



Warszawa, dnia 28 kwietnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.19.2011.JI

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

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, w związku z art. 46 ust. 1 pkt 1, ust. 1a pkt 1 oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150, ze zm., zwanej dalej „ustawą Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 „ustawą oos”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. 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 § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 marca 2007r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/134/2007 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 polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej, który został następnie zmodyfikowany w dniu 25 lutego 2011r., wnioskiem znak: GDDKiA-O/Wa-P.2.1.d/400/64/2011 - na przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej, na odcinku zlokalizowanym w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła),

**określam warunki realizacji przedsięwzięcia  
polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica  
wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej,  
na odcinku zlokalizowanym w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła  
„Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła) według wariantu inwestycyjnego:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie miejskiego odcinka drogi ekspresowej S8 zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła) według wariantu inwestycyjnego, realizowanego w ramach budowy drogi S8 Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej. Droga będzie przebiegać przez obszary silnie zurbanizowane, przecinając drogi gminne oraz istniejącą linię WKD. Tereny planowane do zajęcia przez inwestycję należą do Dzielnicy Włochy

i Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy oraz gminy Michałowice. Droga stanowić będzie przedłużenie Al. Jerozolimskich w kierunku istniejących dróg wylotowych nr 8 z Warszawy do Wrocławia i nr 7 z Warszawy do Krakowa. Projektowana trasa ekspresowa ma na celu m. in. stworzenie bezpiecznego odcinka trasy zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach, dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu z jednoczesnym odciążeniem Warszawy od ruchu przelotowego, rozwiązanie obsługi komunikacyjnej przyległego terenu, w tym w szczególności ograniczenie bezpośredniej dostępności jezdni głównej.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

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

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu; zaplecza zlokalizować z dala od zabudowy mieszkaniowej.
2. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Zaplecze budowy i parku maszyn budowlanych należy lokalizować w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych) należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
3. Organizować roboty w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
4. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
5. W trakcie budowy należy usunąć darninę i ziemię urodzajną z terenu objętego robotami budowlanymi, odpowiednio zdeponować, a później użyć do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi i do umocnienia skarp i rowów.
6. Nie zaleca się składowania darniny, lecz bezpośrednie przewiezienie jej i wbudowanie w innych miejscach, gdyby zaistniała konieczność jej składowania, to w okresie wegetacyjnym czas składowania w przyzmacz nie może przekroczyć 2 tygodni, a poza tym okresem składowaną darninę należy rozłożyć na gruncie, podlewać i dwa razy w roku kosić.
7. Humus przyzmacz do wysokości nie większej niż 1,20 m, a przy składowaniu dłuższym niż 2 tygodnie powierzchnię przyzmacz zabezpieczyć przed erozją wodną i wietrzną poprzez zastosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i roślin motylkowych.
8. Nie usuwać darniny i ziemi urodzajnej w czasie silnych opadów deszczu lub w czasie, gdy grunt będzie nadmiernie nasycony wodami opadowymi.
9. Obszar objęty robotami ziemnymi zabezpieczyć przed erozją wodną i wietrzną przez stosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i motylkowych oraz polewanie wodą.

10. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
11. Wycinkę drzew i krzewów na całym odcinku planowanej inwestycji należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie), pod nadzorem przyrodniczym.
12. Tereny, na których dokonano wycinki, należy uporządkować (m. in. nie pozostawiać stert gałęzi, wyrównywać zagłębienia w gruncie), aby nie dopuścić do ich zasiedlania przez faunę.
13. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez przesadzenie drzew przeznaczonych do wycinki (wszystkie drzewa o średnicy nie większej niż 25 cm), a także poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe (w tym również przewidywane w ramach realizacji przedsięwzięcia zmiany poziomu wód gruntowych), techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
14. Przesadzone oraz nowo-posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu trawy.
15. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie należy prowadzić jedynie w godzinach dziennych (6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>).
16. Aby zminimalizować hałas na etapie realizacji stosować sprzęt posiadający tłumiki oraz wyłączać silniki nie pracujących w danej chwili urządzeń, minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach, ograniczać prędkość pojazdów ciężkich na obszarach zamieszkałych; należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej.
17. Wyburzenia budynków prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, a teren po wyburzeniu uporządkować (włącznie z usunięciem zieleni przydomowej), aby nie dopuścić do zasiedlania przez faunę.
18. Obszary objęte archeologicznymi badaniami wykopaliskowymi, po ich zakończeniu, uporządkować, aby nie dopuścić do zasiedlania przez faunę.

### III. W projekcie budowlanym uwzględnić.

1. Budowę ekranów akustycznych lub wałów ziemnych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem o następujących charakterystykach:

Nazwa ekranu / wału	Strona	od [km]	do [km]	Wysokość ekranu / wału [m]	Długość [m]
S7/S8					
EA-1	Lewa (wał ziemny)	0+653.77	0+800.00	4	146.5
EA-2a	Prawa (wał ziemny)	0+648.56	0+800.57	4	152
EA-2b	Prawa (metalowy)	0+648.56	0+728.56	3	80
EA-3a	Lewa (metalowy)	0+877.63	1+230.60	3	353
EA-3b	Lewa (przezroczysty)	1+230.60	1+290.60	3	60
EA-4	Prawa (metalowy)	1+041.00	1+101.00	3	60
EA-5a	Prawa (metalowy)	1+219.13	1+260.10	3	41
EA-5b	Prawa (przezroczysty)	1+260.10	1+320.10	3	60
EA-5c	Prawa (metalowy)	1+320.10	1+440.10	3	120
EA-5d	Prawa (metalowy)	1+440.10	1+620.10	3.5	180
EA-5e	Prawa (metalowy)	1+620.10	1+660.09	3	40
Łącznica Ł-SA7					
EA-3c	Lewa (przezroczysty)	0+023.61	0+150.57	3	127
EA-6	Prawa (metalowy)	0+210.03	0+389.97	3	181.8

