa przechodziła będzie wzdłuż granicy gminy Radzymin i miasta Kobylka, wkraczając odcinkami na teren jednego lub drugiego obszaru administracyjnego. W km 8+350 do 8+650 planowana droga przebiegać będzie przez teren miasta Wołomin. Na pozostałych odcinkach trasa położona będzie na terenie gminy lub miasta Radzymin. Zakończenie projektowanego odcinka drogi przyjęto w miejscu włączenia do obwodnicy Radzymina, w rejonie miejscowości Dybów, który odpowiada na istniejącej drodze krajowej nr 8 kilometrażowi 483+084. Łączna długość trasy do realizacji wyniesie 12,96 km (przy długości analizowanej 13,14 km).

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wybudowanie:

- drogi dwujezdniowej na parametrach trasy ekspresowej (klasa S) spełniającej następujące uwarunkowania:
 - prędkość projektowa 100 km/h,
 - nośność 115 kN/oś,
 - kategoria ruchu – KR6,
 - ilość jezdni 2,
 - całkowita ograniczona dostępność (wyłącznie poprzez węzły),
 - ciągłość i bezkolizyjność ruchu na jezdniach głównych,
 - jezdnie o 3 pasach ruchu,
 - szerokość pasa ruchu 3,5 m,

- pasy awaryjne 2,5 m,
 - pas dzielący 5,0 m w tym opaski wewnętrzne 2 x 0,5 m;
 - dróg dojazdowych lub lokalnych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej, do obsługi przyległych działek lub zamykających przerwane ciągi komunikacyjne;
 - wiaduktów na tej drodze nad drogami poprzecznymi;
 - wiaduktów na drogach poprzecznych, których zachowanie ciągłości jest niezbędne dla powiązań terenów przyległych;
 - mostu nad rzeką Czarną;
 - urządzeń ochrony środowiska między innymi: ekranów akustycznych, wałów ziemnych, przejść dla zwierząt, pasów zieleni z drzew i krzewów;
 - urządzeń odwadniających drogę;
 - urządzeń oświetlenia;
- oraz przebudowę urządzeń kolidujących z inwestycją.

ROZWIĄZANIA SYTUACYJNO - WYSOKOŚCIOWE

Dla projektowanej drogi S-8 zaproponowano następujące rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe:

- przez zabudowane tereny Zielonki jezdnie główne poprowadzono na wiadukcie nad ulicami: Marecką, Pustelnicką i kanałem Markowskim (rz. Długa). Dalej jezdnie na nasypie schodzą na poziom terenu,
- drogę wojewódzką nr 631 trasa S-8 przekracza estakadą, następnie przez tereny Marek i Kobylki prowadzona jest w poziomie terenu,
- w rejonie zachodniej części gminy Radzymin od rejonu węzła „Kobyłka” w kierunku północnym drogę ekspresową poprowadzono po terenie lub na niewielkich nasypach,
- nad ul. Bolesława Chrobrego jezdnie poprowadzone będą na wiadukcie, co pozwoli zachować istniejące powiązania obszaru Kobylki z miejscowością Nadma w gm. Radzymin,
- nad rzeką Czarną zakłada się wybudowanie wydłużonego mostu pod którym skrajnia umożliwi przejścia dużej zwierzyny,
- w miejscowości Ciemne w gm. Radzymin jezdnie poprowadzone zostaną na estakadzie nad drogą gminną i drogą wojewódzką nr 635, aby utrzymać istniejące powiązania zarówno drogowe jak i piesze,
- nad skrzyżowaniem z wyspą centralną, która zaprojektowana zostanie na nowym ciągu komunikacyjnym łączącym drogę nr 635 z istniejącą drogą we wsi Dybów Kolonia znajdował się będzie krótki wiadukt.

POWIĄZANIA TRASY S-8 Z ISTNIEJĄCYMI I PROJEKTOWANYMI DROGAMI

Powiązanie trasy S-8 z przyległymi terenami odbywać się będzie na następujących węzłach drogowych z istniejącymi i projektowanymi drogami:

1. **Węzeł „Zielonka 2”.** Częściowo bezkolizyjny typu „WB”. Jezdnie główne trasy zaprojektowano na wiadukcie, wymiana ruchu odbywać się będzie w poziomie jezdni ul. marsz. J. Piłsudskiego (droga wojewódzka nr 631), przewidziana sygnalizacja świetlna. Relacja lewoskrętna z południowego zachodu na północ, w kierunku Nieporętu, najbardziej obciążona ruchem, poprowadzona bezkolizyjnie.
2. **Węzeł „Kobyłka”.** Częściowo bezkolizyjny typu „WB”. Droga ekspresowa prowadzona będzie po terenie, jezdnie ciągu ulic: Przyjacielska – Szkolna na wiadukcie nad trasą. Wymiana ruchu odbywać się będzie w poziomie jezdni tych ulic, na dwóch skrzyżowaniach skanalizowanych.
3. **Węzeł „Wołomin”.** Częściowo bezkolizyjny typu „WB”. Węzeł w formie „pół-konieczyny”, usytuowany zostanie po wschodniej stronie zabudowy wsi Kozłówek. Zostanie on zrealizowany po wybudowaniu nowej drogi samorządowej (na odcinku około 2,5 km), która połączy istniejącą drogę wojewódzką nr 635 we wsi Czarna z projektowanym węzłem.

