



Warszawa, dnia 22 kwietnia 2011

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOŚ-II.4200.11.2011.TS

**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 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 26 maja 2008 r. znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008 Pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - Pana Stanisława Dmuchowskiego, Z-cy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

określam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu „II” z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu „C”:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca w wybranym wariantie zlokalizowane jest w całości w województwie mazowieckim, w powiatach: warszawskim - zachodnim, pruszkowskim, piaseczyńskim oraz grójeckim, na terenach dzielnicy Ursynów miasta stołecznego Warszawy oraz gmin: Raszyn, Lesznowola, Piaseczno, Tarczyn i Grójec. Zakres niniejszej decyzji dotyczy odcinka drogi o długości ok. 29,011 km, zaczynającego się od planowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy do początku wykonywanej obwodnicy miasta Grójca. Głównym założeniem przedmiotowego przedsięwzięcia jest wybudowanie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca o parametrach technicznych drogi klasy S w celu usprawnienia ruchu z kierunku północnego na południe Polski.

W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi ułatwione wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum Warszawy. Pośrednio realizacja zamierzenia wpłynie też na poprawę warunków

życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie istniejącej drogi S-7.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedmiotowej inwestycji analizie wariantowej poddano jej lokalizację (warianty: I, II, III, IV i IVa) oraz umiejscowienie węzła „Antoninów” (podwarianty: A, B, C i D). Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 2.1. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych.
- 2.2. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować z dala od:
 - 2.2.1 dolin rzek i innych cieków powierzchniowych,
 - 2.2.2 obszarów chronionych, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.:
 - 2.2.2.1 poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu na odcinkach: od km 7+350 do km 7+700, od km 12+900 do km 16+300, od km 21+050 do km 22+050,
 - 2.2.2.2 poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki na odcinku od km 26+700 do km 29+311,
 - 2.2.3 siedlisk chronionych, o których mowa w załączniku I do Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG, tj.:
 - 2.2.3.1 poza siedliskiem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych 6410 - na odcinku od km 11+870 do km 11+930;
 - 2.2.3.2 poza siedliskiem łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 - na odcinkach: od km 13+888 do km 14+059, od km 18+375 do km 18+520, od km 17+395 do km 17+450, od km 21+253 do km 21+321,
 - 2.2.4 obszarów wrażliwych ze względu na stosunki wodne,
 - 2.2.5 terenów leśnych,
 - 2.2.6 terenów sąsiadujących z zabudową mieszkaniową.
- 2.3. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Natomiast na obszarach wskazanych w punkcie 2.2. lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań logistycznych umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
- 2.4. Prace budowlane prowadzić wyłącznie przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii odprowadzane będą na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo wodnego.
- 2.5. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności: odizolować teren inwestycji ogrodzeniem – szczególnie na odcinkach zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na pojazdy samochodowe, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie.
- 2.6. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrekultywować po ich zakończeniu.
- 2.7. Składować osobno warstwę ziemi próchnicznej zdejmowaną w trakcie robót, w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia lub zapewniający możliwość wykorzystania przez inne podmioty.
- 2.8. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem

- pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
- 2.9. W przypadku wystąpienia wycieku związków ropopochodnych podczas ewentualnej awarii ciężkiego sprzętu budowlanego zanieczyszczoną glebę zebrać i wywieźć w celu unieszkodliwienia lub przekazać do utylizacji uprawnionemu podmiotowi.
 - 2.10. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych koniecznym jest, aby wykonawca robót budowlanych posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
 - 2.11. Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, a ponadto zostanie zapewniony ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
 - 2.12. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności - drzew i krzewów. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
 - 2.13. Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom.
 - 2.14. Z uwagi na obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), przeprowadzić poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, koniecznym jest dokonywać regularnych kontroli ornitologicznych terenu.
 - 2.15. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Niezbędną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem wegetacyjnym, tj. w terminie od września do lutego. Ponadto wycinka drzew winna być poprzedzona szczegółową inwentaryzacją - drzewa przewidziane do wycięcia trzeba szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione rośliny, zwierzęta i grzyby, a w przypadku ich zidentyfikowania podjąć działania wynikające z ochrony gatunkowej.
 - 2.16. Przed przystąpieniem do wycinki drzew i robót ziemnych przenieść stanowisko pachnicy dębowej (*Osmodermia eremita*), kolidujące m.in. z terenem budowy przedsięwzięcia ok. km 12+950.
 - 2.17. Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
 - 2.18. Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające ciek i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z robót budowlanych.
 - 2.19. Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych prowadzić poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów.
 - 2.20. W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjąć działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy.
 - 2.21. Drogę wyposażyć w biegnące po obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei

- z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową, wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesiny mineralnej.
- 2.22. Ze względu na występowanie w km 11+200 obszarów chronionych w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gólkowskiej, stanowiącego zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zaprojektować zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.
 - 2.23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
 - 2.24. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
 - 2.25. W ramach budowy MOP - dla stacji paliw i budynków gastronomicznych zaprojektować wykonanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych zaprojektować kanalizację technologiczną, wyposażoną w zewnętrzny separator tłuszczu.
 - 2.26. Zagospodarowując miejsca obsługi podróżnych zaprojektować zieleni izolacyjno -dekoracyjną.
 - 2.27. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰) przy użyciu maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej.

3. Na etapie projektu budowlanego nakłada się następujące obowiązki:

- 3.1. Wykonać ekrany akustyczne w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
 - na odcinku od km 0+740 do km 3+400 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 4+460 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 10+750 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 10+750 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 13+370 do km 14+260 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+040 do km 16+150 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 16+250 do km 17+010 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 17+320 do km 20+300 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+540 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 22+100 do km 23+830 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+190 do km 26+100 o wys. 8,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+460 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 0+750 do km 1+700 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+020 do km 3+220 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+200 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 8+800 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 9+780 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+120 do km 12+600 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+600 do km 13+000 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+700 do km 17+630 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+000 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 23+710 do km 24+110 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+130 do km 26+400 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+400 do km 26+600 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+260 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej.
- 3.2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.
- 3.3. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.

3.4. Zaprojektować i wykonać następujące przejścia dla zwierząt:

3.4.1 przejście dla zwierząt dużych dołem zespolone z ciekkiem w km 23+000, o wys. min. 4,5 m i szer. min. 20,0 m;

3.4.2 przejścia dla zwierząt średnich w następujących lokalizacjach:

- przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekkiem w km 11+440, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;
- przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekkiem w km 13+925, o wys. min. 4,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 4,0 m;
- przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z rowem w km 17+330, o wys. min. 3,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;
- przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekkiem w km 21+295, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;

3.4.3 przejścia dla zwierząt małych w następujących lokalizacjach:

- przejście dla zwierząt małych w km 0+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 2+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 4+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekkiem w km 6+570, o wys. min. 2,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 8+000, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 8+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 8+860, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekkiem w km 9+470, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekkiem w km 11+220, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 15+880, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 17+570, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+380, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+970, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 19+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 20+050, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 27+520, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- przejście dla zwierząt małych w km 28+740, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;

3.4.4 przejścia dla płazów:

- przejście dla płazów w km 7+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 7+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 11+270, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 11+880, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 11+980, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+300, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+400, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+500, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+600, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+700, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 12+800, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 13+450, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 13+550, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 13+680, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
- przejście dla płazów w km 13+780, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;

- przejście dla płazów w km 14+090 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+170 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+260 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+360 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 15+140, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+280, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+420, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+650, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+750, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 17+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m.
- 3.4.5. Drogi serwisowe biegnące równolegle do projektowanej drogi ekspresowej na wysokości wyznaczonych przejść dla zwierząt i przepustów wyposażać w obiekty, o takich samych parametrach technicznych, umożliwiające migrację zwierząt.
- 3.4.6. Dla przejść wymienionych w pkt 3.4.1 i 3.4.2 zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające w miarę możliwości na odcinkach 300 — 500 m w każdą ze stron od osi projektowanego przejścia dla zwierząt. Ogrodzenia powinny mieć wysokość co najmniej 220 cm w terenach otwartych i 250 cm w terenach leśnych ze zmniejszającą się ku dołowi średnicą oczek. W celu ochrony herpetofauny oraz małych zwierząt należy zaprojektować odrębne wyгородzenie siatką o parametrach 5 mm x 5 mm i 50 cm wysokości (z „przewieszką”), w miarę możliwości na odcinkach 300 - 500 m od każdego przejścia w obie strony. Ogrodzenia winny być zakopywane na głębokość 40-60 cm.
- 3.4.7. W przypadku przejść dla dużych i średnich zwierząt zastosować obustronne osłony olśnieniowe (ekrany), o wysokości równej co najmniej wysokości ogrodzeń ochronnych oraz na długości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obydwu kierunkach.
- 3.4.8. Na odcinkach drogi, na których zostały zlokalizowane przejścia dolne, nie można stosować oświetlenia jezdni.
- 3.4.9. Konstrukcje przejść dolnych projektować w taki sposób, aby powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby, a docelowo roślinnością osłonową. Nie projektować przy wylotach przejść dla zwierząt obiektów technicznych, takich jak: schody, kładki, balustrady, przejścia techniczne itp.
- 3.4.10. W przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji betonowych przyczółków, maksymalnie je osłaniając.
- 3.4.11. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.
- 3.4.12. W przypadku przejść dla zwierząt małych ogrodzenia muszą się łączyć się w sposób szczelny z czołem lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przejścia.
- 3.4.13. Nie betonować skarp, a w sytuacjach braku innej możliwości umocnienia skarp, dopuszczalne jest stosowanie płyt betonowych o dużej średnicy oczek (co najmniej 10,0 cm x 10,0 cm).
- 3.4.14. Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia prowadzić wyłącznie w sytuacjach koniecznych i stosować wówczas jedynie materiały naturalne. Nie stosować w tym celu gabionów oraz materiałów betonowych.
- 3.4.15. Naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą lokalizować w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznej krawędzi przejścia dużego oraz przejść średnich dla zwierząt.
- 3.4.16. W przypadku gdy strefę dojazdu do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe, powinny być one skanalizowane na długości: obejmującej całą strefę dojazdu do przejść

- dużych i średnich, co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt w każdym kierunku, natomiast w sytuacji braku możliwości skanalizowania rowów zaprojektować skarpy o nachyleniu < 1:3 na wskazanych powyżej odcinkach.
- 3.4.17. Przy wylotach przejść dla dużych i średnich zwierząt umieścić większe głazy, w sposób uniemożliwiający przejazd pojazdów po powierzchni przejścia,
- 3.4.18. Dno przepustów dla małych zwierząt pokryć warstwą ziemi mineralnej, w sposób umożliwiający utrzymanie wyrównanej powierzchni.
- 3.5. Nasadzenia zieleni dogęszczającej wykonywane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
- po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 24+600 do km 25+100, o długości 500 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+110, o długości 400 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie lewej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+170, o długości 460 m i szerokości min. 10 m.
- 3.6. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonać wygrodenia placów budowy, w celu uniemożliwienia migracji herpetofauny, w określonych lokalizacjach:
- wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 0+250 do km 0+350, wzdłuż planowanych łącznic węzła Lotnisko;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 6+900 do km 7+250;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 11+000 do km 11+300;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 12+550 do km 12+700;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 15+100 do km 16+000;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 17+250 do km 17+650;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 17+950 do km 18+150;
 - wygrodenie po lewej stronie drogi na odcinku od km 27+550 do km 27+750.
- 3.7. Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwość ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.
- 3.8. Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony).
- 3.9. Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.
- 3.10. Uwzględnić taką korektę lokalizacji obiektu WD26, by możliwe było poprowadzenie do niego drogi dojazdowej wzdłuż istniejącej ul. Słonecznej.

4. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 4.1. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt regularnie oczyszczać i konserwować, a ponadto przeprowadzać regularne kontrole szczelności wygrodzień.
- 4.2. Po rozpoczęciu eksploatacji przeprowadzić co najmniej pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport powinien być przedkładany do właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
- 4.3. Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesziny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie tych urządzeń.
- 4.4. Na odcinkach drogi ekspresowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony obiektów mostowych, a także po 100 m z każdej strony przejść dla zwierząt, zakazać stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności.

4.5. Przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący: hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gospodarki ściekowej (pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odbiornika).

5. Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:

5.1 emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania,

5.2 efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4 niniejszego postanowienia. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

6. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 3 czerwca 2008 r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Pana Stanisława Dmuchowskiego – Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa – będącego pełnomocnikiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane 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 4 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ-14-WOO-6613-23/08/bp, 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 po wnikliwym przeanalizowaniu materiału dowodowego, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz po uzyskaniu wymaganych prawem uzgodnień Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Ministra Środowiska wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08. 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.

Od ww. decyzji Regionalnego Dyrektora odwołanie złożyli w terminie ustawowym: Stowarzyszenie „krajowa7.pl”, Alicja Marcinkowska, Grażyna Zagórewicz, Ewa Matulka, Aleksandra Potakiewicz oraz Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”, a akta sprawy zostały przekazane do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jako właściwego organu odwoławczego w celu rozpoznania. Generalny Dyrektor decyzją z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOS/IDK-452/955/492/09/aj/14, 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 (zawiadomienie z dnia 21 lipca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08) 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 prowspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego. W trakcie rzeczonoego postępowania organ wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wraz z załącznikami, w tym uzupełniony raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, uwzględniający ustalenia z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w Głuskowie z dnia 29 października 2009 r. - złożony do tut. urzędu 12 maja 2010 r. oraz aneks do wzmiankowanego raportu wykonany na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 4 października 2010 r., znak: DOOSIdk-452/2029/2003/10/aj/138 i złożony do tut. urzędu w dniu 24 listopada 2010 r.;
- 2) decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOS/IDK-452/955/492/09/aj/14, uchylającą decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 marca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08;
- 3) postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 23 lutego 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj.2 prostujące oczywiste omyłki w postanowieniu GDOŚ z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj oraz wyjaśniające zgłoszone wątpliwości co do jego zapisów;
- 4) pełnomocnictwo;

a także uzyskał wymagane zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś uzgodnienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 22 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-977-1/10.EG. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt 2.4, pkt 2.26-2.27, pkt 3.5, pkt. 3.7-3.9, pkt 4.3 i pkt 4.5 oraz pkt 5.1 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 12 stycznia 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj, którego zapisy zostały w całości uwzględnione w niniejszej decyzji. Ponadto organ uwzględnił zapisy postanowienia GDOŚ z dnia 23 lutego 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj.2.

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 umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Ad. 1), 2), 3).

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację zaplecza budowy (m.in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, jak i najmniejsze przekształcenie jego powierzchni. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych zostanie zrehabilitowany po ich zakończeniu (pkt 2.1. i 2.6. sentencji decyzji). Ponadto, podczas prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanego przedsięwzięcia niezbędne jest podjęcie odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych. Wobec powyższego w niniejszej decyzji ograniczono możliwość lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych, parkingów i tymczasowych dróg dojazdowych na terenach cennych przyrodniczo, terenach na których znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także obszarach, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne (pkt 2.2. i 2.3. sentencji decyzji).

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego inwestor został zobowiązany aby, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, stan techniczny pojazdów i urządzeń stanowiących źródło zanieczyszczenia gruntu i wód wskutek emisji produktów spalania płynów eksploatacyjnych, paliw, olejów, smarów itp. był stale kontrolowany (pkt 2.4. sentencji decyzji). Kolejnym działaniem mającym na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania mogącego mieć wpływ na środowisko gruntowo - wodne jest właściwe zabezpieczenie powierzchni ziemi przed możliwością przenikania szkodliwych zanieczyszczeń. Działania te obejmują m.in.: konieczność podejmowania czynności, takich jak: tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenia materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi (pkt 2.8. sentencji decyzji). W sytuacji wystąpienia wycieku związków ropopochodnych, m.in. podczas awarii sprzętu budowlanego, zanieczyszczona gleba zostanie bezzwłocznie zebrana i wywieziona w celu unieszkodliwienia lub przekazana do utylizacji uprawnionemu podmiotowi (pkt 2.9. sentencji decyzji). Zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych, będą zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo - wodnego. W przypadku placu budowy niezbędne jest wyposażenie go w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (pkt 2.10. sentencji decyzji).

W okresie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych. Ponadto w trakcie prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych wysoce prawdopodobne jest wystąpienie zjawiska pylenia, w związku z czym wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do ograniczenia skutków wtórnego zapylenia poprzez m.in. zachowanie porządku na placu budowy, w szczególności przez odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem – szczególnie na odcinkach zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na pojazdy samochodowe, przykrywanie plandekami skrzyń załadunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 2.5. sentencji decyzji).

W celu wyeliminowania lub ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia wskutek powstawania odpadów w trakcie prowadzonych prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie jego realizacji, w tym odpadów niebezpiecznych, wymagane jest prowadzenie racjonalnej gospodarki odpadami. Wobec powyższego plac budowy i zaplecze techniczno - socjalne zostaną wyposażone w przeznaczone do tego celu pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania lub przetworzenia. Powstające w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych odpady w postaci gruzu budowlanego oraz mas ziemnych będą w jak największym

stopniu wykorzystywane w pracach prowadzonych w miejscu budowy lub przekazywane uprawnionym odbiorcom. W przypadku gdy odzysk odpadów w miejscu wytworzenia nie jest możliwy, muszą być one gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników znajdujących się w odpadach. W celu ograniczenia kontaktu odpadów ze środowiskiem wskutek zmiennych warunków atmosferycznych, pojemniki (kontenery) lokalizować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywać uprawnionemu podmiotowi. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt 2.11. sentencji decyzji). Transport odpadów powinien odbywać się przy zastosowaniu technik minimalizujących kontakt odpadu z otoczeniem. Aby zagwarantować jak najmniejszy wpływ na środowisko materiałów wykorzystywanych do budowy, nałożono w niniejszej decyzji warunek w pkt 3.3. określający cechy jakimi powinny się charakteryzować. W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, zgodnie z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji, oddziaływanie na środowisko związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na tereny położone w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.

Wycinka drzew i krzewów związana z realizacją inwestycji zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a także poprzedzona szczegółową inwentaryzacją. Drzewa przeznaczone do wycięcia zostaną szczegółowo skontrolowane w zakresie zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione gatunki roślin, zwierząt i grzybów, a w przypadku ich identyfikacji zostaną podjęte właściwe czynności w zakresie ochrony gatunkowej. Prace polegające na wycince drzew i krzewów będą wykonywane poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, co ograniczy możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny. Ponadto materiały budowlane i odpady nie będą składowane w zasięgu bryły korzeniowej (pkt 2.12. i 2.15. sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) należy rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom (pkt 2.13. sentencji decyzji). W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie zdjęcie warstwy ziemi próchnicznej. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana, jeśli będzie spełniała wymagania, jako warstwa pod przyszłą zielenią (pkt 2.7. sentencji decyzji).

Uwzględniając obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), zostanie przeprowadzone poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, dokonywane będą regularne kontrole ornitologiczne terenu (pkt 2.14. sentencji decyzji).

Przed przystąpieniem do prac budowlanych ok. km 12+950 w miejscu kolizji trasy z aleją drzew, będących siedliskiem pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita*) dokonać przy udziale entomologa, inwentaryzacji przewidzianych do wycinki drzew pod kątem występowania tego gatunku. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia przez pachnicę dębową drzew przeznaczonych do wycinki, pnie ściętych drzew wraz z pozostawionymi głównymi konarami, długości nie mniejszej niż 1 m lub części drzew zasiedlone przez owady, przetransportować do odpowiedniego dla tego gatunku siedliska lub pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia i ustawić w pozycji pionowej, w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób i mienia (pkt 2.16. sentencji decyzji).

W ramach rekompensaty strat w istniejącym drzewostanie wprowadzone będą dodatkowe nasadzenia zieleni dogęszczającej (krzewy i drzewa), które zminimalizują potencjalne działanie wiatru i zanieczyszczeń atmosferycznych na odsłonięte, w wyniku wycinki drzew i krzewów, wnętrze drzewostanu oraz zapobiegną postępowi procesów erozji (pkt 2.17. sentencji decyzji).

Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu rzek i cieków konieczne jest wprowadzenie rozwiązań zabezpieczających przed ich zasypaniem, zmąceniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy (pkt 2.18. i 2.20. sentencji decyzji). Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych będą prowadzone poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem (pkt 3.6. sentencji decyzji), a podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów (pkt 2.19. sentencji decyzji). W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo — wodne, inwestor jest zobowiązany zapewnić właściwą gospodarkę wodno — ściekową w otoczeniu planowanej drogi, m.in. poprzez wyposażenie drogi w biegnące po obydwu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych oraz zbieranie tych wód z powierzchni przepraw mostowych przy użyciu kanalizacji deszczowej. Tak zaprojektowany system odwadniania drogi musi być wyposażony w odpowiednio dobrane, pod względem ilości i obciążenia zawieszoną odprowadzanych ścieków, osadniki zawiesziny mineralnej, zatrzymujące osad przed odprowadzeniem ścieków do odbiornika (pkt 2.21. sentencji decyzji). System odwodnienia obiektów mostowych, przy zastosowaniu kanalizacji deszczowej, należy z kolei wyposażyc zarówno w osadniki zawiesziny mineralnej, jak i odpowiednio dobrane separatory ropopochodnych, przy zapewnieniu ich pełnej sprawności poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie (pkt 4.3. sentencji decyzji). Na etapie projektu budowlanego konieczne jest dokładne przeanalizowanie kwestii odprowadzania wód opadowych z obiektów mostowych, biorąc pod uwagę że mają być odprowadzane do cieków powierzchniowych (pkt 3.7. sentencji decyzji). W km 11+200, tj. w miejscu występowania obszarów cennych przyrodniczo w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowskiej, który stanowi zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni zostanie zaprojektowane w sposób umożliwiający ich odprowadzenie do zbiorników retencyjno — infiltracyjnych. Takie rozwiązanie pozwoli na ochronę wód oczka wodnego stanowiącego element użytku ekologicznego oraz zabezpieczy obszar przed ewentualnymi spływami z drogi zanieczyszczonych wód do rowów i cieków zasilających przedmiotowy teren (pkt 2.22. sentencji decyzji). Przy wykonaniu zaproponowanych powyżej urządzeń ochronnych inwestycja nie spowoduje niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo - wodnym. Prace budowlane będą prowadzone w sposób nie powodujący zmian lub ograniczeń wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodujący zmian kierunków i prędkości przepływów wód. Podczas prowadzenia prac budowlanych nie będą naruszane zlokalizowane przy planowanej drodze (z wyłączeniem pasa drogowego) tereny podmokłe i zbiorniki wodne, a prace niwelacyjne będą prowadzone z zastosowaniem rozwiązań gwarantujących utrzymanie dotychczasowych stosunków wodnych (pkt 2.23. sentencji decyzji). W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, zaplecze placu budowy zostanie wyposażone w sanitariaty regularnie opróżniane przez uprawnione do tego podmioty (pkt 2.24. sentencji decyzji).

W ramach budowy miejsc obsługi podróżnych konieczne jest zaprojektowanie dla stacji paliw i budynków gastronomicznych kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych konieczne jest zaprojektowanie kanalizacji technologicznej, wyposażonej w zewnętrzny separator tłuszczu. Kanalizacja sanitarna budynków będzie odprowadzać ścieki z przyborów sanitarnych, tj. umywalk, sanitariatów, natomiast kanalizacja technologiczna w budynku gastronomicznym będzie odprowadzała ścieki z urządzeń technologicznych, tj. zlewów, krtek kuchennych itp. Wówczas ścieki będą podczyszczane w zewnętrznym, przystosowanym do tych funkcji, separatorze tłuszczu. Ścieki deszczowe z terenów utwardzonych, dróg manewrowych i terenów stacji będą ujmowane przez wpusty uliczne włączone do kanalizacji podziemnej, wyposażonej w separator substancji ropopochodnych. Dla ochrony środowiska gruntowo - wodnego cała sieć kanalizacyjna zaprojektowana dla miejsc obsługi podróżnych powinna zostać wykonana

w sposób szczelny, eliminujący możliwość przedostania się zanieczyszczeń na zewnątrz (pkt 2.25. sentencji decyzji).

W zagospodarowaniu działek, na których planowana jest budowa miejsc obsługi podróżnych należy uwzględnić potrzebę zastosowania zieleni izolacyjno - dekoracyjnej rodzimego pochodzenia, w celu poprawy walorów krajobrazowych i sanitarnych, na obrzeżu inwestycji oraz wewnątrz terenu jako izolację pomiędzy częściami terenu o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym (pkt 2.26. sentencji decyzji). Na etapie projektu budowlanego konieczne jest przeprowadzenie ponownych obliczeń prognozowanych stężeń dwutlenku azotu - których źródłem będzie ruch samochodowy - w trakcie eksploatacji trasy w wybranym wariantcie jej realizacji, przyjmując jako horyzont czasowy rok 2020 (pkt. 3.8. sentencji decyzji).

Prace budowlane, z uwagi na uciążliwość akustyczną, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, oraz zorganizowane w taki sposób, aby w możliwie jak największym stopniu ograniczyć możliwość nakładania się na siebie hałasu pochodzącego z różnych źródeł. Do prac będą wykorzystane maszyny o jak najmniejszej możliwej mocy akustycznej (pkt 2.27. sentencji decyzji). W czasie eksploatacji drogi ekspresowej, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch pojazdów spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych, szczególnie na terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych (pkt 3.1. i 3.2. sentencji decyzji). Zakłada się, że dzięki zastosowaniu tych rozwiązań poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Jednak w celu zweryfikowania ich skuteczności oraz analiz akustycznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 5.1. sentencji decyzji). Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. Zgodnie z wynikiem tej analizy, w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, należy bezwzględnie zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej lub podjąć działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Na etapie projektu budowlanego konieczne jest przeprowadzenie ponownych obliczeń prognozowanych natężeń emisji hałasu dla wybranego wariantu planowanej trasy dla horyzontu czasowego określonego w pkt. 3.9. sentencji decyzji. Umożliwi to doprecyzowanie przyjętych parametrów ekranów akustycznych i w rezultacie większą gwarancję odpowiedniej ochrony akustycznej terenów przylegających do drogi ekspresowej S-7. W związku ze złożonymi przez społeczeństwo uwagami i wnioskami, organ umieścił w sentencji niniejszej decyzji warunek wykonania ekranu akustycznego na odcinku km 26+400 do km 26+600, czyli o długości 200 m (pkt 3.1. sentencji decyzji) oraz warunek uwzględnienia w projekcie budowlanym takiej korekty lokalizacji obiektu WD26, by możliwe było poprowadzenie do niego drogi dojazdowej wzdłuż istniejącej ul. Słonecznej (pkt 3.10. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w trakcie jego eksploatacji oraz w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, na którym realizowana będzie inwestycja, zostaną wykonane przejścia dla zwierząt, o których mowa w pkt 3.4.1 - 3.4.4 sentencji decyzji. Szczegółowe warunki dotyczące sposobu projektowania i budowy zaplanowanych przejść dla zwierząt zostały wyszczególnione w pkt 3.4.5 - 3.4.18 sentencji decyzji, wśród których wskazano m.in. na konieczność odpowiedniego zagospodarowania przejść i wkomponowania ich w krajobraz, zastosowania osłon antyolśnieniowych, wykonania nasadzeń ochronnych i dogęszczających rodzimymi gatunkami drzew i krzewów (pkt 3.5. sentencji decyzji), wykonania wygrodzeń i nasadzeń naprowadzających. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt winny być regularnie oczyszczane, konserwowane oraz sprawdzane pod względem szczelności wygrodzeń (pkt 4.1. sentencji decyzji), a ponadto wymagane jest przeprowadzenie co najmniej pięcioletniego monitoringu wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami (pkt 4.2. sentencji decyzji). W celu zapewnienia ochrony płazów i małych zwierząt na stanowiskach sąsiadujących z drogą ekspresową oraz ochrony innych organizmów wrażliwych na herbicydy, ograniczono możliwość ich stosowania na wskazanych

odcinkach w pkt 4.4. sentencji decyzji, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności z terenu przedsięwzięcia. Inwestor został zobowiązany do przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska w zakresie określonym w pkt 4.5. sentencji decyzji.

Ad. 4)

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 5.1 i 5.2 niniejszej decyzji i przedstawienia jej wyników, w tym wyników skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne skutki oddziaływania na środowisko planowanej drogi ekspresowej, właściwemu organowi. Wyniki analizy będą stanowić podstawę do oceny czy zastosowane środki minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia są efektywne i wystarczające. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych norm konieczne będzie podjęcie dodatkowych czynności mających na celu ochronę terenów zagrożonych, a kiedy stwierdzone będzie, że nie ma możliwości technicznych lub projektowych by zapobiec wzmiankowanym przekroczeniom, zostanie podjęta decyzja o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Ewentualny efekt skumulowania oddziaływań w związku realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia może wynikać z faktu przebiegu na rozpatrywanym obszarze odcinków dróg ekspresowych S-7 i S-8 oraz projektowanej drogi ekspresowej S-2, dróg krajowych nr 7 i 8, drogi wojewódzkiej nr 719 i projektowanej drogi ekspresowej nr 721. W związku z powyższym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozważono kwestie oddziaływania skumulowanego, będącego wynikiem nakładających się oddziaływań generowanych przez ww. drogi. W zakresie analizy oddziaływań skumulowanych skupiono uwagę przede wszystkim na badaniu możliwego wpływu na klimat akustyczny oraz migrację zwierząt. Analiza oddziaływań skumulowanych względem poziomu hałasu oparta była przede wszystkim na określeniu natężenia ruchu w sąsiedztwie ww. tras komunikacyjnych. Na podstawie przeprowadzonych prognoz wysunięto wniosek, iż stan klimatu akustycznego pomiędzy realizacją poszczególnych wariantów kształtuje się na zbliżonym poziomie, jednak z uwagi na liczną zabudowę mieszkaniową znajdującą się w sąsiedztwie istniejącej drogi nr 7, najmniej korzystnie oceniany jest wariant I. Również oddziaływania barierowe o charakterze skumulowanym względem migracji zwierząt będą wynikiem zlokalizowania planowanej drogi w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury liniowej. Przewiduje się, iż oddziaływania skumulowane w związku z budową przedsięwzięcia w nowej lokalizacji będą najbardziej odczuwalne na etapie realizacji przedsięwzięcia, z uwagi na fakt czasowego zaburzenia drożności szlaków migracyjnych zwierząt. Z przeprowadzonych prognoz wynika, że zaprojektowane w oparciu o dokonaną inwentaryzację przejścia dla zwierząt, na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi ekspresowej znacznie zminimalizują efekt barierowy w procesie migracji zwierząt.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko została wykonana analiza wielokryterialna, mająca na celu określenie oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Badanie wpływu rozważanych wariantów na środowisko oparte było o identyfikację oddziaływań względem poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego, w tym m.in.: względem ludzi, stanu powietrza atmosferycznego, powierzchni ziemi, aktualnego stanu wibroakustycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, walorów krajobrazowych, fauny, flory, obszarów chronionych pod względem przyrodniczym oraz zabytków. Dla każdej z ww. grup sformułowano szczegółowe kryteria oceny środowiskowej wariantów. Analiza proponowanych wariantów pod względem technicznym, społecznym, ekonomicznym, jak również środowiskowym, wykazała, iż wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600, jest optymalny dla planowanego przedsięwzięcia. Przewiduje on bowiem ochronę wszystkich komponentów środowiskowych, a przede wszystkim zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa ludzi, w związku z mniejszą liczbą wyburzeń. Planowane przedsięwzięcie w wariantcie I nie powoduje znacznego zajęcia dodatkowych terenów, poza sąsiedztwem istniejącej drogi nr 7, jednak jego realizacja będzie wiązała się ze znacznie większą ilością wyburzeń w porównaniu z pozostałymi wariantami. Uwzględnienia również wymaga, iż połączenie planowanej w rozpatrywanym wariantcie drogi ekspresowej z Południową Obwodnicą Warszawy poprzez węzeł Magdalenka, powoduje wydłużenie całej trasy do 32 km. Z kolei wariant III zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącego korytarza drogi nr 7, jednak jest to związane

z większą ilością wyburzeń zabudowy zwartej. Ponadto wariant ten w znaczny sposób może wpłynąć na rozwój gminy Tarczyn. Warianty IV i IVa zostały zaprojektowane w nowym śladzie w obszarze chronionego krajobrazu Dolina Rzeki Jeziorki, tj. w terenach chronionych ze względu na zróżnicowane ekosystemy, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Ww. warianty w najmniejszym stopniu kolidują z istniejącą zabudową, jednak wchodzą w naturalne źródła wody w miejscowości Podole zaopatrujące kompleks cennych stawów rybnych, obsadzonych dodatkowo 200-letnim starodrzewem jesionu. W związku z powyższym po analizie wielokryterialnej rozważanych wariantów dla przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, uwzględniając skalę oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w tym na warunki życia i zdrowia ludzi, najlepiej oceniono wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600.