Łącznica L-SA2					
EA-7	Prawa (przezroczysty)	0+178.31	0+414.38	3	228.6
Łącznica L-SA3					
EA-8	Prawa (przezroczysty)	0+030.18	0+250.00	3	189.7
ul. Nowolazurowa					
EA-9a	Lewa (przezroczysty)	0+463.00	0+485.25	3.5	22.3
EA-9b	Lewa (przezroczysty)	0+485.25	0+536.06	4	50.8
EA-9c	Lewa (przezroczysty)	0+536.06	0+600.02	6	64
EA-15f	Lewa (metalowy)	0+687.44	0+718.71	7	31.3
EA-15g	Lewa (metalowy)	0+718.71	0+763.71	5	45
EA-16	Lewa (przezroczysty)	0+750.07	0+801.95	4	51.9
EA-17	Lewa (przezroczysty)	0+791.71	0+887.43	3	95.7
Łącznica L-SA1					
EA-10	Lewa (przezroczysty)	0+439.29	0+479.88	3	42
Al. Jerozolimskie					
EA-11	Lewa (metalowy)	0+000.42	0+095.39	3	95
EA-12	Lewa (przezroczysty)	0+130.05	0+189.83	3	60
EA-13	Lewa (metalowy)	0+207.85	0+293.78	4	92
EA-14	Lewa (metalowy)	0+277.10	0+345.57	4	68.5
EA-18	Prawa (metalowy)	1+384.24	1+460.67	3	76.8
Łącznica L-SA8					
EA-15e	Prawa (metalowy)	0+032.10	0+060.24	7.5	28.1
EA-15d	Prawa (metalowy)	0+060.24	0+120.18	7.5	56.1
EA-15c	Prawa (metalowy)	0+120.18	0+180.42	6	59.9
EA-15b	Prawa (metalowy)	0+180.42	0+201.15	5	20.1
EA-15a	Prawa (metalowy)	0+201.15	0+322.92	4	116.6

2. Ekranu przezroczyste zabezpieczyć przed kolizją z ptakami poprzez nadruki w postaci pionowych czarnych pasów szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm lub pionowych czarnych pasów o szerokości 1 cm w odstępach co 5 cm.
3. Zastosować obustronne izolacyjne pasy zwartej zieleni o szerokości co najmniej 2 x 8 m z rzędami drzew i krzewów, łagodzące niekorzystne oddziaływanie drogi na otaczający krajobraz i chroniące otoczenie przed niektórymi negatywnymi skutkami emisji drogowych, z przerwami w pasach zieleni o długości do 50 m na odcinkach zwartej zabudowy chronionej ekranami akustycznymi lub wałami ziemnymi.
4. W celu organizacji spływów z jezdni i ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniami należy zbudować system składający się z:
  - a) trawiastych poboczy,
  - b) przydrożnych rowów trawiastych po obu stronach jezdni albo kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w pasie dzielącym dróg dwujezdniowych, z przyjętym spadkiem rowów i kanałów deszczowych umożliwiającym spływ wód do poprzecznych cieków wodnych naturalnych lub do rowów melioracyjnych,
  - c) osadników (piaskowników) na dnie studzienek ściekowych (wpustowych) i zbiornika retencyjnego (sedymentacyjnych) na końcowych odcinkach rowów przydrożnych lub u wylotu kanalizacji deszczowej w celu oczyszczania z zawiesin ogólnych,
  - d) urządzeń oczyszczających, zainstalowanych przed wylotami urządzeń odwodnienia drogi, w celu oczyszczania z węglowodorów ropopochodnych,
  - e) przelewów burzowych, służących do odprowadzania wysokich przepływów bezpośrednio do odbiorników zewnętrznych z pominięciem separatorów,
  - f) zastawek awaryjnych, służących do zatrzymywania wycieków z rozbitych cystern i ewentualnie do redukcji przepływów powodziowych.
5. W celu zmniejszenia prawdopodobieństwa występowania zrzutów awaryjnych należy zastosować bariery (zastawki) zabezpieczające w miejscach skrzyżowania drogi z ciekami wodnymi.

6. W celu ochrony przeciwpowodziowej należy ograniczyć maksymalne przepływy z zewnętrznej sieci hydrologicznej poprzez zbiornik retencyjny pośredni w Salomei przy kolejce WKD - zrzut oczyszczonych ścieków opadowych do kanału deszczowego odprowadzającego ścieki do zbiornika retencyjnego.
7. Obustronne ogrodzenie na całej długości drogi ekspresowej, poza miejscami lokalizacji ekranów akustycznych, o parametrach: siatka stalowa na słupkach, o wysokości 150 cm, do wysokości 50 cm druty poziome rozmieszczone będą co 2 cm, a druty pionowe maksymalnie co 15 cm, od wysokości 50 do 150 cm oczka siatki będą miały wymiary maksymalnie 15 na 15 cm. Wygradzenia należy szczelnie połączyć z innymi elementami konstrukcyjnymi drogi, a także zagłębić w grunt do głębokości 30 cm i zabezpieczyć siatkami dla płazów o wysokości 60 cm i wymiarach oczek 5 mm na 5 mm.

#### **IV. Wymagania dodatkowe:**

1. Przedsięwzięcie wymaga monitoringu stanu środowiska w zakresie pomiarów hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód, a także kondycji technicznej wygradzeń i kondycji nasadzeń; należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący gospodarki ściekowej (m. in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).
2. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, także w zakresie oceny skuteczności rozwiązań zastosowanych dla ochrony przed zanieczyszczeniami powietrza i wód. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu czy poziomów zanieczyszczeń powietrza albo wód należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy: skonfrontować dane obliczeniowe poziomów hałasu występujących w wyniku projektowanej drogi z danymi rzeczywistymi poziomów hałasu wykonanymi po oddaniu drogi do użytkowania, przewidzieć ewentualne dodatkowe sposoby rozwiązań zabezpieczeń akustycznych (do ewentualnego wywłaszczenia budynków) w przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Na potrzeby analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary w następujących punktach: w zakresie hałasu (w Salomei w km: 0+666; 1+187,24; 2+651,82), w zakresie zanieczyszczeń wód: u wylotu wszystkich urządzeń odwodnienia drogi do odbiorników zewnętrznych (pomiary należy wykonywać w trakcie opadów atmosferycznych lub bezpośrednio po ich zakończeniu). W analizie porealizacyjnej powinien być rozstrzygnięty problem ewentualnego ustalenia granic obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 i 136 ustawy Poś.