4. **Węzeł „Radzymin 1”.** Zaprojektowano jako dwupoziomowy typu „WB”. Trasa S8 poprowadzona zostanie na wiadukcie. Rozrząd ruchu nastąpi na skrzyżowaniu z wyspą centralną, która zaprojektowana zostanie na nowym ciągu komunikacyjnym łączącym drogę nr 635 z istniejącą drogą we wsi Dybów Kolonia.
5. Połączenie proj. drogi ekspresowej S8 z istniejącą obwodnicą Radzimina nastąpi w pkt. 13+500 na węźle typu rozwidlenie „**Radzymin 2**”.

Powiązanie obszaru zapewnione zostanie poprzez ważniejsze ciągi komunikacyjne poprowadzone w stosunku do trasy S-8 bezkolizyjnie w poziomie terenu lub w górnym poziomie. Na pewnych fragmentach zaproponowano budowę dróg lokalnych lub dojazdowych prowadzonych wzdłuż trasy ekspresowej, obsługujących działki i łączących przerwane połączenia.

Dla obsługi obszaru przeciętego przez projektowaną trasę proponuje się utrzymanie następujących powiązań:

- ul. Lisa Kuli – Pustelnicka – Mazurska – ulice klasy L, droga gminna,
- ul. Dworkowa – obecnie ulica klasy L, droga gminna, docelowo ulica G (główna), powiatowa,
- ul. Stara – Bolesława Chrobrego – ulice klasy Z, droga powiatowa nr 4308W (dawny nr 1127),
- ul. Kozia Góra – droga we wsi Janków Nowy – ulice klasy Z, droga powiatowa nr 4309W (dawny nr 01128),
- droga w miejscowości Ciemne – klasa Z, droga gminna,
- droga wojewódzka nr 635 – klasy G.

PROJEKTOWANE OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Dla obiektów inżynierskich przyjęto następujące założenia dotyczące ich konstrukcji:

Ściany oporowe nasypów wykonane będą w postaci gruntu zbrojonego z wykorzystaniem żelbetowych paneli osłonowych pełniących również funkcję dekoracyjną.

Zastosowane zostaną następujące rodzaje konstrukcji nośnych:

- dla wiaduktów i estakad – konstrukcje żelbetowe płytowe lub półpłytowe, belkowe sprężone, zespolone z dźwigarami blachownicowymi,
- dla mostów – konstrukcje żelbetowe lub sprężone strunobetonowe.

Rodzaje konstrukcji nośnej dla danego obiektu zostały przyjęte w dostosowaniu do:

- funkcji danego obiektu,
- jego ukształtowania w planie i wymaganych rozpiętości,
- możliwości zapewnienia wymaganej skrajni drogowej pod obiektem,
- ekonomicznej opłacalności danego typu konstrukcji.

Wstępnie, wszystkie fundamenty wiaduktów, estakad i mostu przewidziano w postaci pali wierconych o średnicach 100 i 120 cm lub pali prefabrykowanych wbijanych.

Odwodnienie wszystkich obiektów przewidziano jako powierzchniowe z odprowadzeniem wody wpustami i rurami spustowymi do systemu odwodnienia drogi głównej.

Na wszystkich obiektach inżynierskich przewidziano elementy bezpieczeństwa ruchu oddzielające ruch kołowy od pieszego i rowerowego w postaci barier ochronnych stalowych, balustrady stalowe na obiektach nad trasą, a także, tam gdzie jest to wymagane, ekrany przeciwhałasowe.

Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu planowane jest oświetlenie drogi, w szczególności:

- na odcinkach, gdy przebiega przez obszar zabudowany tj. w Zielonce, Nadmnie i Ciemnem,
- w obrębie węzłów: Kobyłka, Radzymin 1 i Radzymin 2.

ODWODNIENIE DROGI

Odwodnienie trasy przewiduje się za pomocą dwustronnych rowów otwartych. Na łukach poziomych w obszarach zabudowanych i tam gdzie warunki lokalne będą tego wymagały przewiduje się odwodnienie za pomocą krytych kanałów deszczowych.

Odbiornikami wody deszczowej z trasy będzie rzeka Czarna, rzeka Długa (kanał Markowski) oraz grunt – tam, gdzie nie ma odbiornika powierzchniowego.

Przyjęto generalną zasadę podczyszczania wód deszczowych z trasy w separatorach oraz zastosowanie zbiorników retencyjnych dla spłaszczenia maksymalnego odpływu wody do odbiornika w czasie deszczu nawalnego. Projektowane zbiorniki retencyjne poza funkcją spłaszczenia fali dopływu wód z deszczu nawalnego pełnić będą rolę buforu (zabezpieczenia) dla substancji niebezpiecznych w sytuacjach awaryjnych np. w przypadku katastrof samochodów – cystern, przewożących paliwa lub inne substancje szkodliwe dla środowiska naturalnego.

Dla odcinków trasy, gdzie brak jest odbiorników powierzchniowych wody z jezdni i poboczy projektowanej trasy odprowadzane będą do stawów retencyjno – infiltracyjnych, gdzie częściowo wsiąkną, a częściowo odparują.

URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA

Wzdłuż trasy zaprojektowano następujące urządzenia ograniczające wpływ planowanej inwestycji na otoczenie i środowisko:

- ekrany akustyczne o wysokości 6 i 8 m,
- pasy zieleni szerokości 5.0 – 10.0 m,
- wał ziemny o wysokości 3 m,
- most na rzece Czarnej o skrajni umożliwiającej przejście dla dużych zwierząt,
- poszerzone przepusty umożliwiające migrację drobnych ssaków i płazów,
- przejścia dla zwierząt średnich,
- przepusty dla płazów.



**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Aleksandra Atłowska