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 – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, obwieszczenie informujące o planowanej rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, obwieszczenie o wystąpieniu o uzgodnienia, obwieszczenia o wyznaczeniu terminu konsultacji społecznych i możliwości składania uwag i wniosków, obwieszczenie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznowola, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu.

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 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r., a po raz drugi – ze względu na przedłożenie aneksu do raportu o oś oraz uzyskaniu uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – w dniach od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznowola, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu. Dodatkowo, ze względu na uchybienie terminu wywieszenia obwieszczenia informującego o ponownych konsultacjach społecznych w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta w Tarczynie, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie organ mając na względzie konieczność prawidłowego przeprowadzenia etapu udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu wystosował do tych urzędów kolejne obwieszczenie, w którym określono 5 dniowy termin na składanie uwag i wniosków przypadający na okres od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r.

W ramach opisywanego etapu udziału społeczeństwa w ocenie oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 53 Poś, w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś organ prowadzący postępowanie administracyjne przeprowadził w dniu 29 października 2009 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, przy czym zostało wystosowane odpowiednie zawiadomienie informujące o ww. rozprawie, podające jej termin oraz miejsce. Zostało ono umieszczone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie

Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznów oraz urzędach gminy i miasta: Grójec i Piaseczno, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu. Na wzmiankowanej rozprawie umożliwiono składanie wniosków i uwag, z rozprawy sporządzono protokół, który umieszczono na stronie internetowej i w BIP-ie organu.

Na wzmiankowanej rozprawie uwagi i wnioski do protokołu złożyli:

- 1) Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”;
- 2) Pan Dariusz Noiszewski;
- 3) Pan Carl Lennart Svensson;

W trakcie okresu konsultacji społecznych wyznaczonego w dniach od 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 4) Pani Alicja Marcinkowska;
- 5) Pani Grażyna Zagórowicz;
- 6) Stowarzyszenie ”krajowa7.pl”;
- 7) Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji.

W trakcie ponownie wyznaczonego okresu konsultacji społecznych wyznaczonego od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 8) Państwo Monika i Adrian Kociszewscy;
- 9) Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 10) Urząd Gminy w Raszynie;
- 11) Pani Grażyna Zagórowicz;
- 12) Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki.

W trakcie dodatkowego terminu konsultacji społecznych wyznaczonego od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 13) Mieszkańcy Woli Gołkowskiej;
- 14) Pan Jarosław Adam Mirkowski.
- 15) Państwo Anna, Małgorzata, Jerzy i Marcin Praszczalek;
- 16) Państwo Irena i Marek Kępińscy;
- 17) Pani Krystyna Malinowska.

Poza wzmiankowanymi okresami konsultacji społecznych uwagi i wnioski zgłosili:

- 18) Sołtys wsi Wola Gołkowska oraz mieszkańcy Woli Gołkowskiej, Robercina, Baszkówki, Stanisławowa, Głokowa, Mieszkowa, Wilczej Góry i Antoninowa;
- 19) Karolina i Bartosz Frąk oraz Konrad Ludwicki, wraz z mieszkańcami ul. Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłosie.

Ww. wnioskodawcy w opinii organu są Stronami postępowania, stąd odniesiono się w niniejszej decyzji do składanych przez nich uwag i wniosków.

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

Lp.	Wnioski i uwagi	Stanowisko Organu
Wnioski i uwagi złożone do protokołu z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, zorganizowanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 29 października 2009 r. w Głokowie		
1.	Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid” (pismo datowane na 28 października 2009 r.)	
1.1	Wnioskodawca przedkładając wyciąg z raportu	Wniosek nieuwzględniony, gdyż nie dotyczy

	o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa (rozbudowa) ul. Modlińskiej na odc. od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta – b: odcinek od mostu nad kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej” zgłosił prośbę o wyjaśnienie rozbieżności odnośnie obliczonych emisji zanieczyszczeń oraz obszaru rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z ul. Modlińskiej w Warszawie w odniesieniu do planowanej drogi ekspresowej S-7.	przedmiotowego postępowania. Należy zaznaczyć, że podstawą przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, jest raport o jego oddziaływaniu na środowisko. W przypadku postępowania dotyczącego budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, podstawą do procedowania jest raport oś wykonany dla tego przedsięwzięcia. Raport oś dla innego przedsięwzięcia, o odmiennej charakterystyce, lokalizacji i zasięgu oddziaływania nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.
2.	Pan Dariusz Noiszewski (odrębna notatka), dodatkowo odrębnym pismem (datowanym na 28 października 2009r.) przedłożył uwagę o tej samej tematyce.	
2.1	Propozycja uznania za nieważną decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, nakazanie inwestorowi dostarczenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca opartej na przepisach obowiązujących (tj. ustawie 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.)	Wniosek nieuwzględniony. Organ informuje, że postępowanie w przedmiotowej sprawie zostało wszczęte na wniosek z dnia 26 maja 2008 r. w czasie, gdy zasady przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko określała ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz.150, ze zm.). Wymieniona przez wnioskodawcę ustawa oś weszła w życie z dniem 15 listopada 2008 r. Art. 153 ust. 1 ww. ustawy stwierdza, że do spraw wszczętych na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 144 (tj. ustawy Prawo Ochrony Środowiska), przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (tj. ustawy oś), a niezakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe.
3.	Pan Carl Lennart Svensson (pisma datowane na 5 października 2009 i 26 października 2009 r.)	
3.1	Wniosek o wydanie decyzji negatywnej oraz wydanie odmowy na realizację przedmiotowej inwestycji w wariantcie w którym planowana trasa S-7 przecina obszar zabytkowego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej, a także sprzeciw wobec umiejscowienia w bliskiej odległości ww. użytku ekologicznego węzła Antoninów.	Wniosek nie został uwzględniony. Należy jednak zaznaczyć, że w obowiązującej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia opracowanym w lutym 2010 r., w którym uwzględniono też uwagi wniesione na rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa Inwestor przedstawia dodatkowe 4 warianty przebiegu drogi w pobliżu miejscowości Antoninów, oraz lokalizacji węzła „Antoninów”. Dodatkowo w rozdziale 5 raportu oś opisującym istniejące w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,

		<p>na stronie 52 omawiany jest przebieg planowanej trasy w każdym z jej wariantów w pobliżu opisywanego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej, jak również biorąc pod uwagę różne lokalizacje węzła „Antoninów”. Zgodnie z zapisami raportu o osłonie krawędzi trasy głównej we wszystkich wariantach przebiega w odległości około 30 metrów od granic użytku ekologicznego. Wariant A lokalizacji węzła „Antoninów” przewiduje zlokalizowanie łącznicy wspomnianego węzła, w odległości 18m od granicy użytku. Granica zabudowy w miejscu położonym najbliżej trasy pokrywa się z granicą użytku ekologicznego. Odległość inwestycji od murowanych obiektów zabytkowych, tj. dworu i domku ogrodnika wynosi nie mniej niż 200 m. Nie istnieje więc niebezpieczeństwo ingerencji planowanej trasy w granice opisywanego obiektu zabytkowego. Biorąc pod uwagę prognozy rozprzestrzeniania się hałasu i zanieczyszczeń powietrza stwierdzono, że opisywany obiekt nie będzie znajdować się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania planowanej trasy. W pkt 2.22 sentencji decyzji organ nałożył warunek mający na celu ochronę środowiska wodno-gruntowego w obszarze wnioskowanego zespołu dworsko-parkowego. Odprowadzenie wód opadowych do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych pozwoli na ochronę wód oczka wodnego stanowiącego element użytku ekologicznego oraz zabezpieczy obszar przed ewentualnymi spływami z drogi zanieczyszczonych wód do rowów i cieków zasilających przedmiotowy teren.</p>
<p>Wnioski i uwagi złożone w terminie 21 dni udziału społecznego tj. od 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r.</p>		
4.	Pani Alicja Marcinkowska (pismo z dnia 1 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu – 6 sierpnia 2010 r.)	
4.1	<p>Uwaga dotycząca rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, która odbyła się w dniu 29 października 2009 r. w Głoskowie. Wnioskodawczyni uważa, że prowadzący rozprawę omówili jedynie dwa warianty planowanej drogi: wariant I i II, a pominęli wariant III, IV i IVa.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ spotkania konsultacyjne dla całego odcinka projektowanej drogi S-7 odbywały się w Tarczynie w Sali Gminnego Ośrodka Kultury w dniach 24.10.2007 r. oraz 06.11.2007 r. Kolejne spotkanie (z udziałem posłów, przedstawicieli GDDKiA, władz samorządowych oraz lokalnej społeczności) odbyło się 17.03.2008 r. w hali sportowej Zespołu Szkół w Tarczynie z udziałem ok. 500 osób. Ponadto 30.11.2008r. przeprowadzono Rozprawę środowiskową otwartą dla społeczeństwa w gminie Tarczyn dla całego odcinka trasy. Ponieważ gmina Piaseczno nie była ujęta w tej Rozprawie, zorganizowano</p>