#### **V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

#### **UZASADNIENIE**

W dniu 30 marca 2007r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej. Wojewoda Mazowiecki w dniu 6 maja 2008r. wydał decyzję znak: WŚR.I.SM/6613/1/31/07, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, o którym mowa wyżej.

Od w/w decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 6 maja 2008r., znak: WŚR.I.SM/6613/1/31/07, zostały złożone odwołania. Po rozpatrzeniu odwołań: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych

i Autostrad – Oddział w Warszawie, Ewy i Zbigniewa Zemła, Ewy i Bogumiła Drózdź, Aleksandra Mamaka, Grażyny Wrońskiej, Henryka Matrackiego, Barbary Koper – następczyni prawnej Zygmunta Kopra, Henryki Burcewicz, Macieja Jastrzębskiego, Małgorzaty Kijak – reprezentowanej przez pełnomocnika Łukasza Czuję, Jana Radzimirskiego, Jerzego Tadeusza Wrzodaka, Henryki Grochali, Wiesławy Emilii Rosińskiej i Krzysztofa Rosińskiego, Andrzeja Misiaka, Grażyny Gałązki, Włodzimierza Dudkiewicza, Spółki z o.o. APRICA, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 31 grudnia 2010r., znak: DOOŚ-074/147D/DOOŚ-3453-08/2010/10/KK/JSz-58, uchylił zaskarżoną decyzję w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

W dniu 3 marca 2011r. Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 25 lutego 2011r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.2.1.d/400/64/2011, zmodyfikował wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej w sposób polegający na ograniczeniu zakresu w/w inwestycji do odcinka zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa, tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła).

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie prowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia (obwieszczenie z dnia 07 marca 2011r., znak: WOOS-II.4200.19.2011.II).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w trakcie przedmiotowego postępowania 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;
- 2) decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31 grudnia 2010r., znak: DOOŚ-074/147D/DOOŚ-3453-08/2010/10/KK/JSz-58, uchylającą w całości decyzję Wojewody Mazowieckiego z dnia 6 maja 2008r., znak: WŚR.I.SM/6613/1/31/07.

Uzyskano również wymagane, zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś, uzgodnienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 05 kwietnia 2011r., znak: ZNS.713-555-1/11.PN oraz uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 31.03.2011r., znak: DOOŚ-idk.4200.61.2011.JSz-1.

W raporcie przeanalizowano dwa warianty lokalizacyjne realizacji przedsięwzięcia: wariant zerowy oraz wariant inwestycyjny.

Całkowita rezygnacja z przedsięwzięcia będzie skutkowałą pozostawieniem drogi nr 8 w stanie istniejącym, tzn. ruch będzie się odbywał po istniejącej jezdni oraz nie zostaną przebudowane skrzyżowania z drogami poprzecznymi. W związku z nieuniknionym długofalowym wzrostem ruchu na w/w drodze należy przypuszczać, że w przyszłości ruch drogowy będzie silnie tłumiony ograniczeniami przepustowości i będzie obciążał alternatywne drogi dojazdowe. W efekcie w pobliżu drogi mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Po przekroczeniu pewnego poziomu ruchu w godzinach szczytu, skrzyżowania mogą stać się nieprzejezdne, a na trasie będą tworzyć się dłuższe korki.

Oprócz wariantu zerowego przeanalizowano wariant inwestycyjny polegający na budowie miejskiego odcinka drogi ekspresowej S8. Przyjęta koncepcja stanowi jedyny możliwy przebieg trasy z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu, każda próba istotnego odgięcia trasy wylotowej od założonej osi jest niemożliwa z uwagi na odcinki zwartej zabudowy.

Wariant ten spowoduje znaczną poprawę warunków ruchu na istniejącej drodze, gdzie tereny zabudowy mieszkaniowej zostaną odciążone od ruchu tranzytowego. Nastąpi znaczna poprawa stanu akustycznego i aerosanitarne środowiska przy istniejących ulicach wylotowych w Warszawie.

W odróżnieniu od wariantu zerowego w wariantcie inwestycyjnym wystąpi konieczność wycinki drzew. Wystąpią także utrudnienia w komunikacji pomiędzy drogą a gruntami i zabudowaniami, częściowo złagodzone przez budowę równoległych dróg dojazdowych serwisowych i poprzecznych przejazdów gospodarczych. Pośrednio zajęcie terenu będzie wiązać się z pozytywnymi skutkami w postaci poprawy warunków ruchu tranzytowego wzdłuż drogi nr 8 oraz umożliwienia bezkolizyjnego dostępu do drogi. Właściwa obsługa komunikacyjna sąsiadujących terenów zabudowy osiedlowej zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nastąpi uporządkowanie przestrzeni urbanistycznej wzdłuż nowej drogi S8 i częściowo wzdłuż dróg poprzecznych. Znacznie zwiększy się przepustowość układu drogowego aglomeracji warszawskiej. Nastąpią ułatwienia w ruchu drogowym w relacjach międzydzielnicowych i międzymiejskich. Zwiększy się komfort jazdy i poziom bezpieczeństwa ruchu, zostaną usunięte wąskie gardła w ciągu drogi krajowej nr 8, odblokowanie ruchu ciężarowego przez Warszawę w relacjach północ - południe. Zdecydowanie zmniejszy się czas podróży na sieciach drogowych regionu warszawskiego, zostaną również wyeliminowane skrzyżowania jednopoziomowe. Nastąpi poprawa jakości środowiska wskutek wprowadzenia urządzeń ochrony środowiska.

Na etapie przygotowania projektu budowlanego przeanalizowano różne rozwiązania techniczne dotyczące: skrzyżowania projektowanej trasy z linią WKD (wybrano wiadukt nad linią kolejową), skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi i ul. Nowo-Lazurową (wybrano węzeł drogowy dwupoziomowy) oraz warianty przejść dla pieszych (wybrano kładkę w Al. Jerozolimskich i przejście podziemne pod ul. Nowo-Lazurową).

Z wykonanych przez autorów raportu analiz wynika, że najkorzystniejszym dla środowiska wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant inwestycyjny.

Aby zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, po przeanalizowaniu akt sprawy, wskazano szereg warunków jego realizacji, jak również warunków koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Przy ich zastosowaniu planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Reasumując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych zaproponowanych przez Inwestora w raporcie oos w odniesieniu do poszczególnych wariantów budowy miejskiego odcinka drogi ekspresowej S8 zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła), po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, społecznych i ekonomicznych uznał, że wariant inwestycyjny planowanej drogi jest rozwiązaniem najkorzystniejszym. W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

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

Na etapie budowy wszelkie prace ziemne będą realizowane pod stałym nadzorem archeologicznym, natomiast przed rozpoczęciem robót budowlanych zostaną wykonane ratownicze badania archeologiczne. W celu ochrony powierzchni terenu oraz zabezpieczenia gleb przed ewentualną degradacją nałożono na Inwestora obowiązek, aby na etapie realizacji przedsięwzięcia place budowy i ich zaplecza zorganizować, a drogi techniczne poprowadzić przy zapewnieniu oszczędnego

korzystania z terenu i minimalnego przekształcenie jego powierzchni. Ponadto zobowiązano Inwestora, aby po zakończeniu prac przywrócił teren do poprzedniego stanu (pkt II.1 sentencji decyzji). Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi wykluczona zostanie jej lokalizacja w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną będą okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi (podobnie jak terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych). Ponadto baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi wyposażona będzie w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty (pkt II.2 sentencji decyzji). Zabiegi te wyznaczono w celu ochrony środowiska gruntowo - wodnego.

W celu prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zobowiązano Inwestora, aby roboty organizował w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych (pkt II.3 sentencji decyzji). Inwestor powstające odpady winien segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione 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 utylizacją (pkt II.4 sentencji decyzji).

W celu zabezpieczenia najcenniejszych części profilu przekształcanych gleb oraz zapewnienia możliwości ich dalszego wykorzystania do rekultywacji i zagospodarowania terenu w rejonie realizacji przedsięwzięcia nałożono na Inwestora obowiązek, aby w trakcie budowy usunął darninę i ziemię urodzajną z terenu objętego robotami budowlanymi. Darnina i ziemia urodzajna będą odpowiednio zdeponowane, a później użyte do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi i do umocnienia skarp i rowów (pkt II.5 sentencji decyzji). Nie zaleca się składowania darniny, lecz bezpośrednie przewiezienie jej i wbudowanie w innych miejscach. Jeśli zaistnieje konieczność jej składowania, to w okresie wegetacyjnym czas składowania w przyzmacz nie przekroczy 2 tygodni, a poza tym okresem, składowana darnina będzie rozłożona na gruncie, regularnie podlewana i dwa razy w roku koszona (pkt II.6 sentencji decyzji). Humus przyzmaczany będzie do wysokości nie większej niż 1,20m, a przy składowaniu dłuższym niż 2 tygodnie powierzchnia przyzmacz zabezpieczona będzie przed erozją wodną i wietrzną poprzez zastosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i roślin motylkowych (pkt II.7 sentencji decyzji). Darnina i ziemia urodzajna nie będzie usuwana w czasie silnych opadów deszczu lub w czasie, gdy grunt będzie nadmiernie nasycony wodami opadowymi (pkt II.8 sentencji decyzji). Cały obszar objęty robotami ziemnymi zabezpieczony zostanie przed erozją wodną i wietrzną przez stosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i motylkowych oraz polewanie wodą (pkt II.9 sentencji decyzji).

Z realizacją przedsięwzięcia wiązać się będzie konieczność usunięcia drzew i krzewów. W celu zabezpieczenia istniejącej oraz planowanej do pozostawienia zieleni średniej i wysokiej przed ich uszkodzeniem, a także ochrony związanej z nią fauny oraz zapewnienia ciągłości jej funkcji ekologicznych i ochronnych zobowiązano Inwestora, aby wycinkę drzew i krzewów ograniczył do niezbędnego minimum, a drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczył przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew i krzewów na całym odcinku planowanej inwestycji wykonana zostanie poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie) oraz pod nadzorem przyrodniczym (pkt II.11 sentencji decyzji). Tereny, na których dokona się wycinki, zostaną uporządkowane (m. in. nie pozostawi się stert gałęzi, wyrówna się zagłębienia w gruncie), aby nie dopuścić do ich zasiedlenia przez faunę (pkt II.12 sentencji decyzji). Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez przesadzenie drzew przeznaczonych do wycinki (wszystkie drzewa o średnicy nie większej niż 25cm), a także poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów. Przy uzupełnieniu strat zieleni weźmie się pod uwagę uwarunkowania siedliskowe (w tym również przewidywane w ramach realizacji przedsięwzięcia zmiany poziomu wód gruntowych), techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa (pkt II.13 sentencji decyzji). Przesadzone oraz nowo-posadzone drzewa i krzewy objęte będą co najmniej trzyletnią



gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu trawy (pkt II.14 sentencji decyzji).

W celu ochrony fauny związanej z miejscowym środowiskiem wprowadzono warunek zgodnie z którym wyburzenia budynków prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym na wypadek ich zasiedlenia przez faunę, a tereny po wyburzeniu będą uporządkowane (włącznie z usunięciem zieleni przydomowej), aby nie dopuścić do zasiedlenia przez faunę (pkt II.17 sentencji decyzji). Dodatkowo obszary objęte archeologicznymi badaniami wykopaliskowymi, po ich zakończeniu, będą uporządkowane, aby nie dopuścić do ich zasiedlenia przez faunę (pkt II.18 sentencji decyzji).

Wykonywanie robót drogowych może wiązać się z okresowymi uciążliwościami związanymi z hałasem maszyn budowlanych. Zagrożenia te będą duże na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu budowy. W celu zminimalizowania oddziaływania na obszary chronione akustycznie nałożono na Inwestora warunek zgodnie z którym zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w terenie otwartym z dala od zabudowy mieszkaniowej, a roboty nie będą wykonywane w porze nocnej między godzinami 22<sup>00</sup> i 6<sup>00</sup> (pkt II.15 sentencji decyzji). Aby zminimalizować hałas na etapie realizacji stosowany będzie sprzęt posiadający tłumiki, a silniki niepracujących w danej chwili maszyn i urządzeń będą wyłączane. Czas pracy silników na najwyższych obrotach będzie w miarę możliwości minimalizowany, a prędkość pojazdów ciężkich na obszarach zamieszkałych ograniczona (pkt II.16 sentencji decyzji). Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te będą zatem zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, przy czym zastosowany sprzęt budowlany powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wewnątrz prognozowanej strefy ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego, będą znajdować się budynki mieszkalne, które powinny podlegać ochronie akustycznej. W celu ochrony terenów chronionych akustycznie zaprojektowano ekrany akustyczne oraz wały ziemne (pkt III.1 sentencji decyzji). Dodać trzeba, iż skala rzeczywistych zagrożeń akustycznych dla zabudowy mieszkaniowej będzie w wariantcie inwestycyjnym znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa będzie zaopatrzona w urządzenia ochronne (ekrany akustyczne, wały ziemne). Przezroczyste ekrany akustyczne zabezpieczone zostaną przed kolizją z ptakami poprzez nadruki w postaci pionowych czarnych pasów szerokości 2cm w odstępach co 10cm lub pionowych czarnych pasów o szerokości 1cm w odstępach co 5cm (pkt III.2 sentencji decyzji).

W czasie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić pogorszenie jakości powietrza na obszarach w bezpośrednim sąsiedztwie robót. Emisje te będą silne, ale krótkotrwałe. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych, uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, zastosowany sprzęt powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne (pkt II.16 sentencji decyzji). Prognozowane poziomy stężenie drogowych zanieczyszczeń powietrza nie przekroczy wartości normatywnych, ale wystąpi strefa podwyższonych stężeń. W celu maksymalnego ograniczenia strefy podwyższonych skażeń powietrza poza projektowanym pasem drogowym zastosowane zostaną izolacyjne pasy zwartej zieleni o szerokości co najmniej 2 x 8m z rzędami drzew i krzewów, łagodzące niekorzystne oddziaływanie drogi na otaczający krajobraz i chroniące otoczenie przed niektórymi negatywnymi skutkami emisji drogowych, z przerwami w pasach zieleni o długości do 50m na odcinkach zwartej zabudowy chronionej ekranami akustycznymi lub wałami ziemnymi (pkt III.3 sentencji decyzji).

W celu organizacji spływów z jezdni i ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniami zastosowane zostaną rozwiązania takie jak: trawiaste pobocza; przydrożne rowy trawiaste po obu stronach jezdni albo kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w pasie dzielącym dróg dwujezdniowych, z przyjętym spadkiem rowów i kanałów deszczowych umożliwiającym spływ wód do poprzecznych cieków wodnych naturalnych lub do rowów melioracyjnych; osadniki (piaskowniki) na dnie studzienek ściekowych (wpustowych) i zbiornik retencyjny (sedymentacyjny) na końcowych odcinkach rowów przydrożnych lub u wylotu kanalizacji deszczowej w celu oczyszczania z zawieszin ogólnych; urządzenia oczyszczające, zainstalowane przed wylotami urządzeń odwodnienia drogi,

w celu oczyszczania z węglowodorów ropopochodnych; przelewy burzowe, służące do odprowadzania wysokich przepływów bezpośrednio do odbiorników zewnętrznych z pominięciem separatorów oraz zastawki awaryjne, służące do zatrzymywania wycieków z rozbitych cystern i ewentualnie do redukcji przepływów powodziowych (pkt III.4 lit. a - f sentencji decyzji). W celu zmniejszenia prawdopodobieństwa występowania zrzutów awaryjnych zastosowane zostaną bariery (zastawki) zabezpieczające w miejscach skrzyżowania drogi z ciekami wodnymi (pkt III.5 sentencji decyzji).

W celu ochrony przeciwpowodziowej maksymalne przepływy z zewnętrznej sieci hydrologicznej ograniczane będą poprzez zbiornik retencyjny pośredni w Salomei przy kolejce WKD (pkt III.6 sentencji decyzji).

Na całej długości drogi ekspresowej, poza miejscami lokalizacji ekranów akustycznych, wykonane zostanie obustronne ogrodzenie o parametrach: siatka stalowa na słupkach, o wysokości 150cm, do wysokości 50cm druty poziome rozmieszczone będą co 2cm, a druty pionowe maksymalnie co 15cm, od wysokości 50 do 150cm oczka siatki będą miały wymiary maksymalne 15 na 15cm. Wygradzenie zostanie szczelnie połączone z innymi elementami konstrukcyjnymi drogi, a także zagłębione w grunt do głębokości 30cm i zabezpieczone siatkami dla płazów o wysokości 60cm i wymiarach oczek 5mm na 5mm (pkt III.7 sentencji decyzji).

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi nie znajdują się obszary wchodzące w skład Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony obszar „Puszcza Kampinoska” znajduje się w odległości ok. 11 km. Nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie miało jakiegokolwiek negatywny wpływ zarówno na cele i przedmioty ochrony wspomnianego obszaru, jak też i innych obszarów Natura 2000 oraz na ich integralność oraz spójność sieci. Wynika to ze specyfiki oddziaływań planowanego przedsięwzięcia oraz odległości od obszarów Natura 2000.

Projektowana droga nie koliduje z obszarami i obiektami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

W celu oceny rzeczywistego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz skuteczności rozwiązań mitygacyjnych nałożono na Inwestora obowiązek wykonania badań monitoringowych stanu środowiska w zakresie pomiarów hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód, a także kondycji technicznej wygradzeń i kondycji nasadzeń (pkt IV.1 sentencji decyzji).

Dla przedsięwzięcia wskazano wymóg wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, także w zakresie oceny skuteczności rozwiązań zastosowanych dla ochrony przed zanieczyszczeniami powietrza i wód. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu czy poziomów zanieczyszczeń powietrza albo wód należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (pkt IV.2 sentencji decyzji).

**Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa** organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. 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. Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy, Urzędu Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy, Urzędu Gminy Michałowice oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, a także na stronie internetowej i w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W związku z art. 53 ustawy PoŚ organ prowadzący postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy PoŚ organ prowadzący postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformował o możliwości składania uwag i wniosków w terminie „21 dni dla społeczeństwa”: tj. w dniach od 14 marca 2011r. do dnia 04 kwietnia 2011r. oraz o miejscu ich składania. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy, Urzędu Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy, Urzędu Gminy Michałowice oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, a także na stronie internetowej i w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W obwieszczonym przez organ terminie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nie zostały złożone żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” wpłynęły następujące wnioski: w dniu 10.02.2011r. - Stowarzyszenia Zieloni R.P. - podpisany przez Panią Magdalenę Popławską, w dniu 16.02.2011r. - Pana Henryka Pietrzaka - Prezesa Zarządu ROD-Wolica i w dniu 08.03.2011r. - Stowarzyszenia Zieloni Rzeczypospolitej Polskiej, Zarządu Regionu Mazowsze - podpisany przez Panią Magdalenę Popławską.

Sposób wykorzystania zgłoszonych uwag i wniosków:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	<b>Stowarzyszenie Zieloni R.P.</b>	
	Wniosek o uznanie za stronę w postępowaniu administracyjnym dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody dla inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S7 - Salomea - Wolica.	Wniosek uwzględniony. Pismem z dnia 04.04.2011r. poinformowano wnioskodawcę że GDDKiA o/Warszawie zmodyfikował wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej w sposób polegający na ograniczeniu zakresu w/w inwestycji do odcinka zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa, tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła). Jednocześnie zwrócono się do wnioskodawcy o wyjaśnienie, czy wniosek złożony przez niego, RDOŚ w Warszawie ma traktować jako wniosek do obecnie prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, o którym mowa wyżej. Do dnia wydania decyzji nie wpłynęła do RDOŚ w Warszawie odpowiedź na przedmiotowe pismo. Niemniej organ nie odmówił wnioskodawcy dopuszczenia do udziału w postępowaniu na prawach strony.

2.	<b>Pan Henryk Pietrzak - Prezes Zarządu ROD-Wolica</b>	
	Wniosek dotyczący niezasadnej likwidacji istniejącego drzewostanu stanowiącego naturalną ochronę Rodzinnego Ogrodu Działkowego „WOLICA”.	Wniosku nie uwzględniono. Wniosek nie dotyczy przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 04.04.2011r. poinformowano wnioskodawcę, że zmodyfikowany wniosek GDDKiA o/Warszawie nie obejmuje terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie Rodzinnego Ogrodu Działkowego „WOLICA”.
3.	<b>Stowarzyszenie Zieloni Rzeczypospolitej Polskiej - Zarząd Regionu Mazowsze</b>	
	Wniosek dotyczący drogi ekspresowej Salomea - Wolica S7 o zwiększenie ilości przejść dla zwierząt, wskazujący na ich wielkość, ogólną lokalizację i sposób zagospodarowania roślinnością.	Wniosku nie uwzględniono. Pismem z dnia 04.04.2011r. poinformowano wnioskodawcę że GDDKiA o/Warszawie zmodyfikował wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej w sposób polegający na ograniczeniu zakresu w/w inwestycji do odcinka zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa, tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła). Jednocześnie zwrócono się do wnioskodawcy o zajęcie stanowiska, czy wnioski złożone przez niego dotyczą obecnie prowadzonego postępowania administracyjnego przez RDOŚ w Warszawie, w sprawie dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, o którym mowa wyżej. W dniu 18.04.2011r. do RDOŚ w Warszawie wpłynęła odpowiedź na przedmiotowe pismo, w którym wnioskodawca poinformował, że wnioski złożone przez niego w piśmie, które wpłynęło do RDOŚ w Warszawie w dniu 08.03.2011r. należy traktować jako wnioski do przedmiotowego postępowania. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia nie ma potrzeby wykonywania przejść dla zwierząt.

W dniu 02.04.2008r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie złożyła wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Przedmiotowej decyzji nadano taki rygor (pkt V sentencji decyzji) z uwagi na wykazany przez wnioskodawcę interes społeczny i wyjątkowo ważny interes strony. W interesie społecznym jest wybudowanie drogi ekspresowej S8, a tym samym stworzenie bezpiecznego odcinka trasy zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu z jednoczesnym odciążeniem Warszawy od ruchu przelotowego. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi GDDKiA wykonanie zadań statutowych w założonym dla przedmiotowego przedsięwzięcia terminie, co jest niezwykle ważnym interesem strony. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszar Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ

przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie 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.

Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy Poś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4 ustawy Poś.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska

#### **Załącznik:**

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### **Otrzymują:**

1. Pełnomocnik - Pan Stanisław Dmuchowski  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie  
ul. Mińska 25  
03-808 Warszawa,
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.

## Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

**Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej, na odcinku zlokalizowanym w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła).**

### **I. INWESTOR**

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

### **II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie miejskiego odcinka drogi ekspresowej S8 zlokalizowanego w granicach Miasta Stołecznego Warszawa tj. od węzła „Łopuszańska” (bez węzła) do węzła „Opacz” (bez węzła) według wariantu inwestycyjnego, realizowanego w ramach budowy drogi S8 Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 i z przebudową infrastruktury technicznej. Zakresem przedmiotowego przedsięwzięcia objęte są m. in.: projektowany odcinek drogi ekspresowej Salomea – Wolica od granicy Miasta Stołecznego Warszawy (rejon węzła „Opacz”) do węzła „Salomea” od km - 0+650,00 do km - 2+595,92 i projektowany węzeł „Salomea” (skrzyżowanie drogi Salomea – Wolica z Al. Jerozolimskimi i projektowaną ul. Nowo-Lazurową). Ponadto zakresem przedsięwzięcia, o którym mowa wyżej objęte są pomniejsze inwestycje towarzyszące tj.: przebudowa Al. Jerozolimskich związana z budową węzła „Salomea”, budowa ul. Nowo-Lazurowej na odcinku związanym z budową węzła „Salomea”, przebudowa układu dróg lokalnych oraz budowa dróg serwisowych. Projektowana trasa ekspresowa S8 ma na celu m. in.: stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży, dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu z jednoczesnym obciążeniem Warszawy od ruchu przelotowego, dostosowanie drogi do obowiązujących warunków technicznych przy przyjęciu drogi klasy „S”, a także geometryczno-wysokościowe rozwiązanie węzłów z drogami poprzecznymi oraz rozwiązanie obsługi przyległego terenu, w tym w szczególności przez ograniczenie bezpośredniej dostępności jezdni głównej.

### **III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Budowa trasy S8 Salomea - Wolica (w tym również analizowany jej etap I, część 2 - odcinek zlokalizowany w granicach Warszawy) jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa dróg ekspresowych nr S7 z Gdańska do Krakowa oraz nr S8 z Wrocławia do Białegostoku. Drogi te będą utworzone częściowo przy wykorzystaniu fragmentów istniejących dróg krajowych nr 8 i nr 7, przy czym istniejące przejścia przez miejscowości niemożliwe do przebudowy zostaną zastąpione obwodnicami (Raszyn, Warszawa, Marki, Wyszaków).

Przedsięwzięcie zostało podzielone na dwa główne etapy. W etapie I zostanie stworzony miejski odcinek wylotowy od węzła „Opacz” do węzła „Paszków” (część 1) oraz odcinek miejskiej trasy ekspresowej łącznikowej między węzłami „Opacz” i „Salomea” (część 2), a w etapie II powstanie pozamiejski odcinek wylotowy od węzła „Janki Małe” do węzła „Magdalenka”.

Miejski fragment trasy ekspresowej S8 Salomea - Wolica będzie stanowić odcinek nowej, łącznikowej drogi ekspresowej na odcinku Opacz - Warszawa od km proj. 0+650 do km proj. 2+673, tj. od węzła

„Opacz” na przecięciu z projektowaną Południową Obwodnicą Warszawy (POW) do włączenia w istniejący przebieg Al. Jerozolimskich (z wyłączeniem obszaru węzła „Opacz”). Długość tego miejskiego odcinka trasy Salomea - Wolica wyniesie 2,023km. Generalnie trasa S8 Salomea - Wolica stanowić będzie przedłużenie Al. Jerozolimskich w kierunku istniejących dróg wylotowych nr 8 z Warszawy do Wrocławia i nr 7 z Warszawy do Krakowa; będzie biegnąć po nowym śladzie mniej więcej równoległe do wspólnego odcinka tych dróg wylotowych między Warszawą a Jankami, tj. równoległe do Al. Krakowskiej, przy czym ominie zwartą zabudowę Raszyna od strony zachodniej. Analizowane przedsięwzięcie będzie się zaczynać tuż za projektowanym węzłem „Łopuszańska”, który powstanie w ramach odrębnej inwestycji miejskiej w miejscu obecnego skrzyżowania ulic Łopuszańskiej, Kleszczowej i Al. Jerozolimskich w Warszawie. Na wyłączeniu nowej trasy z Al. Jerozolimskich powstanie węzeł „Salomea”. Do węzła tego w późniejszym terminie zostanie doprowadzona w ramach odrębnej inwestycji miejskiej trasa ulicy Nowo-Lazurowej. Trasa Salomea - Wolica przetnie poprzeczną trasę POW w węzle „Opacz” położonym na gruntach wsi Opacz-Kolonia około 600m od granicy administracyjnej Warszawy.

Przyjęte zostały następujące, podstawowe parametry techniczne dla przedmiotowej trasy ekspresowej S8:

1) Trasa główna:

- klasa drogi - S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa -  $V_p = 70\text{km/h}$ ,
- szerokość pasa ruchu - 3,50m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,50m,
- szerokości poboczy gruntowych - 1,25m,
- pochylenie skarp drogowych - 1:1,5,
- pochylenie skarp rowów trapezowych - 1:1,5,
- minimalna szerokość dna rowu trapezowego - 0,40m,
- skrajnia pionowa - 4,70m,
- obciążenie nawierzchni - 115kN/oś,
- kategoria ruchu - KR6;

2) Łącznice w węzłach:

- typy łącznic:
  - a) P1 (jednopasmowa jednokierunkowa),
  - b) P4 (dwupasmowa dwukierunkowa),
- prędkość projektowa -  $V_p = 30\text{-}40\text{ km/h}$ ,
- szerokość jezdni wraz z opaskami:
  - a) 6,00m,
  - b) 8,00m,
- szerokości poboczy gruntowych - 1,25m,
- obciążenie nawierzchni - 115kN/oś,
- kategoria ruchu - KR4/KR6;

3) Droga wojewódzka nr 719 (Al. Jerozolimskie):

- klasa drogi - GP/G (droga główna ruchu przyspieszonego/droga główna),
- prędkość projektowa -  $V_p = 70/50\text{km/h}$ ,
- szerokości pasa ruchu - 3,50m (2 x 2x3,50m),
- szerokość pasa dzielącego - 2,5 - 4,0m,
- skrajnia pionowa - 4,70m,
- obciążenie nawierzchni - 115kN/oś,
- kategoria ruchu - KR6;

4) Drogi lokalne:

- klasa drogi - L (droga lokalna),
- prędkość projektowa -  $V_p = 30\text{km/h}$ ,
- szerokości jezdni głównej - 6,00m (2 x 3,00m),
- szerokość pobocza gruntowego - 0,75m,

- szerokość chodnika - 2,0m,
- skrajnia pionowa - 4,50m,
- obciążenie nawierzchni - 100kN/oś,
- kategoria ruchu - KR3;

5) Drogi dojazdowe (obsługujące teren w sąsiedztwie nowej drogi):

- klasa drogi - D (droga dojazdowa),
- prędkość projektowa -  $V_p = 30\text{km/h}$ ,
- szerokość pasa ruchu -  $2 \times 2,75$  lub  $1 \times 3,5\text{m}$ ,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,00m,
- szerokość chodnika - 2,00m,
- skrajnia pionowa - 4,50m,
- kategoria ruchu - KRI.

W ramach części 2 etapu I przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych robót budowlanych:

- budowa nowych, asfaltowych nawierzchni drogowych oraz przebudowa nawierzchni istniejących,
- budowa węzła „Salomea” w km 1+875, na włączeniu nowej trasy drogowej łącznikowej do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 719 (Al. Jerozolimskich),
- budowa nowych obiektów inżynierskich, w tym wiaduktów w w/w węźle, wiaduktu nad linią kolei WKD, przejścia podziemnego dla pieszych w rejonie ul. Dzieci Warszawy i kładki dla pieszych nad Al. Jerozolimskimi,
- budowa dróg dojazdowych i lokalnych o jezdni z betonu asfaltowego,
- budowa systemu odwodnienia drogi,
- przebudowa sieci infrastrukturalnych,
- budowa urządzeń ochrony środowiska.

W ramach budowy odcinka miejskiego trasy ekspresowej S8 przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych obiektów budowlanych i urządzeń:

1) Obiekty drogowe:

- jezdnie główne z betonu asfaltowego wraz z opaskami i pasami awaryjnego postoju o szerokości 10,50m lub 14,00m,
- jezdnie łącznic z betonu asfaltowego wraz z opaskami o szerokościach 6,00m lub 8,00m,
- jezdnie dróg poprzecznych z betonu asfaltowego o szerokościach zmiennych od 6,00m do 11,00m,
- jezdnie dojazdowe i lokalne dla obsługi ruchu lokalnego z betonu asfaltowego o szerokości 3,50m i 6,00m,
- chodniki i ścieżki rowerowe z kostki betonowej o szerokościach 1,50m lub 2,00m,
- zjazdy publiczne i indywidualne (z dróg dojazdowych),
- wykopy i nasypy drogowe,
- urządzenia odwodnienia drogi (ścieki korytkowe, rowy, kanalizacja deszczowa), zbiornik retencyjny,
- urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu (znaki poziome i pionowe oraz bariery ochronne i inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu);

2) Obiekty mostowe:

- wiadukt drogowy - Al. Jerozolimskie, numer obiektu WA-01A w km 0+895,11,
- wiadukt drogowy - Al. Jerozolimskie, numer obiektu WA-01B w km 1+874,12,
- wiadukt drogowy w ciągu łącznicy nad drogą ekspresową, numer obiektu WA-02 w km 1+665,74,
- wiadukty drogowe nad Al. Jerozolimskimi, numer obiektu WA-03A i 03B w km 0+524,68,
- wiadukty drogowe w ciągu drogi ekspresowej i drogi lokalnej nad linią kolejową WKD, numer obiektu WA-04A, 04B i 04C w km 1+273,32,
- przejście podziemne dla pieszych ze ścieżką rowerową, numer obiektu PE-05 w km 0+701,81,



- kładka dla pieszych w Al. Jerozolimskich, numer obiektu KL-06 w km 0+240,65,
- przepusty zaprojektowane na rowach drogowych i melioracyjnych przechodzących pod drogami:
  - a) DL-1B - przepust o symbolu PD-1,
  - b) DD-8 (ul. Muncypalna) km 0+029,92 - przepust o symbolu PD-2,
  - c) DL-1B km I+542,5 - przepust o symbolu PD-3,
  - d) DL-1B km I+542,5 - przepust o symbolu PD-4;
- 3) Obiekty kanalizacyjne:
  - studzienki wpustowe,
  - przykanaliki,
  - kolektory deszczowe,
  - zbiornik retencyjny w rejonie projektowanych dróg lokalnych DL-6 i DL-7;
- 4) Urządzenia oświetlenia drogowego:
  - linie elektroenergetyczne oświetleniowe (kablone),
  - słupy oświetleniowe z urządzeniami elektrycznymi,
  - urządzenia sterowania i zabezpieczenia;
- 5) Urządzenia ochrony środowiska:
  - pasy zieleni izolacyjnej,
  - rowy trawiaste, zbiornik retencyjny,
  - zastawka kanałowa na wylocie zbiornika, umożliwiająca zamknięcie odpływu,
  - umocnienie dna rowów i zbiornika geowłókninami,
  - ekrany akustyczne ścienne,
  - ekrany akustyczne ziemne (wały przeciwhałasowe),
  - obustronne ogrodzenie drogi;
- 6) Urządzenia obce:
  - gazociągi,
  - wodociągi,
  - kanalizacja sanitarna,
  - linie telefoniczne (kablone),
  - linie elektroenergetyczne NN, SN (napowietrzne i kablone),
  - sieć ciepłownicza,
  - sieć trakcyjna.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Aleksandra Atłowska*