		specjalnie dodatkową rozprawę środowiskową dla Piaseczna na której przedstawiono wszystkie warianty, ze szczególnym zwróceniem uwagi na warianty przechodzące po terenie gminy Piaseczno. Wariant I nie dotyczy gminy Piaseczno, natomiast pozostałe warianty na terenie tej gminy mają taki sam przebieg jak wariant II i dlatego to właśnie on został szczegółowo omówiony. Nie mniej jednak na rozprawie byli obecni przedstawiciele wszystkich gmin, jak również była możliwość zadawania pytań dotyczących przebiegu trasy na całej jej długości. Projektanci byli przygotowani do udzielenia wyjaśnień kompleksowych, nie ograniczających się tylko do gminy Piaseczno.
4.2	Uwaga dotycząca małej wiarygodności danych zawartych w raporcie oos w zakresie dotyczącym planowanej wycinki drzew i wyburzeń dla każdego z analizowanych wariantów, oraz ocenie wpływu przedsięwzięcia na ludność. Wniosek o wyjaśnienie metodologii szacowania ww. działań, rzetelne wykonanie obliczeń, wraz z przedstawieniem ich wyników na aktualnych mapach oraz wiarygodną ocenę wpływu zamierzenia na ludzi.	Uwaga bezzasadna. Na niniejszym etapie opracowania, którego celem jest wybór korytarza pod drogę ekspresową można jedynie w sposób orientacyjny szacować wielkość wycinki poprzez udział odcinków drogi przechodzących przez tereny leśne i uwzględnienie szerokości planowanej drogi. Obliczenia te pozwalają określić czy wycinki dla poszczególnych wariantów będą porównywalne czy też nie. Wniosek płynący z analiz jest jednoznaczny – wariant I uwzględnia najmniejszą liczbę wycinek, a warianty IV i IVa największą. Z analizy planowanych wyburzeń wynika że najmniej optymalnym rozwiązaniem będzie wariant I, zakładający dwukrotnie większą liczbę wyburzeń niż pozostałe warianty inwestycji.
4.3	Uwaga dotycząca raportu oos stwierdzająca w nim wiele niedociągnięć, wskazujących na nienależytą staranność przy opracowywaniu dokumentacji technicznej: brak przedstawienia konieczności budowy mostu nad rzeką Tarczynką, czy zarezerwowanie zbyt wąskiego pasa na budowę węzła Tarczyn WD18. Dodatkowo wnioskodawczyni zarzuca nierzetelny sposób obliczenia liczby ekranów akustycznych, z pominięciem wielu obszarów zamieszkałych w poszczególnych wariantach.	Uwaga bezzasadna. W opinii organu raport oos został wykonany zgodnie z zapisami art. 52 ustawy Poś. Dodatkowo z informacji jakie posiada organ wynika, że zgłoszone uwagi dotyczące np. mostu nad rzeką Tarczynką zostały uwzględnione już we wcześniejszym etapie opracowania. Zaprojektowany most nad rzeką Tarczynką znajduje się w wykazie projektowanych obiektów mostowych jako WS19a na stronie 21 raportu.
4.4	Uwaga dotyczący raportu oos stwierdzająca nieumieszczenie w nim analizy przepustowości ulicy Puławskiej, dla której S-7 będzie istotną alternatywą. Związane jest to ze wzmożonym ruchem jaki nastąpi z okolicznych wiosek usytuowanych bliżej Piaseczna w kierunku S-7, który będzie znacząco wpływał na życie mieszkańców sąsiadujących z planowaną drogą ekspresową.	Uwaga bezzasadna. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ przeprowadzona na potrzeby raportu oos analiza ruchu i przepustowości obejmowała istniejący i projektowany układ drogowy w zakresie mającym wpływ na projektowaną trasę S-7 tj. m.in. autostradę A-2, drogę ekspresową S-2, S-8, drogę wojewódzką Nr 721, a także ul. Puławską. Analiza ta była wykonana metodą sieciowego modelowania ruchu.
4.5	Wniosek o wykorzystanie terenów z gminy Tarczyn od kilkunastu lat rezerwowanych pod budowę trasy A1 jako	Wniosek nieuwzględniony. Zgodnie art. 56 ust. 1a Poś organ nie ma obowiązku sprawdzać

	<p>optymalne rozwiązanie usytuowania pasa planowanej drogi S-7 - pod względem kosztów, jak i zadowolenia społeczeństwa. Wzięcie pod uwagę tego aspektu w raporcie ooś wg. wnioskodawczyni znacznie przyczyniłoby się do zmiany oceny poszczególnych wariantów.</p>	<p>zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ warianty zakładające wykorzystanie korytarza zarezerwowanego pod budowę autostrady A-1 na terenie gminy Tarczyn zostały opracowane i były analizowane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko (warianty IV i IVa). Jednakże ze względu na fakt, że korytarz ten nie ma kontynuacji w planach sąsiednich gmin, (brak korytarza w gminie Grójec), warianty IV i IVa okazały się mniej korzystne niż rekomendowany wariant II. Lokalne władze samorządowe (gmina Tarczyn i Starostwo Powiatowe w Piasecznie), które dysponują MPZP pozytywnie zaopiniowały wariant II.</p>
4.6	<p>Wniosek o maksymalne odsunięcie projektowanego węzła Tarczyn (w wariantcie II) i węzła Tarczyn I (w wariantcie III) od Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w kierunku Warszawy, tak by zminimalizować negatywny wpływ węzła na faunę i florę danych terenów. Wnioskodawczyni zaznacza, że biorąc pod uwagę analizę map wyburzeń, taka zmiana nie wpłynie znacząco na liczbę wyburzeń na danym terenie.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony gdyż jego techniczny charakter wykracza poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ węzły Tarczyn w wariantcie II i Tarczyn I w wariantcie III zostały zlokalizowane na przecięciu planowanej trasy ekspresowej z istniejącą drogą wojewódzką nr 876. Ich lokalizacja została przeanalizowana pod względem wpływu na środowisko i nie stwierdzono w tych miejscach żadnych szczególnych zagrożeń dla fauny i flory.</p>
5	<p>Pani Grażyna Zagórowicz (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 10 sierpnia 2010 r.)</p>	
5.1	<p>Wniosek o udzielenie wyjaśnień odnośnie przyjętych norm i kryteriów przy projektowaniu ekranów akustycznych.</p>	<p>Wymagania w zakresie ochrony przed hałasem określa m.in. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.(Dz. U. Nr 120, poz. 826) w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .Natomiast parametry ekranów zostają określone na podstawie wyliczeń i analiz i są dobrane w sposób optymalny dla lokalnych warunków</p>
5.2	<p>Uwaga do raportu ooś stwierdzająca niezgodności zapisów w tabeli 45 raportu z załącznikami mapowymi.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Wskazywane niezgodności zostały skorygowane przez Erratę do raportu ooś, złożoną 12 lipca 2010 r. przez wykonawcę raportu. Wzmiankowana Errata była dołączona do raportu ooś i dostępna w momencie wyłożenia do wglądu dla społeczeństwa.</p>
6	<p>Stowarzyszenie "krajowa7.pl" (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 10 sierpnia 2010 r.)</p>	
6.1	<p>Wniosek o wystąpienie do inwestora o poprawienie błędów w raporcie lub o wydanie decyzji odmownej, ze względu na poniższe uwagi.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony z powodów opisanych w pkt 6.1 – 6.1.16.</p>

6.1.1	<p>Na stronach 50 i 51 raportu przy opisie pomników przyrody w otoczeniu wariantów IV i IVA w postaci starodrzewia 18 sztuk jesionu, wnioskodawca zarzuca nieścisłości wskazując, że wszystkie warianty przebiegają w otoczeniu wspomnianego starodrzewia – zarzut odnośnie używania pojęcia „otoczenie” jako niejednoznacznego i niezdefiniowanego (oś wariantu IVA oddalona jest od drzewostanu o ponad 700m).</p>	<p>Nie wszystkie warianty przebiegają na końcowym odcinku opracowania w otoczeniu starodrzewia. Lokalizację starodrzewia przedstawiono na mapie uwarunkowań środowiskowych, stanowiącej załącznik do omawianego raportu. Obrazuje ona usytuowanie ich w otoczeniu zarówno wariantu IV jak i IVA. Natomiast w otoczeniu wariantów I, II i III, które biegną w tym obszarze jednym śladem pokrywającym się osiowo z drogą istniejącą, nie występują starodrzewia w bliskim sąsiedztwie.</p>
6.1.2	<p>Na stronie 52 raportu przy opisie zgodności inwestycji z planami zagospodarowania przestrzennego, zawarto zapis, że gminy: Tarczyn, Raszyn i Lesznowola posiadają obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i mają zarezerwowany korytarz pod wykonanie drogi ekspresowej S-7 po istniejącym śladzie. Wnioskodawca zauważa, że w MPZP gminy Tarczyn korytarz trasy przebiega po nowym śladzie, a nie jak wspomina raport - po istniejącym.</p>	<p>Organ nie ma obowiązku sprawdzać zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (art. 56 ust. 1a Poś). Z informacji jakie posiada organ wynika, że z punktu widzenia formalno-prawnego gmina Tarczyn posiada rezerwę przewidzianą pod planowaną drogę S-7. Korytarz ten zarezerwowany był pod cele drogowe na terenie gminy Tarczyn i był przewidziany pod budowę autostrady A-1, która wg założeń miała przebiegać w rejonie Warszawy. Z planów poprowadzenia autostrady A-1 w tym rejonie dawno zrezygnowano (biegnie ona na wysokości Łodzi), natomiast gmina Tarczyn utrzymała tę rezerwę w swoich Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego z przeznaczeniem pod drogę ekspresową S-7.</p>
6.1.3	<p>Na stronie 52 raportu umieszczono zapis mówiący, że MPZP gminy Tarczyn oraz Raszyn nie posiadają rezerwy terenowej pod trasę ekspresową biegnącą po nowym śladzie. Wnioskodawca zauważa, że gmina Tarczyn posiada rezerwę przewidzianą pod planowaną drogę S-7 uzgodnioną z inwestorem, zarzuca że inwestor nie wyjaśnia w raporcie przyczyn odstąpienia od wcześniej uzgodnionej rezerwy terenowej. Dodatkowo stwierdza, że warianty IV i IVA to propozycja poprowadzenia trasy S-7 po nowym śladzie wykorzystując w jak największym stopniu stary korytarz opisany na mapie MPZP gminy Tarczyn jako „Projektowana S7”.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w pkt. 6.1.2</p>
6.1.4	<p>Nieścisłość opisu na stronie 55 raportu, dotyczącego zabytków. W raporcie znajduje się informacja, że wariant I przebiega w odległości ok. 250 m od obiektu: Kościół p.w. Św. Jana Chrzciciela. Zdaniem wnioskodawcy zarówno wariant I jak i II przebiegają w odległości 250 m od wspomnianego kościoła, wariant II natomiast przebiega w odległości ok. 800 m od wspomnianego obiektu. Zarzut wybiórczości i nieprecyzyjności podawanych w raporcie informacji.</p>	<p>Wariant I przebiega w odległości ok. 250 m od kościoła p.w. Św. Jana Chrzciciela. Ponieważ wariant III pokrywa się w tym rejonie z przebiegiem wariantu I, odległość jego od wspomnianego kościoła jest taka sama. Natomiast w wariacie II odległość ta wynosi ok. 800 m, co jest korzystniejsze przy wyborze tego wariantu.</p>
6.1.5	<p>Brak lokalizacji stanowisk archeologicznych kolidujących</p>	<p>Lokalizacja stanowisk archeologicznych</p>

	z poszczególnymi wariantami na mapach załączonych do raportu.	została przedstawiona w załączonej do raportu Mapie Uwarunkowań Środowiskowych, w postaci zakreślonych obszarów wraz z podaniem ich numeru.
6.1.6	Na stronie 57 raportu zapisano, że wariant II jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy drogi ekspresowej w całkowicie nowych korytarzach, co zdaniem wnioskodawcy jest błędem, gdyż wariant drugi nie jest całkowicie poprowadzony w nowym korytarzu, według pikietażu istniejącej drogi krajowej nr 7 począwszy od km 406+400 do końca opracowania tj. km 410+572 (odcinek o długości 4,17 km) wariant II poprowadzony jest po istniejącej drodze krajowej nr 7.	W raporcie nie napisano, że wariant jest całkowicie poprowadzony w nowym korytarzu, tylko jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy w całkowicie nowych korytarzach. Większość trasy biegnie po nowym śladzie, w końcowym odcinku wchodząc na istniejący przebieg drogi nr 7.
6.1.7	Na stronie 58 raportu podano informację, że warianty IV i IVa powstały na skutek protestów mieszkańców Gminy Tarczyn oraz że główną zaletą tych wariantów jest maksymalne wykorzystanie korytarza przeznaczanego w MPZP gminy Tarczyn pod budowę autostrady. Wnioskodawca stwierdza nieścisłość w opisie, że względu na fakt że wspomniany MPZP mówi o korytarzu przeznaczonym na budowę S-7, a nie autostrady.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 6.1.2
6.1.8	Na stronach 70 i 71 raportu pojawia się zapis dotyczący przebiegu wariantu IV oraz węzła komunikacyjnego „Tarczyn II” w miejscowości Podole, jak również wariantu IVa w miejscowości Duży Dół - oba warianty przebiegają w pobliżu istniejącego kompleksu stawów rybnych. Wnioskodawczyni zauważa, że tylko w wariantcie IV występuje kolizja węzła ze stawem rybnym, a w wariantcie IVa węzeł zlokalizowany jest ponad 800 m dalej. Dodatkowo wnioskodawczyni zarzuca, że w raporcie brak jest informacji o lokalizacji zaprojektowanych MOP-ów dla wariantów I, II i III.	Tak jak zapisano w raporcie oraz przytoczonej uwadze: wariant IV i węzeł „Tarczyn II” kolidują ze stawem w m. Podole a wariant IVa (nie ma tu mowy o węźle) koliduje ze stawem w m. Duży Dół. Informacje o planowanych MOP-ach są podane w raporcie ooś w rozdziale 2.1.4. p.n. „Projektowany układ drogowy”. Żaden z projektowanych MOP-ów nie koliduje bezpośrednio ze stawami.
6.1.9	Brak w raporcie analizy wpływu hałasu na szkołę w Pamiątce (brak dokładnych map akustycznych dla tego obiektu). Wnioskodawca zauważa, że dodatkowo wokół szkoły przewidziano sieć dróg lokalnych.	W wyniku konsultacji społecznych i rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w celu maksymalnej ochrony przed hałasem szkoły w Pamiątce zaproponowano odgięcie trasy ekspresowej i poprowadzenie jej w wykopie. Przedłożone mapy przedstawiają rozkład izofon dla całego obszaru opracowania (w tym szkoły w Pamiątce), dla każdego z analizowanych wariantów. Zrezygnowano z prowadzenia dróg serwisowych wokół szkoły. Funkcję drogi serwisowej w tym miejscu będzie pełnił istniejący ślad drogi nr 7.
6.1.10	Brak opisu podstawy przyznawania punktów dla poszczególnych wariantów w tabeli 26 na stronie 92 raportu. Wnioskodawca zarzuca ponadto brak jednoznacznego wyjaśnienia kryteriów zasad punktowania cech/elementów dla poszczególnych wariantów i brak miarodajnych wartości w omawianej tabeli, co uniemożliwia dokonanie właściwego wyboru najbardziej korzystnego wariantu pod względem środowiskowym.	W pkt. 9 raportu ooś szczegółowo wyjaśniono sposób przygotowania analizy wielokryterialnej. Tabela 26 stanowi jeden z jej elementów, który nie powinien być rozpatrywany osobno, a jedynie w przedstawionej, we wskazanym punkcie całości.
6.1.11	Brak umieszczenia na załączonych do raportu mapach	Raport ooś wg wymagań ustawowych nie musi

	terenów wycinki leśnej.	zawierać przedstawionych w formie graficznej terenów leśnych przeznaczonych do wycinki. Na niniejszym etapie opracowania, którego celem jest wybór korytarza pod drogę ekspresową, można jedynie w sposób orientacyjny szacować wielkość wycinek, poprzez udział odcinków drogi przechodzących przez tereny leśne i uwzględnienie szerokości planowanej drogi. Obliczenia te pozwalają określić czy wycinki dla poszczególnych wariantów będą porównywalne czy też nie. Z przeprowadzonych analiz wynika, że najmniej wycinek wymagać będzie realizacja wariantu I, najwięcej zaś realizacja wariantów IV i IVa.
6.1.12	Wg. wnioskodawcy nieuzasadnione jest projektowanie ekranów 4,5 m w wariancie II i III wobec zaprojektowania ekranów 6 m w wariancie IV i IVa. Zarzut odnośnie ilości zaprojektowanych ekranów akustycznych – wnioskodawca stwierdza, że dla wariantów I-III zaprojektowano ich najmniej, mimo że w obszarze ich przebiegu znajduje się największa liczba budynków pozostających w ponadnormatywnym hałasie, w przeciwieństwie do wariantów IV i IVa, gdzie liczba ekranów akustycznych jest większa, mimo iż przebiegają one przez mniej zamieszkałe tereny.	Wytyczną dla projektowania ekranów jest występowanie terenów podlegających ochronie akustycznej. Zarówno w wariantach I, II i III jak i w wariantach IV i IVa wysokość ekranów jest zróżnicowana i zależna od ukształtowania drogi i zagospodarowania terenu przyległego do niej. W raporcie zaproponowano ekrany o wysokości 4, 5, 6 a nawet 8 metrów (warianty I, II, III). Organ zobowiązał Inwestora warunkiem w pkt 3.9 sentencji decyzji do wykonania na etapie projektu budowlanego ponownych analiz rozprzestrzeniania się hałasu z planowanej drogi dla wybranego wariantu jej realizacji zakładając jako horyzont czasowy 2020 r. i takiego dostosowania parametrów ekranów akustycznych by zapewnić pełną ochronę terenów zamieszkałych. Jednakże w związku z tym, iż prognozowane zasięgi oddziaływania hałasu uzależnione są od wielu czynników, które w kolejnych latach mogą ulec zmianie, organ nałożył w pkt 5.1 sentencji decyzji warunek wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której nastąpi m.in. weryfikacja skuteczności zastosowanych zabezpieczeń i w przypadku stwierdzenia przekroczeń norm, podjęcie dalszych działań ochronnych.
6.1.13	Na stronie 121 raportu znajduje się informacja o zebraniu mieszkańców Gminy Tarczyn w Tarczynie w dniu 20 marca 2008 roku, na którym omawiano przebieg trasy S-7 na terenie wspomnianej gminy. Wg wnioskodawcy spotkania opisanego w raporcie nie było.	Z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, że opisane w raporcie spotkanie odbyło się w marcu 2008 roku, jednakże nie 20 marca, jak omyłkowo napisano, a 17 marca. Nie ma to jednak znaczenia dla prowadzonego postępowania. W posiadaniu Inwestora jest dokumentacja fotograficzna z tego spotkania.
6.1.14	W raporcie przedstawiono niewystarczającą analizę kolizji projektowanej drogi ekspresowej S-7 z gazociągiem wysokiego ciśnienia w gminie Tarczyn oraz kolizjami z linią kolejową i gazociągiem w Komornikach	Kwestia wykraczająca poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Inwestor wykonał analizę kolizji projektowanej trasy S-7 z gazociągiem

	(km 22+500), stacją redukcyjną w miejscowości Kopana (25+300) i z gazociągiem średniego ciśnienia ma odcinku 4 km (25+200-29+311). Wnioskodawca zarzuca inwestorowi nie zadbanie o uzyskanie odpowiednich uzgodnień z zarządcą gazu.	wysokiego i średniego ciśnienia. Kolizja ta została opisana na stronie 13 raportu ooś. Wymogi ustawowe odnośnie tego rodzaju opracowań nie nakładają obowiązku umieszczania dokładnych analiz kolizji projektowanych dróg z istniejącymi elementami infrastruktury. Jednocześnie stwierdza się, że rozwiązanie wspomnianej kolizji jest technicznie możliwe, a jej koszty zostały przewidziane w opracowanym Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym. Trasa została poprowadzona tak, aby nie kolidować bezpośrednio ze stacją redukcyjną gazu. Szczegółowe rozwiązania techniczne oraz uzgodnienia z właściwym zarządcą gazociągu będą przedmiotem prac na etapie Projektu Budowlanego. Kolizja z linią kolejową została rozwiązana poprzez zaprojektowanie nad nią wiaduktu w ciągu drogi ekspresowej.
6.1.15	Kolizja wariantu II na kilometrze 22+300 (Komorniki) znacząco podniesie koszty całej inwestycji, a nawet może okazać się niemożliwa do technicznego zrealizowania.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 6.1.14
6.1.16	Brak w raporcie aktualnego harmonogramu realizacji inwestycji – podawany w tym dokumencie rok 2011 jak termin zakończenia inwestycji nie jest już realny do zrealizowania.	Raport ooś wg wymagań ustawowych nie musi zawierać harmonogramu realizacji inwestycji.
7	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 17 sierpnia 2010 r.)	
7.1	Wniosek o rozszerzenie w wariantcie II linii rozgraniczających w rejonie węzła „Lesznowola” w celu umożliwienia zaprojektowania węzła o innym kształcie niż proponowany. Wnioskodawca stwierdza, że celem wniosku jest przeanalizowanie wszystkich możliwych rozwiązań powiązania drogi ekspresowej S-7 i nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 pod względem prognozowanej struktury kierunkowej ruchu i przepustowości, a także minimalizowania zatrzymań pojazdów kołowych i powstawania korków.	Wniosek o charakterze technicznym, wykracza poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Z informacji jakie posiada organ wynika, że pokazany w dokumentacji kształt węzłów i przejazdów stanowi tylko wstępną propozycję, a linie zajętości terenu nie są liniami rozgraniczającymi w myśl prawa. Elementy te służą do pokazania sposobu wzajemnego powiązania układu drogowego oraz określenia wstępnych kosztów inwestycji. Szczegółowe rozwiązania zostaną określone na dalszych etapach projektowych (konceptcja programowa i projekt budowlany na etapie decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej). Wtedy nastąpi uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia polegające na ustaleniu szczegółowych rozwiązań geometrycznych elementów drogi, konstrukcji obiektów drogowych i inżynierskich, oraz granic terenowych zadania inwestycyjnego.
7.2	Wniosek o odwodnienie drogi w postaci szczelnych	Wniosek nieuwzględniony. W Raporcie ooś

	<p>rowów odwadniających i szczelnych zbiorników retencyjno - infiltracyjnych. Odprowadzanie wód opadowych z jezdni do naturalnych cieków wodnych powinno się odbywać wyłącznie po ich oczyszczeniu. Tyczy się to szczególnie obszarów występowania ujęć wód podziemnych i terenów podmokłych.</p>	<p>zaleca się odwodnienie analizowanej drogi poprzez zastosowanie rowów trawiastych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. W rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych ani też granice stref ochronnych tych ujęć. Zdaniem organu nie ma konieczności stosowania na całej długości analizowanego odcinka drogi S7 szczelnego systemu odwodnienia. Wody opadowe z obiektów mostowych winny zostać zebrane przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzone do cieków powierzchniowych. Organ nałożył w pkt 3.7 sentencji decyzji warunek przeanalizowania na etapie projektu budowlanego rozwiązania odprowadzenia wód opadowych zwłaszcza z obiektów mostowych mając na uwadze odpowiednie ich podczyszczenie przed wprowadzeniem do odbiornika. Dodatkowo w ramach analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji zobowiązano Inwestora m.in. do wykonania pomiarów jakości wód opadowych odprowadzanych z planowanej trasy do odbiorników oraz weryfikacji skuteczności podczyszczania wód opadowych w zastosowanych urządzeniach ochrony środowiska.</p>
7.3	<p>Wniosek o zastosowanie takich parametrów przejść dla zwierząt nad ciekami wodnymi, aby posiadały one odpowiednią długość i prześwit.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. Z informacji jakie posiada organ wynika, że wszystkie przejścia dla zwierząt będą miały parametry geometryczne odpowiednie dla zwierzyny, jakiej mają służyć. Przy ich określaniu posiłkowano się opracowaniem Zakładu Badań Ssaków PAN pt. "Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na populację dzikich zwierząt".</p>
7.4	<p>Wniosek dotyczący lokalizacji przejść dla zwierząt. Wnioskodawca sugeruje, aby dokładna lokalizacja przejścia była wskazywana przez doświadczonych przyrodników na podstawie dokładnej i obejmującej cały rok (wszystkie pory roku/sezony) obserwacji migracji zwierząt. Przejścia te nie powinny być oddalone od istniejących szlaków migracji dalej niż 300 m. dodatkowo niedopuszczalne jest łączenie przejścia z funkcjami gospodarczymi. Przejścia powinny wiązać rozcięte obszary z zapewnieniem ciągłości w postaci roślinności i zadrzewienia.</p>	<p>Wniosek uwzględniony na etapie sporządzania aneksu do raportu ooś. W aneksie tym zamieszczono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na podstawie badań terenowych przeprowadzonych we wrześniu 2009 r., oraz w październiku 2010 r. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że nie wystąpi konflikt sieci korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym z rozbudowywanym odcinkiem drogi S-7. W zasięgu inwestycji występują natomiast korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym. W celu określenia lokalizacji i parametrów przejść dla poszczególnych grup zwierząt zostały wykorzystane wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, opracowanie Zakładu Badań Ssaków PAN pt. "Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na</p>

		populację dzikich zwierząt”, jak również informacje uzyskane od Polskiego Związku Łowieckiego (Zarząd Okręgowy w Warszawie), Zespołu Parków Krajobrazowych Mazowieckiego, Chojnowskiego i Brudzeńskiego, Burmistrza Gminy i Miasta Grójec, Wójta Gminy Raszyn a także Nadleśnictwa Chojnow.
Wnioski i uwagi złożone w terminie ponownych 21 dni udziału społecznego tj. od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r.		
8	Państwo Monika i Adrian Kociszewscy (pismo z dnia 14 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 18 lutego 2011 r.)	
8.1	Zapytanie odnośnie oddziaływania planowanej trasy na dom mieszkalny, budynek gospodarczy oraz szklarnie których właścicielami są wnioskodawcy - znajdujących się w odległości ok. 140 m od osi jezdni trasy S7 oraz czy proponowany ekran 6 m będzie stanowić dostateczną ochronę.	Zaproponowana w raporcie o os lokalizacja ekranów akustycznych była poprzedzona analizami istniejącego zagospodarowania terenu wokół drogi (w szczególności zabudowy mieszkaniowej), Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego i jest zgodna z obowiązującym prawem. Należy zaznaczyć, że organ nałożył na Inwestora w pkt 3.9 sentencji decyzji warunek wykonania na etapie projektu budowlanego dokładnych obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu dla wybranego wariantu realizacji trasy przyjmując za horyzont czasowy 2020 r. Dodatkowo analizy akustyczne zostały wpisane w zakres analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji. Także jest jeszcze możliwa zmiana parametrów wnioskowanego ekranu – jeśli wyniknie ona z dokładnych obliczeń i prognoz. Zadaniem Inwestora jest zapewnienie pełnej ochrony terenów zagrożonych ponadnormatywnym oddziaływaniem planowanej trasy.
9.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dnia 21 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 23 lutego 2011 r.)	
9.1	Wniosek o rozszerzenie linii rozgraniczających w rejonie węzła Lesznowola – umożliwienie zaprojektowania innego węzła niż zaproponowany. Na etapie szczegółowego projektu, po określeniu kształtu węzła możliwe będzie zawężenie linii rozgraniczających.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.1.
9.2	Pozytywna opinia nt. lokalizacji węzła Antoninów w wariantcie B. (jako poparty przez społeczność lokalną i gminę Piaseczno w Uchwale nr 1187/XL/2009 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 14.10.2009 r.)	Opinia nie wymaga odniesienia się organu.
9.3	Wniosek o zaprojektowanie odwodnienia drogi w postaci szczelnych rowów odwadniających i szczelnych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych. Odprowadzenie do naturalnych cieków wyłącznie po oczyszczeniu.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.2.
9.4	Wniosek o zapewnienie odpowiedniej (wg Zakładu Badań Ssaków PAN) długości i prześwitu obiektów	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.3.

	inżynierskich nad ciekami w celu zapewnienia migracji zwierząt.	
9.5	Wniosek o wskazanie lokalizacji przejść dla zwierząt przez doświadczonych przyrodników na podstawie całorocznej obserwacji migracji. Przejścia dla zwierząt nie powinny być oddalone od istniejących szlaków migracji dalej niż 300 m. Niedopuszczalne łączenie przejścia z funkcjami gospodarczymi. Przejścia powinny wiązać rozcięte obszary z zapewnieniem ciągłości w postaci roślinności i zadrzewienia.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.4.
10	Urząd Gminy w Raszynie (pismo z dnia 18 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 18 lutego 2011 r.)	
10.1	Wniosek o zagwarantowanie zrzutu wód opadowych związanych z inwestycją do ścieków wodnych położonych bądź przechodzących przez gminę Raszyn jak np. rzeka Raszynka wyłącznie poprzez zbiorniki retencyjne.	Wniosek częściowo uwzględniony w pkt. 3.7 sentencji decyzji. Dokładne rozwiązania dotyczące odwodnienia będą rozpatrywane na etapie projektu budowlanego. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ szczegółowe rozwiązania odwodnienia znajdują się w operacie wodno-prawnym i będą zawierały uzgodnienia z jednostkami zarządzającymi ciekami.
11	Pani Grażyna Zagórowicz (pismo z dnia 21 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 21 lutego 2011 r.)	
11.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych dla wariantu II na odcinku 26+400 do 26+600 po lewej stronie drogi ekspresowej. Przy drodze znajduje się budynek mieszkalny (w odległości ok 50 m), budynek sklepowo-biurowy (poniżej 10m) i inne budynki mieszkalne.	Wniosek uwzględniony w pkt 3.1 sentencji decyzji.
12	Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki (wiadomość elektroniczna z dnia 21 lutego 2011 r.)	
12.1	Uwaga dotycząca wyrażenia poparcia dla preferowanego wariantu realizacji inwestycji.	Uwaga nie wymaga odniesienia się organu.
Wnioski i uwagi złożone w terminie dodatkowych 5 dni udziału społecznego tj. od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r.		
13	Mieszkańcy Woli Gołkowskiej (pismo z dnia 5 marca 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 7 marca 2011 r.)	
13.1	Protest przeciwko lokalizacji węzła Antoninów w wariantcie IIC oraz budowie drogi dojazdowej określonej jako orientacyjny przebieg wg Wariantu IV Studium układu komunik. Gminy Piaseczno. Wariant IIC węzła Antoninów oraz droga dojazdowa do niego nie zostały nigdy ujęte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego określał przeznaczenie tych terenów pod rozbudowę mieszkaniową jednorodzinną o charakterze ekstensywnym 12MN. Rozwiązanie to znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie domostw i zabytkowego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej oraz przebiega poprzez siedliska	Zgodnie z art. 56 ust. 1a Poś organ nie ma obowiązku sprawdzać zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pomimo tego wariantowanie przebiegu trasy S-7 jak i położenia samego węzła Antoninów było opracowane w oparciu o przeprowadzone konsultacje społeczne. Mieszkańcy Woli Gołkowskiej na zebraniu wiejskim w dniu 27.09.2009 r. z własnej inicjatywy podjęli uchwałę w sprawie przesunięcia węzła Antoninów z ul. Gościńiec . W uchwale tej Mieszkańcy postulują „jego przeniesienie o ok. 1 km w kierunku północnym” a „w przypadku

	przyrodnicze.	braku akceptacji jego przeniesienia w kierunku północnym uważamy, iż możliwe jest przeniesienie jego lokalizacji o ok. 600 m w kierunku południowym.” Nowe warianty zostały zaprojektowane zgodnie z tymi sugestiami – wariant IIB (ok.1 km na północ) oraz wariant IIC (ok. 600 m na południe) dokładnie odpowiadając oczekiwaniom Mieszkańców Woli Gołkowskiej.
13.2	Wniosek dotyczący lokalizacji węzła Antoninów na terenie pomiędzy Robercinem, Władysławowem, ul. Żwirową w Wilczej Górze, ul. Ceramiczną, a Bobrowcem.	Wniosek dotyczy podwariantu B który został odrzucony w trakcie analizy wielokryterialnej. Podwariant C jest najbardziej optymalny ze względów ekonomiczno-środowiskowo-społecznych.
14.	Pan Jarosław Adam Mirkowski (pismo z dnia 11 marca 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 14 marca 2011 r.)	
14.1	Wniosek dotyczący zmiany przebiegu drogi dojazdowej i lokalizacji wiaduktu WD26 w wariacie IIC. Obecne rozwiązanie przewiduje (niekwestionowane) wyburzenie istniejącego domu wnioskodawcy, przechodzi jednak też przez jego drugą działkę na którą planował się przeprowadzić. Na działce tej znajduje się ponadto sad będący jedynym utrzymaniem właściciela.	Wniosek uwzględniony w pkt 3.10 sentencji decyzji.
15	Państwo Anna, Małgorzata, Jerzy i Marcin Praszczalek (pismo bez daty – stempel pocztowy 9 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 14 marca 2011 r.)	
15.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłós) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Wniosek częściowo uwzględniony. Z zamieszczonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji analiz emisji hałasu nie wynika zasadność zastosowania ekranu akustycznego na wnioskowanym odcinku. Odległość od drogi do najbliższej zabudowy oraz stawu w tym rejonie wynosi ok. 300 m, a do zabudowy położonej wzdłuż ulic Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłósie - ok. 500m. Jednakże organ nałożył na Inwestora w pkt 3.9 sentencji decyzji warunek wykonania na etapie projektu budowlanego dokładnych obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu dla wybranego wariantu realizacji trasy przyjmując za horyzont czasowy 2020 r. Dodatkowo analizy akustyczne zostały wpisane w zakres analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji.
16	Państwo Irena i Marek Kępińscy (pismo bez daty – stempel pocztowy 10 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 14 marca 2011 r.)	
16.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłós) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.

17	Pani Krystyna Malinowska (pismo bez daty – stempel pocztowy 11 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 16 marca 2011 r.)	
17.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłos) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.
Wnioski i uwagi złożone poza okresami konsultacji społecznych – wnioskodawcy są Stronami.		
18	Pismo sołtysa wsi Wola Gołkowska – Pana Michała Siedlca (pismo datowane na 30 października 2009 r., wpłynęło do tut. urzędu 6 listopada 2009 r.), oraz pismo mieszkańców Woli Gołkowskiej, Robercina, Baszkówki, Stanisławowa, Głoskowa, Mieszkowa, Wilczej Góry i Antoninowa.	
18.1	Wniosek o nieumieszczenia węzła „Antoninów” na ul. Gościniec w Woli Gołkowskiej i przeniesienie go o ok. 1 km w kierunku północnym, lub ewentualnie 600m w kierunku południowym. W przypadku niemożności przeniesienia węzła w inną lokalizację, wnioskodawcy postulują o całkowitą likwidację węzła.	Wnioski zostały uwzględnione na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanej drogi S-7. Wersja obowiązująca tego dokumentu (z lutego 2010 r.) wprowadza dodatkowe 4 warianty przebiegu trasy ograniczające się do odcinka w km 7+500 do 12+600 – dotyczące lokalizacji węzła „Antoninów”. Warianty przedstawiają pierwotny zamysł projektantów (wariant A), a także uwzględniają postulaty mieszkańców okolicznych miejscowości tj. węzeł przesunięty na północ o ok. 1,3 km od lokalizacji pierwotnej (wariant B), na południe o ok. 600 m od lokalizacji pierwotnej (wariant C), a także wariant zakładający brak omawianego węzła (wariant D). Wszystkie warianty zostały poddane analizie wielokryterialnej, z czego najbardziej korzystny do realizacji pod względem środowiskowym, społecznym i ekonomicznym okazał się wariant C (przy założeniu budowy trasy wg wariantu ogólnego II) i taki też wariant został w niniejszej decyzji dopuszczony do realizacji.
19	Karolina i Bartosz Frąk oraz Konrad Ludwicki, wraz z mieszkańcami ul. Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłosie (pismo z dnia 3 września 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 8 września 2010 r.)	
19.1	Wniosek o wykonanie zabezpieczenia akustycznego w formie ekranu na odcinku od km 15 do km 15,7 planowanej drogi S-7	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.

W trakcie siedmiodniowego terminu na zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie przed wydaniem niniejszej decyzji wnioski i uwagi zgłosili: Bożena i Wiesław Pawlak oraz mieszkańcy wsi Kopana, będący Stronami w postępowaniu. W obu pismach pojawił się wniosek o włączenie drogi gminnej (ul. Granicznej) w miejscowości Kopana do projektowanych dróg dojazdowych do S-7 (ok. km 26+600 w rejonie obiektu WD28). Ze względu na charakter wniosku, organ informuje, iż dokładne kwestie techniczne rozwiązania przebiegu drogi, a także dróg dojazdowych i obiektów towarzyszących będą rozpatrywane na etapie projektu budowlanego. Ponadto Państwo Pawlak wnioskuje o

zapewnienie odpowiedniej ochrony całego ich gospodarstwa przed wpływem planowanej inwestycji. Wspomniane zabudowania znajdują się w odległości ok. 300 m od trasy S-7, która w tym obszarze przebiega po istniejącym śladzie, dodatkowo na opisywanym odcinku trasy zostaną zastosowane ekrany akustyczne. W związku z powyższym należy stwierdzić, że wzmiankowana zabudowa nie będzie zagrożona ponadnormatywnym oddziaływaniem planowanej inwestycji. Nałożona na Inwestora w pkt 5 sentencji decyzji analiza porealizacyjna będzie stanowiła podstawę do weryfikacji skuteczności zastosowanych zabezpieczeń.

Dodatkowo w trakcie trwania opisywanego postępowania administracyjnego do organu wpłynęły pisma Stowarzyszenia „Przyjazna Droga 721” (z dnia 23 czerwca 2010 r., znak: 2009010rdos, z dnia 10 sierpnia 2010 r., znak: 201000810rdos oraz z dnia 13 września 2010 r., znak: 201000913rdos) dotyczące kwestii technicznych rozwiązania trasy S-7, również w kontekście kolizji z planowaną drogą nr 721. W związku z tematyką zapytań były one kierowane przez organ do Inwestora z prośbą o ustosunkowanie się do ich zapisów (pismami z dnia 5 lipca 2010 r., 17 sierpnia 2010 r. oraz 28 września 2010 r. o wspólnym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-023/08/10). Stanowisko Inwestora każdorazowo po jego otrzymaniu było przekazywane przez organ wzmiankowanemu Stowarzyszeniu, pismami kolejno z 6 sierpnia 2010 r., 2 września 2010 r. oraz 22 października 2010 r. o wspólnym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-023/08/10. Korespondencja to nie ma wpływu na zapisy niniejszej decyzji.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowej inwestycji oraz oddzielnie pismem z dnia 22 kwietnia 2009 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/216/2009 Inwestor wystąpił o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 Kpa. GDDKiA jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu, której elementem jest budowa przedmiotowej drogi S-7. Organ prowadzący postępowanie administracyjne uznał, że ze względu na stan techniczny drogi, ciągły wzrost natężenia ruchu oraz rosnącą liczbę wypadków na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej, istnieje pilna konieczność wykonania planowanych robót, co znajduje również swoje odzwierciedlenie w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r. Wśród celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. w zakresie transportu znajduje się podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacja sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Budowa wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Grójca o parametrach technicznych drogi ekspresowej pozwoli na dostosowanie drogi do prognozowanego na rok 2030 natężenia ruchu wylotowego, usunie tym samym występujące już obecnie częste niedrożności. Stworzy to warunki komfortowego dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach, a także ułatwi dojazd do miasta mieszkańców gmin sąsiadujących z Warszawą. Zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych będzie miało olbrzymi wpływ na poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz pieszych. Ponadto budowa południowego wylotu z Warszawy w kierunku Grójca wpisana jest na listę projektów „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013”, gdzie uzasadnieniem budowy jest jej strategiczny charakter i zgodność z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” oraz głównym celem POIiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Wobec powyższego, organ po przeanalizowaniu akt sprawy, potwierdzając ważny interes strony oraz istotny interes społeczny nałożył zgodnie z art. 108 § 1 Kpa na niniejszą decyzję rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 6 sentencji decyzji).

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.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 22 kwietnia 2011

WOOS-II.4200.11.2011.TS

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 08., Nr 25, poz. 150, ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca w wybranym wariantcie zlokalizowane jest w całości w województwie mazowieckim, w powiatach: warszawskim - zachodnim, pruszkowskim, piaseczyńskim oraz grójeckim, na terenach dzielnicy Ursynów miasta stołecznego Warszawy oraz gmin: Raszyn, Lesznowola, Piaseczno, Tarczyn i Grójec. Wybrany wariant realizacji inwestycji, tj. wariant II z podwariantem C umiejscowienia węzła „Antoninów” to odcinek drogi o długości ok. 29,011 km, poprowadzony w dużym stopniu po nowym śladzie.

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

Opisywany odcinek trasy S-7 zaczyna się od planowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy i kończy przy początku wykonywanej obwodnicy miasta Grójca.

Węzły drogowe:

- węzeł „Lotnisko
- węzeł „Zamienie” w miejscowości Zamienie w miejscu skrzyżowania z ul. Karczunkowską,
- węzeł „Lesznowola” za miejscowością Nowa Wola w miejscu przyszłego skrzyżowania z projektowaną drogą nr 721,
- węzeł „Antoninów” w miejscowości Wola Gołkowska w km 11+600 planowanej drogi,
- węzeł „Złotokłós” w miejscowości Szczaki w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 01351,
- węzeł „Tarczyn” w miejscowości Grzywaczówka w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 876,
- węzeł „Tarczyn II” w miejscowości Kopana w miejscu połączenia z istniejącą drogą nr 7.

Od węzła „Tarczyn II” projektowana trasa biegnie po starym śladzie drogi nr 7, przy czym w okolicach szkoły w Pamiętce poprowadzona jest w wykopie.

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

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

- Skrajnia pionowa ruchu pod obiektem 4,70 m,
- Prędkość projektowa dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej 100 km/h,
- Prędkość projektowa dla pozostałych obiektów 30 - 60 km/h,

- Szerokość jezdni na obiekcie w ciągu drogi ekspresowej 3 x 3,5 m,
 - Szerokość pasa dzielącego dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej min. 5,0m (z opaskami),
 - Szerokość pasa awaryjnego 2,5 m,
 - Szerokość jezdni dla pozostałych obiektów mostowych 5,0 – 7,0 m,
 - Szerokość użytkowa zewnętrznego chodnika 1,5 m,
- Obciążenie ruchome obiektów:
- Obiekty w ciągu dróg krajowych klasy S - G – klasa obciążenia A,
 - Pozostałe obiekty co najmniej klasa B.

Parametry techniczne planowanej trasy:

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

Droga wyposażona będzie w:

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

Odwodnienie drogi:

Projektowana droga S-7 odwadniana będzie do rowów otwartych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. Wody opadowe z obiektów mostowych zebrane zostaną przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzone do cieków powierzchniowych. Odbiornikami wód opadowych będą:

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



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska