



Warszawa, dnia 31 sierpnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.8.2011.JI

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

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, ust. 1a pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, oraz art. 56 ust. 7 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm., zwanej dalej ustawą „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 „ustawą 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.) oraz § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), 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 17 czerwca 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/443/2008, 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 rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od granicy województwa warmińsko - mazurskiego do początku obwodnicy Płońska, zmodyfikowanego na przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska według wariantu 4/R - wnioskiem z dnia 15 grudnia 2009 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.4/942/09, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa,

**określam warunki realizacji przedsięwzięcia
polegającego na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku
od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska (km 295+700) według wariantu 4/R:**

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku: od km 225+100 (wg pikietaża istniejącej drogi krajowej Nr 7 Gdańsk - Warszawa - Chyżne) do początku obwodnicy Płońska (km 295+700) według wariantu 4/R. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa mazowieckiego na terenach powiatów: mławskiego, ciechanowskiego i płońskiego, na obszarze gmin: Wieczfnia Kościelna, Szydłowo, Wiśniewo, Słupsk, Strzegowo, Głinojeck, Baboszewo oraz gminy Płońsk. Przebieg planowanego

przedsięwzięcia pokrywa się częściowo z istniejącą drogą krajową Nr 7 Gdańsk – Warszawa. Projektowana droga posiada długość około 71, 5 km. Celem rozbudowy drogi krajowej Nr 7 na przedmiotowym odcinku jest poprawa warunków i stanu bezpieczeństwa ruchu oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych o istotnym znaczeniu w połączeniach międzynarodowych. Droga ma również zasadnicze znaczenie dla połączeń międzyregionalnych, pełni istotną funkcję turystyczną oraz rolę ważnej arterii dla przewozów towarowych.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 2.1. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
- 2.2. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zlokalizować poza:
 - 2.2.1. granicami i sąsiedztwem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 Subniecka Warszawska, za wyjątkiem przypadków, w których uniemożliwiłoby to prowadzenie prac przy realizacji przedsięwzięcia. W przypadku konieczności realizacji prac na ww. terenie miejsca składowania materiałów budowlanych substancji chemicznych, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu należy odpowiednio zabezpieczyć poprzez zastosowanie warstw ochronnych, izolujących środowisko gruntowe. Zaplecza budowy należy odpowiednio zabezpieczyć by uniknąć przenikania zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy i wycieków z maszyn do wód powierzchniowych i podziemnych. Wyklucza się lokalizację zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn na terenie obszarów wymagających najwyższej ochrony (ONO) i wysokiej ochrony (OWO);
 - 2.2.2. dolinami rzek: Wkra, Raciążnica, Topielica i innych cieków powierzchniowych;
 - 2.2.3. obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, za wyjątkiem obszarów chronionego krajobrazu (Dz. U, z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.);
 - 2.2.4. terenami leśnymi;
 - 2.2.5. obszarami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową;
 - 2.2.6. zasięgiem koron drzew.
- 2.3. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00). Należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
- 2.4. Drogi dojazdowe do placu budowy należy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- 2.5. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
- 2.6. Place postojowe dla maszyn i środków transportu zabezpieczyć, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód i gruntu substancjami ropopochodnymi.
- 2.7. Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie.
- 2.8. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno – bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

- 2.9. Wyposażyć plac budowy i zaplecze techniczno – socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia.
- 2.10. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
- 2.11. Odpady należy segregować i składować w przeznaczonym do tego i wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych, segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.
- 2.12. Odpadów masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 2.13. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających.
- 2.14. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od początku marca do końca sierpnia włącznie.
- 2.15. Zabezpieczyć za pomocą osłon pnie i korony drzew, znajdujących się w rejonie prac budowlanych, a nie przewidzianych do wycinki.
- 2.16. Pozostawić misy ziemne o wymiarach co najmniej 2 x 2 m wokół drzew w przypadku zmiany nawierzchni naturalnej na sztuczną lub utwardzaniu gruntu.
- 2.17. Prace w bliskim sąsiedztwie planowanych do pozostawienia drzew i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego.
- 2.18. W trakcie zdejmowania humusu należy umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu objętego inwestycją lub dokonać ich przeniesienia. W przypadku prowadzenia wykopów należy wprowadzić zabezpieczenia przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia z płotków i siatki, pochylnie). Przed realizacją i zasypaniem wykopów również należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt oraz ewentualnej ich ewakuacji.
- 2.19. Na placu budowy należy stosować oświetlenie ograniczające przywabianie owadów nocą. Bezwzględnie należy stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, bazy materiałowej i parków maszynowych, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.
- 2.20. Budki dla ptaków zawiesić w terminie do pierwszego okresu lęgowego ptaków odbywającego się po przeprowadzeniu wycinki drzew i krzewów, w odległości minimum 150 m od linii rozgraniczających drogi, a w przypadku budek typu „D” minimum 300 m, w podanej poniżej liczbie:
 - 2.20.1. budki dla kowalików: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 2.20.2. budki dla pełzaczy: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 2.20.3. budki typu „A”, „A-”: 80 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 2.20.4. budki typu „B”: 40 sztuk przy skraju lasu na wysokości minimum 3.5 m, do 10 budek/ha;
 - 2.20.5. budki typu „D”: 5 sztuk pojedynczo w starych drzewostanach na wysokości minimum 5 m;oraz przeprowadzać ich coroczną konserwację.
- 2.21. Wody rzeki Wkra oraz rzeki Raciążnica zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do nich materiałów używanych podczas budowy, np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających. W razie konieczności umocnienia brzegów rzek należy zastosować materiały geosyntetyczne (za wyjątkiem gabionów) lub naturalne. Brzegi mogą być jedynie umocnione w sposób umożliwiający zachowanie funkcji ekologicznych i obsadzone roślinnością.
- 2.22. Prace przy budowie przepraw przez rzekę Wkrę i inne rzeki prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający niszczenie roślinności, zwłaszcza zadrzewień lęgowych. Podczas prowadzenia prac w dolinie rzeki Wkry zachować istniejące stosunki wodne, które są wiodącym czynnikiem ekologii występujących tam ekosystemów.
- 2.23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

- 2.24. Nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
- 2.25. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
- 2.26. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzesku przez płazy.
- 2.27. Podczas prowadzenia prac zachować ich etapowość, tak aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrodzenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.
- 2.28. Inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc wymienionych w punktach 2.2.2; 2.2.3. oraz 2.2.4. decyzji. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej nadzorem należy objąć ich wykonanie. Nadzór przyrodniczy winien obejmować również:
 - 2.28.1. inspekcję terenu na obecność gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień, zdjęciem humusu, oraz pracami w obrębie brzegów cieków wodnych;
 - 2.28.2. ocenę poprawności zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych oraz ich pielęgnację;
 - 2.28.3. realizację wykopów oraz archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzór nad terenem prac wykopaliskowych, jak i nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe;
 - 2.28.4. realizację przejść dla zwierząt i wykonanie ogrodzeń ochronnych;
 - 2.28.5. lokalizację zaplecza budowy (rozumiane jako biura, miejsca wytwarzania materiałów budowlanych, warsztaty oraz bazy materiałowe, miejsca magazynowania odpadów i mas ziemnych, place składowe, parkingi maszyn i sprzętu budowlanego w tym miejsca ich konserwacji).

3. Na etapie projektu budowlanego nakłada się następujące obowiązki:

3.1. Budowę ekranów akustycznych w następujących miejscach:

- od km 2+780 do km 3+210, ekran o długości 430 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 4+000 do km 4+930, ekran o długości 930 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 4+580 do km 4+940, ekran o długości 360 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 5+730 do km 6+100, ekran o długości 370 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 5+920 do km 6+390, ekran o długości 470 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 7+720 do km 7+940, ekran o długości 220 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 10+000 do km 10+180, ekran o długości 180 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 10+180 do km 10+460, ekran o długości 280 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 12+800 do km 13+150, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 12+890 do km 13+270, ekran o długości 380 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 14+280 do km 14+870, ekran o długości 590 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 14+440 do km 14+840, ekran o długości 400 m, po str. zachodniej drogi, ekran częściowo wzdłuż drogi bocznej;
- od km 16+520 do km 16+760, ekran o długości 240 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 18+900 do km 19+650, ekran o długości 750 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 19+180 do km 19+660, ekran o długości 480 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 21+940 do km 22+440, ekran o długości 500 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 23+100 do km 23+430, ekran o długości 330 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 25+840 do km 26+190, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 27+080 do km 27+360, ekran o długości 280 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 29+470 do km 29+870, ekran o długości 400 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 30+270 do km 30+760, ekran o długości 490 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 32+740 do km 33+130, ekran o długości 390 m, po str. wschodniej drogi;

- od km 32+800 do km 33+090, ekran o długości 290 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 33+890 do km 34+310, ekran o długości 420 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 36+430 do km 36+730, ekran o długości 300 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 36+520 do km 36+880, ekran o długości 360 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 37+600 do km 37+980, ekran o długości 380 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 39+110 do km 39+520, ekran o długości 410 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 39+880 do km 40+140, ekran o długości 260 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 40+440 do km 40+760, ekran o długości 320 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 40+850 do km 41+090, ekran o długości 240 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 41+100 do km 41+300, ekran o długości 200 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 41+550 do km 41+890, ekran o długości 340 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 43+350 do km 43+750, ekran o długości 400 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 44+330 do km 44+610, ekran o długości 280 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 44+360 do km 44+630, ekran o długości 270 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 44+640 do km 45+200, ekran o długości 560 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 46+280 do km 46+550, ekran o długości 270 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 46+500 do km 46+700, ekran o długości 200 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 46+720 do km 47+060, ekran o długości 340 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 47+610 do km 48+770, ekran o długości 1160 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 48+610 do km 48+770, ekran o długości 160 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 48+780 do km 49+090, ekran o długości 310 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 48+780 do km 49+550, ekran o długości 770 m, po str. zachodniej drogi,
ekran częściowo wzdłuż drogi bocznej;
- od km 49+900 do km 50+160, ekran o długości 260 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 50+480 do km 50+950, ekran o długości 470 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 51+230 do km 51+620, ekran o długości 390 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 52+130 do km 52+870, ekran o długości 740 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 53+170 do km 54+670, ekran o długości 1500 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 53+180 do km 53+610, ekran o długości 430 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 54+330 do km 54+790, ekran o długości 460 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 55+180 do km 55+720, ekran o długości 540 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 55+810 do km 56+180, ekran o długości 370 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 56+260 do km 57+540, ekran o długości 1280 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 56+260 do km 56+600, ekran o długości 340 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 56+910 do km 57+450, ekran o długości 540 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 58+330 do km 58+770, ekran o długości 470 m, po str. wschodniej drogi,
ekran częściowo wzdłuż drogi bocznej;
- od km 58+310 do km 58+620, ekran o długości 320 m, po str. zachodniej drogi,
ekran częściowo wzdłuż drogi bocznej;
- od km 59+110 do km 59+470, ekran o długości 360 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 59+520 do km 60+220, ekran o długości 700 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 59+530 do km 60+810, ekran o długości 1280 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 60+630 do km 61+310, ekran o długości 680 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 61+580 do km 62+540, ekran o długości 960 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 61+580 do km 62+130, ekran o długości 550 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 63+570 do km 64+870, ekran o długości 1300 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 63+960 do km 64+500, ekran o długości 540 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 64+660 do km 65+500, ekran o długości 840 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 65+320 do km 65+910, ekran o długości 590 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 66+120 do km 66+770, ekran o długości 650 m, po str. zachodniej drogi;
- od km 66+120 do km 66+790, ekran o długości 670 m, po str. wschodniej drogi;
- od km 66+790 do km 68+550, ekran o długości 1760 m, po str. zachodniej drogi

- od km 66+810 do km 67+160, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
 - od km 67+710 do km 68+430, ekran o długości 720 m, po str. wschodniej drogi, ekran częściowo wzdłuż drogi bocznej;
 - od km 68+570 do km 69+550, ekran o długości 980 m, po str. zachodniej drogi;
 - od km.69+550 do km 70+210, ekran o długości 660 m, po str. wschodniej drogi;
 - od km 69+920 do km 71+290, ekran o długości 1370 m, po str. zachodniej drogi;
 - od km 70+220 do km 71+040, ekran o długości 820 m, po str. wschodniej drogi;
 - od km 72+364 do km 72+750, ekran o długości 386 m, po str. zachodniej drogi.
- 3.2. Zaprojektować ekrany wymienione w pkt 3.1. o wysokości minimum 4 m. Konstrukcja ekranów powinna umożliwiać ich ewentualne przyszłe podwyższenie do wysokości maksymalnej 8 m lub zastosowanie nadbudowy zagiętej w kierunku osi drogi.
 - 3.3. Zachować rezerwę przestrzeni wzdłuż drogi na wykonanie ewentualnych ekranów akustycznych w rejonach dla których prognoza obliczeniowa wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu po roku 2014 (do roku 2034).
 - 3.4. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów szerokości 2 cm, rozmieszczonych co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.
 - 3.5. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.
 - 3.6. Wykonania dokumentacji hydrogeologicznej obszaru inwestycji, uwzględniając jej ustalenia w projekcie budowlanym.
 - 3.7. Odprowadzanie wód opadowych z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych. Szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi na terenie mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych.
 - 3.8. Wstępne oczyszczanie wód opadowych z zawiesiny w osadnikach zespolonych ze zbiornikami retencyjnymi.
 - 3.9. Budowę zbiorników retencyjnych w następujących lokalizacjach (w orientacyjnym km lokalizacji zbiornika):
 2+700, 5+400, 6+400, 8+050, 11+000, 11+150, 12+400, 12+500, 13+500, 17+150, 17+200, 18+000, 18+650 str. lewa, 18+700 str. prawa, 20+050, 21+150, 22+050, 22+550, 24+400 str. lewa, 24+400 str. prawa, 26+300, 28+600, 28+600, 32+400, 32+850, 34+200, 35+500, 35+850, 36+400, 36+650, 38+200, 39+300, 40+700, 40+950, 41+600, 44+700, 44+850, 46+600, 47+000, 50+400, 51+600, 53+500, 56+200, 59+000, 59+000, 61+000, 63+300, 64+000, 64+100, 64+500, 66+400, 67+900, 68+900 str. lewa, 68+900 str. prawa, 70+700, 70+700, 71+600.
 - 3.10. Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone gęstą roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia.
 - 3.11. Przejścia dla dużych zwierząt w następujących lokalizacjach:
 - 3.11.1. w km 9+100 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m oraz o długości 180 m, stosunek szerokości do długości przejścia powinien wynosić minimum 0,8, a nachylenie powierzchni powinno być mniejsze od 15 %;
 - 3.11.2. w km 10+550 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m, stosunek szerokości do długości przejścia powinien wynosić minimum 0,8, a nachylenie powierzchni powinno być mniejsze od 15 %;
 - 3.11.3. w km 29+960 – przejście dolne zintegrowane z przejazdem gospodarczym poszerzonym o minimum 20 m, o wysokości minimum 5 m i współczynnika względnej ciasnoty powyżej 1,5;
 - 3.11.4. w km 37+497 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m oraz o długości 180 m;
 - 3.11.5. w km 38+500 – przejście dolne o szerokości minimum 20 m, wysokości minimum 5 m i współczynnika względnej ciasnoty powyżej 1,5 m;
 - 3.11.6. w km 40+848 – przejście dolne pod mostem nad doliną rzeki Wkra o wysokości 4,5 m, długości 144 m oraz rozpiętości przęsł 32 m i 40 m. Należy zachować naturalne

- koryto rzeki i porastającą to miejsce roślinność, a także suche pasy terenu o szerokości co najmniej 15 m po obu stronach koryta;
- 3.11.7. w km 57+460 - przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m oraz o długości 180 m;
 - 3.11.8. w km 59+100 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m, stosunek szerokości do długości przejścia powinien wynosić minimum 0,8, a nachylenie powierzchni powinno być mniejsze od 15 %;
 - 3.11.9. w km 63+295 – przejście dolne pod mostem nad doliną rzeki Raciążnica, o wysokości 6 m, długości 48 m oraz rozpiętości przęsł 18 m i 15 m. Należy zachować naturalne koryto rzeki i porastającą to miejsce roślinność, a także suche pasy terenu o szerokości co najmniej 15 m po obu stronach koryta.
 - 3.12. Przejścia dla zwierząt średnich o parametrach: szerokości minimum 6 m, wysokości minimum 2,5 m, przy zachowaniu współczynnika względnej ciasnoty 0,7 w następujących lokalizacjach: w km: 17+190; 22+450; 32+000; 35+500; 43+380; 45+800; 49+280; 51+690; 61+000; 66+370; 69+540.
 - 3.13. Przejścia dla małych zwierząt o parametrach: szerokości minimum 2,5 m i wysokości minimum 1,5 m, o współczynniku ciasnoty minimum 0,07, w następujących lokalizacjach:
 - 3.13.1. 2+200; 6+400; 15+900; 21+000; 23+450; 25+000; 28+050; 29+600; 33+700; 36+900; 39+650; 42+600; 47+300; 48+600; 52+900; 54+300; 65+200; 67+360; 71+000; 72+000;
 - 3.13.2. zintegrowane z ciekami wodnymi w km: 17+930; 19+380; 32+850; 53+750; 62+780.
 - 3.14. Przejścia dla zwierząt dużych i średnich obsadzić roślinnością oraz odpowiednio zagospodarować, aby ich powierzchnia nie odróżniała się od warunków krajobrazowych po obu stronach drogi. Przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na barierach tych obiektów należy umieścić osłony przeciwośluniowe, najścia do przejść obsadzić zielenią naprowadzającą.
 - 3.15. Budowę przepustów dla płazów o wymiarach: szerokość minimum 2 m, wysokość minimum 1,5 m:
 - 3.15.1 na ciekach wodnych w km: 4+160, 4+480, 5+230, 5+500, 8+050, 10+950, 15+300, 17+290, 18+020, 18+300, 18+480, 22+000, 28+650, 31+800, 32+230, 35+950, 36+580, 40+480, 41+700, 44+794, 56+000, 56+380, 62+650, 68+220, 69+070;
 - 3.15.2. w terenach otwartych w km: 4+000, 4+100, 4+200, 4+300, 4+400, 4+500, 10+750, 10+800, 11+050, 11+200, 11+250, 11+300, 11+350, 11+400, 11+450, 11+500, 12+000, 12+100, 12+200, 12+300, 13+200, 13+300, 13+400, 13+500, 13+600, 13+700, 13+800, 13+900, 14+000, 14+100, 14+200, 14+300, 14+400, 14+500, 15+400, 15+500, 15+600, 15+700, 15+800, 16+000, 16+100, 16+200, 16+300, 16+400, 16+600, 16+700, 16+800, 16+900, 17+000, 17+100, 17+400, 17+500, 17+600, 17+700, 17+800, 17+900, 18+000, 18+100, 18+200, 20+150, 22+600, 26+000, 26+100, 27+500, 28+500, 28+600, 28+700, 28+800, 28+900, 29+000, 29+100, 31+600, 31+700, 31+900, 32+100, 32+300, 34+100, 35+400, 35+600, 35+700, 35+800, 35+900, 36+000, 36+100, 49+000, 49+100, 49+200, 49+400, 49+500, 49+600, 49+700, 49+800, 49+900, 50+000, 51+150, 51+200, 51+250, 51+300, 51+350, 51+400, 51+450, 51+500, 51+550, 51+600, 51+650, 51+800, 51+900, 52+000, 52+100, 52+200, 53+550, 58+850, 59+400, 62+200, 63+200, 64+300, 64+350.
- Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą gleby, a w części przeznaczonej dla zwierząt powinno posiadać wyrównaną powierzchnię. W przypadku przejść zespolonych z ciekami wodnymi należy zainstalować półki o szerokości 0,5 – 1 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.
- 3.16. Zastosowanie przy przejściu dla płazów, na odległość do 100 m od przejścia, betonowych płotków o wysokości minimum 0,5 m zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia.
 - 3.17. Zastosowanie ogrodzeń ochronnych z siatki metalowej o zmiennej wielkości oczek zmniejszającej się ku dołowi (gęsta siatka od dołu do wysokości 60 cm tak, aby uniemożliwić

- wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom), na terenach leśnych znajdujących się wzdłuż projektowanej drogi. Wysokość ogrodzenia ma wynosić minimum 250 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm. Poza terenami leśnymi, w rejonie przejść dla zwierząt oraz przepustów dla płazów, zastosować wygradzenia siatką o ww. parametrach na odcinkach po 600 m od przejścia lub przepustu w obie strony.
- 3.18. Lokalizacja ogrodzenia względem terenu i jezdni:
- 3.18.1. Ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający.
- 3.18.2. Ogrodzenie musi łączyć się w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych, czołem dolnych przejść dla zwierząt oraz z czołem płotków betonowych naprowadzających płazy do przepustu lub bezpośrednio przechodzić ponad jego wlotem.
- 3.19. Wszelkie planowane obiekty związane z siecią odwodnień (w tym zbiorniki retencyjne) i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych.
- 3.20. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt.
- 3.21. Nasadzenia zieleni wykonane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
- 3.21.1. jako dogęszczenie w strefie brzegowej lasów w km:
- 3.21.1.1. 8+300 – 9+500 po obu stronach drogi;
- 3.21.1.2. 37+000 – 39+750 po obu stronach drogi;
- 3.21.1.3. 45+400 – 46+400 po lewej stronie drogi;
- 3.21.1.4. 47+000 – 47+500 po prawej stronie drogi;
- 3.21.1.5. 47+000 – 48+500 po lewej stronie drogi.
- Szczegółowe warunki nasadzeń, w tym skład gatunkowy, należy uzgodnić z właściwym nadleśnictwem.
- 3.21.2. jako obsadzenie płotków naprowadzających zwierzęta do przejść;
- 3.21.3. jako elementy zagospodarowania i kształtowania przejść dla zwierząt;
- 3.21.4. jako uzupełnienia istniejących zadrzewień przydrożnych na odcinkach:
- 3.20.4.1. 62+200 – 63+000 po prawej stronie trasy,
- 3.20.4.2. 60+750 – 61+100 po lewej stronie trasy;
- 3.21.5. jako element zagospodarowania otoczenia zbiorników retencyjnych.
- 3.22. Nasadzenia zieleni muszą uwzględniać w doborze wyłącznie gatunki rodzime, występujące w danym zbiorowisku roślinnym, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków takich jak: jarząb szwedzki, głóg, bez czarny itp.
- 3.23. Miejsca Obsługi Podróżnych lokalizować poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U, z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.) oraz w odległości co najmniej 500 m od przejść dla zwierząt dużych oraz w odległości umożliwiającej migrację małych i średnich zwierząt. W granicach MOP-ów należy przewidzieć stanowiska dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne i odpowiednio zabezpieczyć środowisko przed niekontrolowaną emisją substancji niebezpiecznych. Należy także zaprojektować odwodnienie i odprowadzenie ścieków z MOP w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne.
- 3.24. Drogi budowane równoległe do projektowanej trasy (drogi lokalne i serwisowe), na wysokości przepustów i przejść dla zwierząt, należy zaprojektować w sposób umożliwiający migrację zwierząt.
- 3.25. Oświetlenie trasy należy zaprojektować tak, aby ograniczało przywabianie owadów.
- 3.26. Rozwiązania projektowe w zakresie urządzeń odwodnienia drogi, oświetlenia trasy i obiektów umożliwiających migrację zwierząt, w tym projekt szczegółowego zagospodarowania przejść dla zwierząt winien być realizowany pod nadzorem przyrodniczym.

4. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 4.1. Należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący: hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych).
- 4.2. Inwestycję należy objąć pięcioletnim monitoringiem przyrodniczym (licząc od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania), którego wyniki należy przysyłać do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie każdorazowo w postaci rocznego raportu nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego, następujących zagadnień:
 - 4.2.1. Śmiertelności zwierząt na skutek kolizji z pojazdami – wyniki monitoringu przedstawić w formie tabelarycznej z podziałem na następujące kolumny: gatunek nazwa polska, gatunek nazwa łacińska, miejsce kolizji (kilometraż), czas, komentarz z oceną.
 - 4.2.2. Wykorzystania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy zwierząt o zbliżonej ekologii gatunku), kontrolę stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach, w tym aktywności kłusowniczej (wyniki).
- 4.3. W trakcie eksploatacji systemu odwadniającego urządzenia służące do odprowadzania i podczyszczania wód opadowych (dotyczy to zarówno rowów, jak i zbiorników retencyjnych) należy systematycznie i terminowo poddawać konserwacji.
- 4.4. Przy konserwacji systemu odwadniającego, w tym rowów i zbiorników retencyjnych należy prowadzić z uwzględnieniem ochrony zwierząt.
- 4.5. W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, należy wprowadzić nasadzenia uzupełniające. Na etapie eksploatacji inwestycji należy poddawać zieleni stosownym zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na ich utrzymanie w stanie właściwym do pełnienia ich funkcji.
- 4.6. Corocznie należy dokonywać oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności wygradzeń.

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

- 5.1. Oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych 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.
- 5.2. Oceny skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem monitoringu oraz działań podjętych w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków. Jej wyniki winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.

6. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 17 czerwca 2008 r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Wojciecha Dąbrowskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od granicy województwa warmińsko – mazurskiego do początku obwodnicy Płońsk. Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane protokołem przekazania spraw z dnia 21 listopada 2008 r. 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- 6613-27/08/bp, został poinformowany o zmianie organu.

Pismem z dnia 10 marca 2009 r., znak GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/122a/009, Inwestor poinformował, iż rekomendowany w ww. wniosku wariant 4 uzupełniony o dodatkowe rozwiązania stanowi roboczy wariant oznaczony jako 4/R, a w dniu 15 grudnia 2009 r. do tut. organu wpłynęło pismo, znak: GDDKiA-O/WA-P.4/942/09, w którym Inwestor zmodyfikował ww. wniosek w taki sposób, że dokonał korekty zakresu przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońsk według wariantu 4/R.

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.). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy ooś, wszczętych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

W dniu 22 grudnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po przeanalizowaniu materiału dowodowego, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz po uzyskaniu wymaganych prawem uzgodnień Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońsk (km 295+700) według wariantu 4/R, znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-027/08. 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 oraz prowadzenie monitoringu środowiska i zapewnienie na etapie realizacji przedsięwzięcia nadzoru przyrodniczego.

Od ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-027/08, odwołanie złożyło w terminie ustawowym stowarzyszenie zwykle „Przyjazna i Bezpieczna 7– ka”. Odwołujące się stowarzyszenie wniosło o uchylenie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-027/08.

Na skutek przeprowadzonego postępowania odwoławczego organ drugiej instancji decyzją z dnia 1 kwietnia 2010 r., znak: DOOSIdk-452/604/739/10/ew-100, uchylił decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-027/08 i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji. W uzasadnieniu decyzji organ odwoławczy wskazał, iż przed wydaniem nowej decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach, organ prowadzący postępowanie powinien wystąpić do odpowiednich organów ochrony środowiska oraz organów inspekcji sanitarnej o dokonanie stosownych uzgodnień w aspekcie uwarunkowań środowiskowych. Swoje stanowisko uzasadnił faktem, iż Inwestor będzie zobowiązany do weryfikacji i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz zaktualizowania dołączonych do niego map, zwłaszcza w zakresie uszczegółowienia lokalizacji planowanych do realizacji przejść dla zwierząt.

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 22 kwietnia 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-JI-6613-027/08) i **stosownie do art. 48 ust. 1 ustawy „Poś” Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko** uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prowsłnotowej wykładni przepisów prawa krajowego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w trakcie rzeczzonego 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, w tym uzupełniony raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami do raportu (z dnia 23 lipca 2010 r., 19 sierpnia 2010 r., 7 września 2010 r. i 15 lutego 2011 r.);
- 2) decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 1 kwietnia 2010 r., znak: DOOSIdk-452/604/739/10/ew-100, uchylającą decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r.;
- 3) pełnomocnictwa dla osób reprezentujących Inwestora,

a także uzyskano wymagane zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy „Poś” uzgodnienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W dniu 16 lipca 2010 r. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wydał uzgodnienie, znak: ZNS.713-1148-1/10.PN/EG - które organ ten podtrzymał pismem z dnia 21 września 2010 r., znak: ZNS.7175-1148-2/10.EG, a także uzgodnienie z dnia 1 kwietnia 2011 r., znak: ZNS.713-273-1/11.PN, wydane po przedłożeniu przez Inwestora uzupełnień do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia z dnia 15 lutego 2011 r. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt. 2.3, 2.6, 3.1, 3.3 oraz 4.1. i 4.3. sentencji decyzji. Organ nie uwzględnił warunku dotyczącego potrzeby 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. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia postanowieniem z dnia 29 września 2010 r., znak: DOOSIdk-073/2462-3/1929/10/ew-138, oraz postanowieniem z dnia 28 marca 2011 r., znak: DOOSIdk.4200.57.2011.ew, wydanym w związku z przedłożonym przez Inwestora w dniu 15 lutego 2011 r. uzupełnieniem do raportu oos.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenie województwa mazowieckiego w powiatach mławskim, ciechanowskim i płońskim. Na odcinku od km 225+100 do miejscowości Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna o długości około 5 km oraz od miejscowości Unierzyż w gminie Strzegowo do początku obwodnicy Płońska na długości około 27 km rozbudowa drogi polegać będzie na realizacji drugiej jezdni oraz budowie węzłów i likwidacji skrzyżowań kolizyjnych. Na odcinku północnym od km 225+100 istniejącej drogi do Głinojecka zakłada się w rejonie kilku miejscowości, gdzie występuje intensywna zabudowa wzdłuż pasa drogowego, zmianę korytarza projektowanej drogi ekspresowej w stosunku do istniejącej drogi krajowej Nr 7. Zmiany te będą dotyczyły miejscowości Uniszki Zawadzkie, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo, Strzegowo i Unierzyż. Istniejąca droga krajowa nr 7 Gdańsk - Warszawa, która jest jedną z ważniejszych dróg

w Polsce, gdyż prowadzi ruch przez cały kraj w kierunku północ - południe obecnie nie spełnia kryteriów technicznych do prowadzenia tak dużego i zróżnicowanego ruchu. Celem rozbudowy drogi krajowej Nr 7 na przedmiotowym odcinku jest poprawa warunków i stanu bezpieczeństwa ruchu oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych o istotnym znaczeniu w połączeniach międzynarodowych.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano pięć wariantów realizacji przedmiotowej inwestycji – wariant 1, wariant 2, wariant 4, warianty 4a i 4/R, a także przeanalizowano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia – tzw. wariant zerowy. Oznaczałoby to sytuację, w której ruch odbywałby się po istniejącej drodze krajowej Nr 7, co przy przewidywanym wzroście natężenia ruchu mogłoby zwiększyć negatywne oddziaływanie drogi na środowisko, dobrą kulturę i warunki życia ludzi, a także spowodować zatory na drodze, spadek bezpieczeństwa oraz wzrost liczby wypadków drogowych. W związku z tym wariant zerowy nie został uwzględniony w dalszych analizach.

Realizacja przedsięwzięcia wg wariantu 1 oznaczałaby poprowadzenie projektowanej drogi od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska w korytarzu istniejącej drogi Nr 7, za wyjątkiem sześciu odcinków obwodnic dla miejscowości: Uniszki, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo i Strzegowo. Z wyjątkiem Żurominka wszystkie obwodnice projektowano po stronie wschodniej istniejącej drogi. W Wariantcie 1 zaprojektowano 11 węzłów: „Uniszki”, „Cegielnia”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Dąbrowa”, „Strzegowo”, „Giżynek”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo”.

W wariantcie 2, podobnie jak w wariantcie 1, od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska projektowana droga prowadzona byłaby w korytarzu istniejącej drogi Nr 7. Jej przebieg różniłby się jednak od wariantu 1 inaczej poprowadzonymi obwodnicami oraz mniejszą liczbą węzłów. W wariantcie 2 zaprojektowano 5 obejść, których zmiana w stosunku do wariantu 1 polega na wydłużeniu obwodnicy miejscowości Uniszki, wspólnego obejścia Modły i Wiśniewa, przeniesieniu na stronę wschodnią obejścia Żurominka, wspólnej obwodnicy Dalni i Mdzewa oraz przeniesieniu na stronę zachodnią obwodnicy Strzegowa. W Wariantcie 2 zaprojektowano 10 węzłów: „Kuklin”, „Cegielnia”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Wieś”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo”.

Należy wyjaśnić, że brak analizy wariantu 3 w raporcie „oś” wynika z faktu, iż został on odrzucony i nie rekomendowany do dalszych prac na Radzie Technicznej GDDKiA Oddział w Warszawie, która odbyła się w dniu 24 maja 2007 r. Decyzją Rady do dalszych prac rekomendowano warianty 1, 2 i 4, przy czym wariant 4 powstał z rozwinięcia wariantu 2 i 3. Wariant 3, który był rozpatrywany w początkowej fazie projektowania różnił się od wariantu 2 wydłużeniem obwodnicy Modła - Wiśniewo na północ i objęciem nią Mławy oraz połączeniem z obwodnicą Uniszek i charakteryzował się dalszym ograniczeniem liczby węzłów. W ten sposób powstał korytarz projektowanej drogi biegnący po nowym śladzie bez konieczności powrotu do istniejącej drogi Nr 7 na odcinku 40 km pomiędzy miejscowością Kuklin, a miejscowością Unierzyż. Obecna droga krajowa Nr 7 pozostaje na tym odcinku wg stanu istniejącego, natomiast nowa droga S-7 zaprojektowana jest po wschodniej stronie istniejącej drogi, za wyjątkiem rejonu Żurominka i Strzegowa, gdzie poprowadzona byłaby po stronie zachodniej istniejącej drogi Nr 7. Na odcinku od km 225+100 do miejscowości Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna o długości około 5,6 km oraz na odcinku od miejscowości Unierzyż w gminie Strzegowo do początku obwodnicy Płońska na długości około 26,9 km projektowana droga wykorzystuje ślad istniejącej drogi. Odcinek poprowadzony po nowym śladzie na długości ok. 7,2 km przecina lasy. W wariantcie zaprojektowano 10 węzłów: „Kuklin”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Pd”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie”, „Dłużniewo” i „Płońsk Pn”.

Wariant 4a pod względem przebiegu różni się od wariantu 4 innym poprowadzeniem korytarza na północ od miejscowości Strzegowo. Ponadto, wariant 4a mniej ingeruje w tereny leśne, natomiast przechodzi przez tereny łąkowo - bagienne. Pozostałe elementy charakteryzujące przebieg i korytarz

trasy, takie jak: ilość i lokalizacja zaprojektowanych węzłów są identyczne jak w Wariancie 4.

Wariant 4/R jest to zmodyfikowany wariant 4, który powstał po uwzględnieniu następujących korekt zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych oraz w trakcie dwóch rozpraw administracyjnych przeprowadzonych w dniach 16 października 2008 r. w Płońsku oraz 4 listopada 2008 r. w Mławie, tj. zmiany przebiegu projektowanej drogi S-7 w rejonie Mławy polegającej na odsunięciu osi drogi na wschód od osiedla Poziomkowa, wraz ze zmianą usytuowania węzła („Warszawska”) oraz zmiany przebiegu projektowanej drogi S-7 w rejonie Żurominka poprzez zaprojektowanie obwodnicy po stronie wschodniej. W wariantcie 4/R, na odcinku około 40 km pomiędzy miejscowością Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna, a miejscowością Unierzyż w gminie Strzegowo projektowana trasa planowanego przedsięwzięcia poprowadzona jest w nowym korytarzu. Obecna droga krajowa nr 7 na tym odcinku pozostaje wg stanu istniejącego. Nowa droga S-7 zaprojektowana jest po stronie wschodniej istniejącej drogi, za wyjątkiem Strzegowa gdzie poprowadzona jest po stronie zachodniej. Odcinek od północnej granicy opracowania do miejscowości Kuklin o długości około 5,6 km oraz odcinek pomiędzy miejscowością Unierzyż a południową granicą opracowania o długości około 27,2 km wykorzystuje ślad istniejącej drogi. W wariantcie zaprojektowano 9 węzłów: „Kuklin”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Pd”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie”, „Dłużniewo”.

Na potrzeby sporządzenia raportu „oos” wykonana została analiza wielokryterialna w zakresie oddziaływań na środowisko przyrodnicze oraz warunki życia i środowisko społeczne rozpatrywanych wariantów realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W obrębie wpływu poszczególnych wariantów na środowisko wyróżniono następujące grupy oddziaływań: na formy ochrony przyrody, na powierzchnię ziemi, na wody podziemne, na wody powierzchniowe, na szatę roślinną, na świat zwierzęcy. W ramach oddziaływań na warunki życia i środowisko społeczne wzięto pod uwagę: oddziaływanie na warunki życia, na dobra materialne, na społeczności lokalne, na gleby rolnicze, na zabytki i dobra kultury oraz na krajobraz. Następnie dla każdej grupy oddziaływań określono szczegółowe kryteria oceny środowiskowej wariantów. Analiza wykazała, że warianty 1 i 2 charakteryzują się wyraźnie większym negatywnym oddziaływaniem w obydwu rozpatrywanych zakresach w porównaniu z wariantami 4, 4a i 4/R. Natomiast warianty 4, 4a i 4/R nieznacznie różnią się między sobą. O wyborze wariantu 4/R zdecydowało m.in. jego znacznie mniejsze negatywne oddziaływanie na warunki życia, w tym mniejszy obszar objęty ponadnormatywnym poziomem hałasu zabezpieczony poprzez budowę ekranów akustycznych, oraz oddziaływanie na społeczności lokalne związane z maksymalnym oddaleniem planowanej trasy od zabudowy mieszkaniowej i jednoczesnym ograniczeniem rozcięć istniejących zespołów osiedleńczych. Podkreślenia wymaga fakt, że wariant ten jest również odpowiedzią na postulaty lokalnej społeczności zgłoszone w czasie przeprowadzonych konsultacji społecznych. W kontekście oddziaływania na środowisko przyrodnicze wariant 4/R wykazuje niewielką przewagę w stosunku do wariantów 4 i 4a. Zauważalne jest jego mniejsze oddziaływanie na formy ochrony przyrody, wody podziemne i wody powierzchniowe.

W związku z powyższym, po analizie wielokryterialnej możliwych wariantów rozbudowy drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku: od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska (km 295+700), uwzględniając w szczególności ich oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, jak również na warunki życia lokalnej społeczności, jako najlepszy wskazano wariant 4/R, dla którego przedstawiono środowiskowe warunki realizacji.

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.

W trakcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano jego wpływ na: zdrowie ludzi, powietrze, klimat wibroakustyczny, wody podziemne, szatę roślinną, faunę, dobra kultury, a także gospodarowanie wodą i postępowanie z wytwarzanymi ściekami i odpadami. Analizą objęto dwa etapy: realizacji i eksploatacji inwestycji.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródłem będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Zgodnie z warunkami określonymi w sentencji decyzji, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko Inwestor został zobowiązany do prowadzenia prac budowlanych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac do przywrócenia terenu do stanu poprzedniego (pkt 2.1. sentencji decyzji), a także do wytyczenia dróg dojazdowych do placu budowy w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych (pkt 2.4. sentencji decyzji). Mając na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, Inwestor został zobowiązany do tego, by zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zlokalizować w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową mieszkaniową i inną zabudową chronioną akustycznie (pkt 2.2.5. sentencji decyzji), ponadto prace budowlane uciążliwe akustycznie będą prowadzone tylko w porze dziennej (tj. od 6.00 do 22.00) przy zastosowaniu odpowiedniego dobranego i sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o możliwie najmniejszej uciążliwości akustycznej (pkt 2.3. sentencji decyzji). W fazie budowy uciążliwości związane z emisją hałasu będą miały charakter krótkotrwały, przejściowy i będą stanowić wyłącznie okresowe zagrożenie dla środowiska.

W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu w trakcie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych (pkt 3.1. sentencji decyzji). Jednocześnie, w celu zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 5. sentencji decyzji), wyniki której umożliwią ewentualną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, o których mowa w pkt 3.1. i pkt 3.2. sentencji decyzji, tak aby zapewnić najlepszą możliwą ochronę terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń wibroakustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu i drgań w środowisku lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu i drgań na skutek eksploatacji przedsięwzięcia. Po zastosowaniu ekranów akustycznych przy zabudowaniach chronionych akustycznie poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Ponadto Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została rezerwa przestrzeni wzdłuż drogi na wykonanie ewentualnych ekranów akustycznych w rejonach, dla których prognoza obliczeniowa wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu po roku 2014 (do roku 2034) (pkt 3.3. sentencji decyzji). Dodatkowo, w celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt 4.1. sentencji decyzji).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Ponadto, podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić zjawisko pylenia. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania ww. czynników na tereny pozostające w najbliższym otoczeniu, w trakcie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez, m. in.: zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody oraz przykrywanie plankami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów) (pkt 2.5. sentencji decyzji). Spełnienie tych warunków sprawi, że ww. uciążliwości zostaną zminimalizowane. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W trakcie eksploatacji projektowanej drogi będą powstawać zanieczyszczenia komunikacyjne spowodowane ruchem pojazdów, jednak przedstawione w raporcie wyniki analiz wskazują, że nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w związku z eksploatacją drogi i tym samym eksploatacja ta nie będzie wpływać na pogorszenie stanu sanitarnego powietrza na terenach przyległych. Określenie faktycznego oddziaływania związanego z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza, z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji, nastąpi po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 5. sentencji decyzji, w trakcie której zostaną wykonane pomiary zanieczyszczenia powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, Inwestor zostanie zobowiązany podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania i wyznaczenia jego optymalnego zasięgu. Ponadto, w celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan powietrza atmosferycznego na terenach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor ma obowiązek przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia, w tym w zakresie kontroli jakości powietrza, o którym mowa w pkt 4.1. sentencji decyzji.

Trasa planowanego przedsięwzięcia przebiega w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Subniecka Warszawska (nr 215). GZWP nr 215 to zbiornik porowy, o warstwie wodonośnej w utworach triasowych i o średniej głębokości ujęć ok. 160 m. Ogólna powierzchnia 51000 km², w tym wymagająca najwyższej ochrony (ONO) 1060 km² i wysokiej ochrony (OWO) 1700 km². Z uwagi na wrażliwość środowiska wód podziemnych na tym obszarze, w pkt 2.2.1. sentencji decyzji wprowadzono zakaz lokalizowania zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn w granicach i sąsiedztwie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 – Subniecka Warszawska, za wyjątkiem przypadków, w których uniemożliwiłoby to prowadzenie prac przy realizacji przedsięwzięcia. W przypadku konieczności realizacji prac na ww. terenie miejsca składowania materiałów budowlanych i substancji chemicznych, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu zostaną odpowiednio zabezpieczone poprzez zastosowanie warstw ochronnych, izolujących środowisko gruntowe. Jednocześnie, zaplecza budowy będą odpowiednio zabezpieczone by uniknąć przenikania zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy i wycieków z maszyn do wód powierzchniowych i podziemnych. Wyklucza się lokalizację zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn na terenie obszarów wymagających najwyższej ochrony (ONO) i wysokiej ochrony (OWO). Dodatkowo w celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac w rejonie rozbudowywanej drogi Inwestor musi zastosować odpowiednie środki organizacyjne i techniczne zgodnie z którymi zaplecze budowy (w szczególności miejsce postoju i konserwacji maszyn budowlanych) zostanie zlokalizowane poza dolinami rzek: Wkra, Raciążnica, Topielica i innych cieków powierzchniowych (pkt 2.2.2. sentencji decyzji). Ponadto, Inwestor został zobowiązany do zabezpieczenia placów postojowych maszyn i środków transportu, w taki sposób, aby

nie dopuścić do zanieczyszczenia wód i gruntu substancjami ropopochodnymi (pkt 2.6. sentencji decyzji) oraz do wyposażenia placów budowy w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi do niezwłocznego usunięcia zanieczyszczonego gruntu i przekazania go do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie (pkt 2.7. sentencji decyzji). Dodatkowo, w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy Inwestor musi wyposażyć zaplecze budowy w sanitariaty, a ścieki socjalno – bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty (pkt 2.8. sentencji decyzji). Jednocześnie w celu uniknięcia zanieczyszczenia wód rzeki Wkra oraz rzeki Raciążnicy materiałami używanymi podczas budowy Inwestor zastosuje odpowiednie środki zabezpieczające, np.: pomosty robocze i podesty zabezpieczające oraz wykona w razie konieczności umocnienia brzegów rzek poprzez zastosowanie materiałów geosyntetycznych (za wyjątkiem gabionów) lub naturalnych. Brzegi zostaną umocnione w sposób umożliwiający zachowanie funkcji ekologicznych i obsadzone roślinnością (pkt 2.21. sentencji decyzji). Inwestor został zobowiązany także, by prace przy budowie przepraw przez rzekę Wkrę i inne rzeki prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający niszczenie roślinności, zwłaszcza zadrzewień łęgowych, a podczas prowadzenia prac w dolinie rzeki Wkry zachować istniejące stosunki wodne, które są wiodącym czynnikiem ekologii występujących tam ekosystemów (pkt 2.22. sentencji decyzji) oraz by prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów lub doprowadzić do najszybszego zakończenia ewentualnego czasowego odwodnienia terenów spowodowanego pracami budowlanymi, jednak w czasie nie dłuższym niż okres prowadzenia prac budowlanych (pkt 2.23. sentencji decyzji). Ponadto prace niwelacyjne nie mogą powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód (pkt 2.24. sentencji decyzji). W celu przeciwdziałania zanieczyszczeniom wód podziemnych i powierzchniowych Inwestor ma również obowiązek wykonania dokumentacji hydrogeologicznej obszaru inwestycji, uwzględniając jej ustalenia w projekcie budowlanym (pkt 3.6. sentencji decyzji). Przy uwzględnieniu nałożenia niniejszych warunków środowiskowych, właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac, prawdopodobieństwo skażenia gruntu i zanieczyszczenia wód jest minimalne.

W celu zapobiegania i ograniczania niekorzystnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne na etapie jej eksploatacji Inwestor został zobligowany do prowadzenia gospodarki wodno – ściekowej w otoczeniu planowanej drogi w sposób prawidłowy, m.in. poprzez: wyposażenie drogi w biegnące po obu jej stronach trawiaste rowy otwarte oraz szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi na terenie mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych (pkt 3.7. sentencji decyzji). Niezbędna jest również budowa zbiorników retencyjnych, których orientacyjny pikietaż w km projektowanego przedsięwzięcia podano w pkt 3.9. sentencji decyzji. Zbiorniki retencyjne, zostaną obsadzone gęstą roślinnością (pkt 3.21.5. sentencji decyzji), pozostaną nieogrodzone i charakteryzować się będą łagodnym nachyleniem brzegów (pkt 3.10. sentencji decyzji), w celu stworzenia nowych nisz ekologicznych dla zwierząt oraz ochrony krajobrazu. Ponadto, przed wylotem do odbiornika powierzchniowego (rowu melioracyjnego, ciek, zbiornika) zostaną zastosowane urządzenia podczyszczające wody opadowe, w osadnikach zespolonych ze zbiornikami retencyjnymi (pkt 3.8. sentencji decyzji). W celu zachowania drożności systemu odwadniającego urządzenia do odprowadzania i podczyszczania wód opadowych (dotyczy to zarówno rowów, jak i zbiorników) będą systematycznie i terminowo poddawane konserwacji (pkt 4.3. sentencji decyzji). Przy wykonaniu zaproponowanych urządzeń ochronnych inwestycja nie spowoduje niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo - wodnym. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania zmian w środowisku gruntowo - wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt 4.1. sentencji decyzji, w zakresie kontroli gospodarki ściekowej polegającej, m. in. na przeprowadzaniu okresowych kontroli stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych.

W celu uniknięcia i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji związanego z odpadami powstającymi w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie jej realizacji, w tym odpadami niebezpiecznymi i mogącymi powstać w wyniku poważnej awarii, a także odpadami powstającymi na skutek eksploatacji przedmiotowej drogi ekspresowej Inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami. W tym celu plac budowy i zaplecze techniczno – socjalne zostaną wyposażone w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (pkt 2.9. sentencji decyzji). Jednocześnie, prace budowlane będą zorganizowane w taki sposób, aby zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych (pkt 2.10. sentencji decyzji). Opady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych będą segregowane i oddzielone od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją (pkt 2.11. sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) będą rozdrabniane i kierowane do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywane odpowiednim podmiotom (pkt 2.12. sentencji decyzji). W celu minimalizacji oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji, związanego z powstającymi odpadami Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania planowanego przedsięwzięcia z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne (pkt 3.5. sentencji decyzji). W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w czasie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, przy zachowaniu warunków określonych w niniejszej decyzji oddziaływanie związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie przecina teren chroniony Zieluńsko – Rzegnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu powołany Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego nr 18 z dnia 15 kwietnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91 poz. 2450) oraz Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu powołany Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego nr 24 z dnia 15 kwietnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91z 2005 r., poz. 2456, ze zm.). Projektowana droga przechodzi także w sąsiedztwie rezerwatu leśnego „Dziektarzewo”, który znajduje się w odległości ok. 600 m od trasy jej przebiegu. Przedsięwzięcie położone jest w sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Wkry i Mławki (PLB140008) oraz specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Olszyny Rumockie” (PLH140010). Obszar „Dolina Wkry i Mławki”, leży w kompleksie leśnym Pomiechówek po obu stornach przełomu rzeki Wkry. Ww. tereny są oddalone od trasy przebiegu przedmiotowej inwestycji o ok. 3,2 km.. Najważniejszymi zagrożeniami dla tego obszaru są zamiana łąk na grunty orne, zaniechanie użytkowania łąk i pastwisk oraz nadmierne pogłębianie rowów melioracyjnych. Ze względu na odległość i położenie obszaru „Dolina Wkry i Mławki” względem trasy przebiegu planowanej inwestycji, jak również ze względu na brak związków funkcjonalno – przestrzennych z terenem, na którym ma być realizowana inwestycja, nie stwierdzono możliwości wystąpienia zagrożeń dla gatunków ptaków, jak i ich siedlisk, będących celem ochrony w ramach tego obszaru Natura 2000. Obszar „Olszyny Rumockie”, który jest położony w obrębie obszaru „Dolina Wkry i Mławki” leży na obszarze zalewowym i nadzalewowym w środkowym biegu Mławki i ma znaczenie dla zachowania lasów łęgowych. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych głównym zagrożeniem dla tego terenu może być wnikanie do strefy okrajkowej lasu gatunków nieleśnych. Należy zaznaczyć, że tego typu zagrożenia nie wynikają z realizacji przedmiotowej inwestycji. Podkreślenia wymaga również fakt, że wymienione obszary Natura 2000 utworzone w ramach ochrony określonych typów siedlisk i gatunków, ze względu na oddalenie od terenu realizacji przedmiotowej inwestycji, nie znajdują się w polu jej negatywnego oddziaływania.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie budowy będzie związana z koniecznością wycinki zieleni, zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej (łąki, grunty orne, nieużytki) oraz przecięcia lokalnych powiązań ekologicznych. W celu ograniczenia oddziaływania prac budowlanych na chronione gatunki oraz ich siedliska Inwestor ma obowiązek zadbać, aby zaplecze budowy i park maszyn budowlanych były zlokalizowane poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, za wyjątkiem obszarów chronionego krajobrazu (Dz. U, z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.) (pkt 2.2.3. sentencji decyzji) oraz poza terenami leśnymi

2.2.4. sentencji decyzji). Inwestor został również zobowiązany, aby wycinka drzew i krzewów związana z realizacją przedsięwzięcia była ograniczona do niezbędnego minimum (pkt 2.13. sentencji decyzji) i odbywała się poza sezonem lęgowym ptaków, który trwa od początku marca do końca sierpnia włącznie (pkt 2.14. sentencji decyzji). Ponadto, w celu ochrony istniejącego drzewostanu przed ewentualnym uszkodzeniem zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza zasięgiem koron drzew (pkt 2.2.6. sentencji decyzji). Ponadto, Inwestor zadba, aby prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów były prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego (pkt 2.17. sentencji decyzji) oraz aby podczas prac drzewa zostały odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. przez osłony na pnie) (pkt 2.15. sentencji decyzji) i został zobligowany do pozostawienia mis ziemnych o wymiarach co najmniej 2m x 2m wokół drzew w przypadku zmiany nawierzchni naturalnej na sztuczną lub utwardzania gruntu (pkt 2.16. sentencji decyzji). Inwestora zobowiązano również do zapewnienia nadzoru przyrodniczego przy wyborze lokalizacji zaplecza budowy (rozumianych jako biura, miejsca wytwarzania materiałów budowlanych, warsztaty oraz bazy materiałowe, miejsca magazynowania odpadów i mas ziemnych, place składowe, parkingi maszyn i sprzętu budowlanego w tym miejsca ich konserwacji), a także w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez prowadzenie inspekcji terenu na obecność gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień; zdjęciem humusu oraz przed rozpoczęciem prac w obrębie brzegów cieków wodnych, a także do przeprowadzenia oceny poprawności wykonania zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych oraz ich pielęgnacji (pkt 2.28., 2.28.1, 2.28.2., 2.28.5. sentencji decyzji). Inwestor będzie musiał także objąć nadzorem przyrodniczym prace związane z realizacją wykopów oraz ewentualnych archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzorem nad terenem prac wykopaliskowych, jak i nad wyznaczaniem w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe (pkt 2.28.3. sentencji decyzji). W celu ochrony zwierząt na etapie realizacji prac określono warunki postępowania podczas działań takich jak zdjęcie humusu i prowadzenie wykopów. Wskazano również konieczność prowadzenia bieżącej kontroli terenu w celu ewentualnej ewakuacji osobników (wykrytych na terenie objętym inwestycją) z obszaru działań (pkt 2.18. sentencji decyzji). Warstwa gleby zdjęta z pasa robót zostanie odpowiednio zdeponowana, a po zakończeniu prac zostanie ponownie wykorzystana przy rekultywacji terenu (pkt 2.25. sentencji decyzji). Ponadto, na placu budowy należy stosować oświetlenie ograniczające przywabianie owadów nocą. Bezwzględnie należy stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, bazy materiałowej i parków maszynowych, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką (pkt 2.19. sentencji decyzji). W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w trakcie jego realizacji prace przy budowie przepraw przez rzekę Wkrę i inne rzeki będą prowadzone w sposób maksymalnie ograniczający niszczenie roślinności, zwłaszcza zadrzewień lęgowych (pkt 2.22. sentencji decyzji). Rodzaj zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych mostów na rzekach Wkra i Raciążnica pozwoli na niezakłócony przepływ wód tych rzek oraz przyczyni się do utrzymania ciągłości ich systemu brzegowego, a także umożliwi migrację fauny wzdłuż doliny rzecznej oraz w jej wodach. Inwestor został zobowiązany, by podczas prowadzenia prac w dolinie rzeki Wkry zachować istniejące stosunki wodne, które są wiodącym czynnikiem ekologii występujących tam ekosystemów (pkt 2.22. sentencji decyzji). Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać także tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy (pkt 2.26. sentencji decyzji). W fazie budowy drogi mogą wystąpić również okresowe utrudnienia migracji zwierząt w obrębie korytarzy ekologicznych. W celu minimalizacji tych utrudnień Inwestor ma obowiązek zachować etapowość prac w taki sposób, aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, a wygradzenie trasy może zostać wykonane tylko po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt (pkt 2.27. sentencji decyzji). Jednocześnie, w celu ochrony zwierząt na etapie realizacji przedsięwzięcia Inwestora zobowiązano do realizacji robót pod nadzorem przyrodniczym, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc wymienionych w punktach 2.2.2., 2.2.3 oraz 2.2.4. sentencji decyzji, który w razie konieczności dokona bieżącej diagnozy terenu i określi dalsze postępowanie w przypadku ewentualnego wykrycia poszczególnych osobników, również na etapie prowadzenia prac archeologicznych i wykopów (pkt 2.28 i pkt 2.28.1 – 2.28.4. sentencji decyzji). Z uwagi na fakt, iż ssaki takie jak wiewiórka, kuna leśna, nietoperze wykorzystują jako kryjówki dziuple drzew, nadzorem nakazano objąć prace związane z usunięciem roślinności. Nadzór przyrodniczy sprzyjać będzie ograniczeniu śmiertelności zwierząt i minimalizacji strat w siedliskach i roślinach gatunków chronionych. Ponadto, w fazie eksploatacji inwestycji Inwestor musi

prowadzić minimum pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt (skuteczności), drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt w skutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport przedłoży Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie każdorazowo w postaci rocznego raportu nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego (pkt 4.2., 4.2.1. i 4.2.2. sentencji decyzji).

Prowadzenie trasy projektowanej drogi S - 7 w dużej części po nowym szlaku spowoduje przerwanie ciągłości siedlisk i stanie się barierą dla migracji zwierząt. Droga S-7 przecina dolinę rzeki Wkry, która wraz z otaczającymi ją lasami tworzy Północno - Centralny Korytarz Ekologiczny. W celu ograniczenia i zminimalizowania ewentualnych negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w trakcie eksploatacji planowanej drogi oraz w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega oraz zniwelowania jej barierowego oddziaływania Inwestor został zobowiązany do wykonania przejść dla zwierząt, których lokalizacja i parametry zostały wymienione w pkt 3.11.1. - 3.11.9., pkt 3.12. oraz w pkt 3.13. i 3.13.1. - 3.13.2. sentencji decyzji. Ponadto, nałożono obowiązek ich odpowiedniego zagospodarowania i wyposażenia, m.in. poprzez obsadzenie przejść dla zwierząt dużych i średnich roślinnością w taki sposób, aby ich powierzchnia nie odróżniała się od warunków krajobrazowych po obu stronach drogi oraz w umieszczenia osłon przeciwołnieniowych przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na barierach tych obiektów (pkt 3.14. sentencji decyzji) w celu zabezpieczenia zwierząt przed oślepieniem przez jadące drogą samochody. Inwestor został zobowiązany do wykonania nasadzeń zieleni jako elementu zagospodarowania i kształtowania przejść dla zwierząt (pkt 3.21.3. sentencji decyzji), obsadzenia płotków naprowadzających zwierzęta do przejść (pkt 3.21.2. sentencji decyzji). W celu umożliwienia swobodnej migracji małych zwierząt i płazów Inwestor został również zobowiązany do wykonania przepustów dla płazów, których lokalizacja i parametry wymieniono w pkt 3.15. i 3.15.1. - 3.15.2. sentencji decyzji. W celu zapewnienia funkcjonalności przepustów suchych ich dno zostanie pokryte warstwą gleby, a w części przeznaczonych dla zwierząt powinno posiadać wyrównaną powierzchnię. W przypadku przejść zespolonych z ciekami wodnymi zainstalowane zostaną półki o szerokości 0,5 – 1 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz (pkt 3.15. sentencji decyzji). Ponadto, Inwestor zastosuje przy przejściach dla płazów, na odległość do 100 m od przejścia, betonowe płotki o wysokości minimum 0,5 m zabezpieczające przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia (pkt 3.16. sentencji decyzji). Aby w pełni umożliwić wykorzystanie przez określone grupy zwierząt zaprojektowanych przejść, Miejsca Obsługi Podróżnych będą lokalizowane poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U, z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.) oraz w odległości co najmniej 500 m od przejść dla zwierząt dużych oraz w odległości umożliwiającej migrację małych i średnich zwierząt (pkt 3.23. sentencji decyzji). W celu ochrony fauny nakazano zaprojektować urządzenia odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt (pkt 3.20. sentencji decyzji) oraz do przeprowadzania konserwacji systemu odwadniającego, w tym rowów i zbiorników retencyjnych z uwzględnieniem ochrony zwierząt (pkt 4.4 sentencji decyzji). Prowadzenie konserwacji urządzeń odwadniających z uwzględnieniem możliwej obecności zwierząt, ma na celu wykluczenie śmiertelności zwierząt. Jednocześnie, wszystkie planowane obiekty związane z siecią odwodnień (w tym zbiorniki retencyjne) oraz inną infrastrukturą będą lokalizowane w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych (pkt 3.19. sentencji decyzji). Aby zapobiec ewentualnemu wtargnięciu zwierzyny na jezdnię, a także w celu ograniczenia kolizji ze zwierzętami, droga zostanie obustronnie wygradzona siatką o parametrach określonych w pkt 3.17. sentencji decyzji. Ogrodzenie względem terenu i jezdni musi zostać poprowadzone możliwie blisko krawędzi jezdni, aby jak najmniej ingerować w otaczający obszar oraz łączyć się w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych, czołem dolnych przejść dla zwierząt oraz z czołem płotków betonowych naprowadzających płazy do przepustu lub bezpośrednio przechodzić ponad jego wlotem (pkt 3.18.1., 3.18.2. sentencji decyzji). Jednocześnie wyposażenie dróg równoległych budowanych przy przedmiotowej drodze w obiekty i elementy zagospodarowania umożliwiające przemieszczanie się zwierząt zapewni zachowanie ciągłości przyrodniczej rejonu inwestycji (pkt 3.24. sentencji decyzji). Nadzór przyrodniczy nad rozwiązaniami projektowymi w zakresie urządzeń odwodnienia drogi, oświetlenia trasy i obiektów umożliwiających migrację zwierząt, a także nad projektem

szczegółowego zagospodarowania przejść dla zwierząt, do zapewnienia którego zobowiązano Inwestora umożliwi zaprojektowanie urządzeń i elementów zagospodarowania trasy w sposób optymalny dla ochrony zwierząt i ich szlaków migracji (pkt 2.28.4., 3.26. sentencji decyzji). Ponadto, w celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania przejść dla zwierząt oraz zabezpieczeń drogi Inwestora zobowiązano również do corocznego oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności wygradzeń (pkt 4.6. sentencji decyzji). W ramach rekompensaty strat w istniejącym drzewostanie Inwestor został zobowiązany do wykonania nasadzeń zieleni zgodnie z lokalizacją podaną w pkt 3.21.1. i 3.21.4. sentencji decyzji i uzgodnienia szczegółowych warunków nasadzeń dogęszczających w strefie brzegowej lasów z właściwym nadleśnictwem (pkt 3.21.1. sentencji decyzji). Ponadto, przy doborze gatunków nasadzenia zieleni muszą uwzględniać wyłącznie gatunki rodzime występujące w danym zbiorowisku roślinnym, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochronę zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków takich jak: jarząb szwedzki, głóg, bez czarny itp. (pkt 3.22. sentencji decyzji). W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, wprowadzone zostaną nasadzenia uzupełniające. Na etapie eksploatacji inwestycji zieleni będzie poddawana stosownym zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na utrzymanie jej w stanie właściwym do pełnienia ich funkcji (pkt 4.5. sentencji decyzji). Biorąc pod uwagę wielkość kompleksów leśnych, przez które przebiega planowana trasa, a także wiek tych drzewostanów i planowaną do wycięcia powierzchnię, Inwestor został zobowiązany do montażu budek dla ptaków zgodnie ze szczegółami podanymi w pkt 2.20.1 – 2.20.5. sentencji decyzji. Ww. czynność zostanie wykonana w terminie do pierwszego okresu lęgowego ptaków odbywającego się po przeprowadzeniu wycinki drzew i krzewów. Inwestor został również zobowiązany do przeprowadzania corocznej konserwacji zainstalowanych budek. Dodatkowym środkiem minimalizującym wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko naturalne, uwzględniając konieczność ochrony ptaków na obszarze przedmiotowej inwestycji, w przypadku zastosowania przezroczystych ekranów akustycznych Inwestor został zobowiązany do umieszczenia na ekranach nadruków w formie poprzecznych pasów szerokości 2 cm, rozmieszczonych co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, minimalizujących ryzyko zderzenia z nimi ptaków (pkt 3.4. sentencji decyzji). Jednocześnie, zapewnienie odpowiedniego oświetlenia trasy, które ograniczy wabienie owadów do źródeł światła ograniczy kolizje z udziałem owadów, nietoperzy i ptaków (pkt 3.25. sentencji decyzji). Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia w wariantcie 4/R przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących nie będzie miała wpływu na pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków ptaków, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000. Dodatkowego podkreślenia wymaga fakt, iż obszary Natura 2000, utworzone w ramach ochrony określonych typów siedlisk i gatunków, ze względu na oddalenie od terenu realizacji przedmiotowej inwestycji, nie znajdują się w polu negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Analizując dostarczone materiały dowodowe i rozpoznając na ich podstawie charakterystykę oraz skalę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, a także proponowane działania zapobiegające jego negatywnym wpływom na środowisko, organ stwierdził konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 5. niniejszej decyzji. Analizę w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (pkt 5.1. sentencji decyzji). W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zostaną zastosowane odpowiednie środki ochrony, takie jak: wykonanie dodatkowych ekranów akustycznych chroniących zabudowę chronioną (pkt 3.3. sentencji decyzji) czy zostanie dokonana korekta lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych wymienionych w pkt 3.1. i pkt 3.2. sentencji decyzji. W ramach analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 5.1. sentencji decyzji Inwestor określi faktyczne oddziaływania związane z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji. W tym celu zostaną wykonane pomiary zanieczyszczenia powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W przypadku

stwierdzenia w analizie porealizacyjnej przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu wskutek eksploatacji drogi, zostaną zastosowane odpowiednie środki zapewniające redukcje ilości zanieczyszczeń powietrza (np. pasy zieleni – drzew i krzewów o gęstości i szerokości zapewniającej redukcję zanieczyszczeń powietrza). W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (pkt 5.1. sentencji decyzji). Na Inwestora nałożono również obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych z uwzględnieniem monitoringu oraz działań podjętych w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków. Jej wyniki winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów (pkt 5.2. sentencji decyzji).

Należy zaznaczyć, że projektowana droga S-7 w okolicach miejscowości Mława krzyżuje się z istniejącą linią kolejową E-65 Warszawa – Gdynia, która jest w trakcie modernizacji. Ewentualny efekt kumulowania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia z ww. linią kolejową może dotyczyć oddziaływania na klimat akustyczny w okresie eksploatacji obu tras komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że hałas kolejowy, ze względu na inny charakter częstotliwości nie może być sumowany z hałasem drogowym możliwe jest jedynie wyznaczenie obszarów, na które oddziałują obydwa źródła hałasu. W związku z powyższym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozważono kwestie oddziaływania skumulowanego, będącego wynikiem nakładających się oddziaływań generowanych przez ww. przedsięwzięcia. Z ww. analiz wynika, że w zasięgu łącznego oddziaływania projektowanej drogi S-7 w wariantcie 4/R oraz linii kolejowej E-65 nie występują tereny w bezpośrednim sąsiedztwie krzyżujących się ze sobą tras komunikacyjnych wymagające zastosowania ochrony akustycznej, w tym ekranów akustycznych.

Planowana inwestycja stanowi rozbudowę już istniejącej trasy więc nie wpłynie znacząco na zmianę okolicznego krajobrazu. W otoczeniu inwestycji znajdują się obiekty zabytkowe, a kilka z nich leży w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, jednakże żaden nie koliduje z przebiegiem trasy. Biorąc pod uwagę ich położenie względem przebiegu drogi, jak również prognozowany charakter oddziaływania przedsięwzięcia, nie przewiduje się, że przedsięwzięcie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

Nie stwierdzono również możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia.

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 pkt 5 ustawy „Poś” strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (obwieszczenie o wszczęciu postępowania, obwieszczenia o wystąpieniu o uzgodnienia, obwieszczenia o wydanych uzgodnieniach, obwieszczenie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Urzędzie Miasta w Mławie, Urzędzie Gminy Wiśniewo, Urzędzie Gminy Stupsk, Urzędzie Gminy Strzegowo, Urzędzie Gminy Głinojeck, Urzędzie Gminy Baboszewo, Urzędzie Miejskim w Płońsku, w Urzędzie Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej i w BIP-e 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 OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach 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 15 października 2010 r. do dnia 5 listopada 2010 r. a po raz drugi – ze względu na przedłożenie przez Inwestora w dniu 15 lutego 2011 r. uzupełnienie do raportu o oś, oraz uzyskaniu uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – w dniach od 12 kwietnia 2011 r. do 2 maja 2011 r.

Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Urzędzie Miasta w Mławie, Urzędzie Gminy Wiśniewo, Urzędzie Gminy Stupsk, Urzędzie Gminy Strzegowo, Urzędzie Gminy Głinojeck, Urzędzie Gminy Baboszewo, Urzędzie Miejskim w Płońsku, w Urzędzie Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej i w BIP-e organu.

W trakcie okresu konsultacji społecznych wyznaczonego w dniach od 15 października 2010 r. do 5 listopada 2010 r. uwagi i wnioski złożyło stowarzyszenie zwykle „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka”.

W trakcie prowadzonego wyznaczonego w dniach - 12 kwietnia 2011 r. do 2 maja 2011 r., ponownego terminu, w trakcie którego wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z dokumentacją sprawy, składać uwagi i wnioski złożyło stowarzyszenie zwykle „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka”, reprezentowane przez Prezesa stowarzyszenia Pana Krzysztofa Bruździaka.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (art. 56 ust. 8 ustawy „Poś”):

Lp. 1	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
Wnioski i uwagi złożone w terminie 21 dni udziału społecznego tj. od 15 października 2010 r. do 5 listopada 2010 r.		
1.	Stowarzyszenie Zwykle „PRZYJAZNA i BEZPIECZNA 7 –ka,, pismem z dnia 5 października 2010 r. (wysłanym w dniu 5 listopada), które wpłynęło do tut. organu w dniu 8 listopada 2010 r.	
1.1.	Uwaga dotycząca braku merytorycznego odniesienia się do zapisów decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 1 kwietnia 2010 r. uchylającej w całości zaskarżoną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r.	Przedmiotowe postępowanie, a także treść niniejszej decyzji została w całości opracowana zgodnie z zaleceniami Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawartymi w decyzji z dnia 1 kwietnia 2010 r., znak: DOOŚidk-452/604/739/10/ew-100, uchylającej w całości zaskarżoną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. i przekazującej sprawę do ponownego rozpoznania.
1.2.	Wniosek dotyczący konieczności zbadania czy opracowany w sierpniu 2010 r. raport o oddziaływaniu na środowisko może stanowić załącznik do wniosku z dn. 17 czerwca 2008 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia czy też winien być załącznikiem do nowego wniosku sporządzonego z datą na czas nowych ustaleń i uzupełnień.	Wniosek nieuwzględniony. Organ informuje, że raport o oddziaływaniu na środowisko złożony w sierpniu 2010 r. został opracowany jako załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia z dnia 17 czerwca 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/443/2008, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, zmodyfikowanego wnioskiem z dnia 15 grudnia 2009 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.4/942/09 Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa. Zakres raportu obejmuje pełną problematykę, określoną w art. 52 ustawy Poś. W niniejszym postępowaniu mają zastosowanie przepisy ustawy Poś, ponieważ zgodnie z art. 153 ust. 1 ustawy o oś do spraw wszczętych na podstawie

		<p>przepisów ustawy zmienianej w art. 144, przed dniem wejścia w życie ustawy ooś, a niezakończonych decyzją ostateczną, stosuje się z zastrzeżeniem art. 154 ust. 1 przepisy dotychczasowe, z tym, że dotychczasowe kompetencje wojewodów przejmują regionalni dyrektorzy ochrony środowiska.</p>
1.3.	<p>Uwaga stwierdzająca niepoddanie opracowanych wariantów prawidłowej ocenie społecznej, m.in. podczas rozpraw administracyjnych w Mławie, Płońsku i Żurominku przeprowadzonych z uchybieniami, co skutkuje wymogiem przeprowadzenia dodatkowej rozprawy administracyjnej, na której zostaną zaprezentowane wszystkie warianty łącznie z tzw. wariantem społecznym.</p>	<p>W opinii organu nie ma uzasadnienia na wyznaczenie dodatkowego terminu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, ponieważ nie zmienił się zakres przedsięwzięcia objętego wnioskiem, dla którego w dniu 22 grudnia 2009 r. organ wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Przed wydaniem ww. decyzji organ przeprowadził konsultacje społeczne oraz dwie rozprawy administracyjne (w dniu 16 października 2008 r. w Płońsku oraz w dniu 4 listopada 2008 r. w Mławie). Organ podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz o organach właściwych do wydania uzgodnień.</p> <p>Ponadto, rozpatrując ponownie sprawę organ przeprowadził konsultacje społeczne w sposób prawidłowy informując o tym zainteresowane społeczeństwo poprzez obwieszczenia umieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Urzędzie Miasta w Mławie, Urzędzie Gminy Wiśniewo, Urzędzie Gminy Stupsk, Urzędzie Gminy Strzegowo, Urzędzie Gminy Gliniojeck, Urzędzie Gminy Baboszewo, Urzędzie Miejskim w Płońsku, w Urzędzie Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej i w BIP-e organu. W trakcie postępowania organ wyznaczył termin na składanie uwag i wniosków dwukrotnie, w dniach od dnia 15 października 2010 r. do dnia 5 listopada 2010 r. oraz w dniach 12 kwietnia 2011 r. do 2 maja 2011 r. co zdaniem organu umożliwiło wszystkim zainteresowanym udział w postępowaniu, zapoznania się z zebraną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. Organ przeanalizował uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, tj. zgłoszone w ww. terminach, a także złożone w toku przedmiotowego postępowania przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w jej treści przedstawił sposób ich wykorzystania.</p> <p>W związku z powyższym w ocenie organu nie zachodziła potrzeba ponownego przeprowadzania rozprawy administracyjnej.</p>
1.4.	<p>Uwaga dotycząca uzasadnionej obawy co do dowolności ustaleń i warunków</p>	<p>W opinii organu raport ooś został wykonany zgodnie z zapisami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie</p>

	<p>poszczególnych kryteriów oddziaływania na środowisko preferujących określone warianty i nie odzwierciedlająca obiektywności zastosowane oceny i wagi przy wyborze preferowanych wariantów.</p>	<p>wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Opis elementów przyrodniczych środowiska dostarczył koniecznych informacji do ustalenia przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i na tej podstawie zostały sformułowane warunki realizacji przedsięwzięcia, które zminimalizują wpływ na środowisko w tym na warunki życia i środowisko społeczne. W tym celu pod uwagę wzięto oddziaływanie na warunki życia, na dobra materialne, na społeczności lokalne, na gleby rolnicze, na zabytki i dobra kultury oraz na krajobraz. Ponadto, przy podejmowaniu rozstrzygnięcia organ uwzględnił zapisy postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29 września 2010 r., znak: DOOŚidk-073/2462-3/1929/10/ew-138, i z dnia 28 marca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.57.2011.ew oraz postanowienia uzgadniającego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 16 lipca 2010 r., znak: ZNS.713-1148-1/10.PN/EG, podtrzymanego w dniu 21 września 2010 r., znak: ZNS.7175-1148-2/10.EG, i uzgodnienie z dnia 1 kwietnia 2011 r., znak: ZNS.713-273-1/11.PN.</p>
1.5	<p>Wyrażenie zaniepokojenia pozostawieniem zakresu raportu o oś bez zmian pomimo licznych wniosków składanych w dotychczasowym postępowaniu, które w całości zostają podtrzymane z prośbą o ich rozpatrzenie i włączenie do niniejszego postępowania. Zakres przedstawionego raportu został wręcz zawężony o szereg istotnych zagadnień ujętych w poprzednim opracowaniu.</p>	<p>W toku przedmiotowego postępowania raport „o oś” był trzykrotnie uzupełniany przez Inwestora – w dniu 23 lipca 2010 r. i w dniu 19 sierpnia 2010 r. oraz w dniu 15 lutego 2011 r., o kwestie, które wymagały uszczegółowienia lub złożenia dodatkowych wyjaśnień. W opinii organu ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykonana została w sposób prawidłowy. Na podstawie tej oceny organ w niniejszej decyzji określił warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę stanowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.</p> <p>Odnosząc się do kwestii dotyczącej wniosków składanych w dotychczasowym postępowaniu organ informuje, że wszystkie uwagi i wnioski złożone do tut. urzędu w ogłaszanych przez organ terminach do zapoznania się z dokumentacją zebraną w sprawie oraz do zgłaszania uwag i wniosków zostały przeanalizowane w niniejszej decyzji.</p>
1.6.	<p>Protest przeciwko wyłączeniu rozwiązań projektowanych miejsc obsługi podróżnych (MOP) z analizowanej koncepcji drogowej i ich oddziaływania na środowisko i jakość obsługi trasy S – 7. Za nieporozumienie należy uznać brak lokalizacji MOP oraz wyznaczenie na przedstawionych mapach potencjalnych rejonów lokalizacji MOP, które są dodatkowo niezgodne z obowiązującymi</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono.</p> <p>Organ przeprowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w oparciu m.in. o przedłożony raport o oś wraz z uzupełnieniami. Raport zawiera dane na temat przedsięwzięcia, które stanowią podstawę do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie nie jest właściwością</p>

	<p>przepisami, z których wynika, że w najbliższym otoczeniu istniejącego MOP nie można dowolnie ustalić takich rejonów lokalizacji co zagraża dodatkową degradacją środowiska przyrodniczego jak np. na terenach bagiennych i siedliskowych. Bezwzględnie należy przywrócić program lokalizacji MOP uwzględniający zwłaszcza lokalizacje w miejscu istniejących obiektów usługowych o MOP kat. III o dużych obszarach i funkcjach jak np. w okolicach Mławy, Wiśniewa, Zygmunta czy miejscowości Rybitwy Kokoszki - Rybitwy Zamoście uzupełniony dodatkowo o konkretne nowe wskazania lokalizacyjne.</p>	<p>organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która przedstawiała przebieg drogi w następujących wariantach – wariant 1, wariant 2, wariant 4, wariant 4a oraz wariant 4/R. Przedłożona dokumentacja nie uwzględniała rozwiązań projektowych MOP. Jednocześnie na podstawie przedłożonego raportu organy uczestniczące w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym (Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie) dokonały wymaganych prawem uzgodnień. Opis elementów przyrodniczych środowiska dostarczył koniecznych informacji do ustalenia przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. W oparciu o dane zawarte w raporcie oś oraz ww. uzgodnienia, zostały sformułowane warunki realizacji przedsięwzięcia, które zminimalizują wpływ na środowisko w tym na zdrowie i życie ludzi. Zalecenia dotyczące lokalizacji MOP – ów w sposób zapewniający ochronę środowiska przyrodniczego w ich otoczeniu zostały zawarte w pkt 3.23. sentencji niniejszej decyzji.</p>
1.7.	<p>Uwaga dotycząca złego stanu opracowanych map oddziaływania akustycznego dyskwalifikujący ich projektanta i program służący do ich wykonania, który nie uwzględnia uwarunkowań terenowych mających wpływ na ustalenie przebiegu izolinii hałasu i zakresu jego oddziaływania na środowisko oraz lokalizację urządzeń ochrony.</p>	<p>W opinii organu raport oś wraz z uzupełnieniami został wykonany zgodnie z zapisami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.</p>
1.8	<p>Wniosek o uzupełnienie prognozy oddziaływania hałasu i opracowanie dotyczące 2024 r. z uwagi na zbyt duży okres czasu między przedstawionymi prognozami na rok 2014 i 2034. Dotyczy to również zaprezentowanych prognoz ruchu, które winny być uzupełnione o aktualne dokonane w b.r. pomiary co może mieć wpływ na zrewidowanie posadowienia wybranych węzłów drogowych.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Odp. jak do wniosku 1.4. Ponadto, prognozy o których mowa powyżej zostały określone przy wykorzystaniu specjalistycznego oprogramowania (Program Traffic Noise 2006 SE) - do prognozowania hałasu drogowego dla dróg miejskich i pozamiejskich, bazujący na metodyce zalecanej w Dyrektywie 2002/49/EU. Organ nie widzi uzasadnienia dla ich ponownego przeprowadzania. Dodatkowo należy zaznaczyć, że w celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt 4.1. sentencji decyzji). Natomiast analiza porealizacyjna, do wykonania której zobowiązano Inwestora w pkt 5. sentencji decyzji, ma na celu dokonanie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń</p>

		akustycznych i zweryfikowanie rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska Inwestor będzie miał obowiązek zastosowania odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń, w tym wykonanie ewentualnych ekranów akustycznych w rejonach dla których prognoza obliczeniowa wykaze przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu po roku 2014 (do roku 2034) (pkt 3.3. sentencji decyzji). Zaś w sytuacji, w której standardy w środowisku, nie będą mogły być dotrzymane, obowiązkiem Inwestora będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
1.9.	Wniosek o zrewidowanie celowości posadowienia węzłów drogowych w miejscach o mało znaczących powiązaniach drogowo – komunikacyjnych jak np. węzeł Warszawska, Kuklin, Modła, Dłużniewo z jednoczesnym pominięciem węzła Płońsk – Pn, potencjalnego węzła w okolicach Szymak, nowego usytuowania węzła Modła, Uniszki, Cegielnia czy Uniszki Zawadzkie. Rozważenia wymaga możliwość zastosowania węzłów typu WA w miejscowościach Modła, Dreglin, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska, m.in. poprzez spadek emisji substancji szkodliwych dla środowiska.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na jego techniczny charakter. Organ przeprowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w oparciu m.in. o przedłożony raport „oos” wraz z uzupełnieniami. Zebrana dokumentacja zawiera dane na temat przedsięwzięcia, które stanowią podstawę do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, odp. jak do wniosku 1.6.
1.10.	Uwaga dotycząca omińnięcia problemu rozwiązań komunikacyjnych, obsługi komunikacyjnej (lokalizację przystanków PKS) czy zachowania ciągłości dróg serwisowych i alternatywnych wzdłuż planowanej trasy S – 7. Złe rozwiązania zniweczą zastosowane środki ochrony akustycznej na S – 7 oraz spotęgowanie ruchu pojazdów osobowych i ciężkich na odcinkach międzywęzłowych dróg serwisowych i alternatywnych dla których nie przewidziano żadnych metod ochrony.	Odp. jak do wniosku 1.9. Organ stwierdził, że w raporcie oos zawarta została wystarczająca informacja dotycząca dróg serwisowych niezbędna do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, organ informuje, że w raporcie „oos” przewidziano możliwość wykonania jezdni zbiorczych dla prowadzenia komunikacji autobusowej, a także jezdni serwisowych dla zachowania ciągłości powiązań i obsługi lokalnej.
1.11.	Wniosek o przeprowadzenie dodatkowej weryfikacji lokalizacyjnych przejść dla zwierząt nie pokrywających się z rzeczywistymi korytarzami ekologicznymi, które wręcz zostaną przerwane, m.in. z powodu braku budowy takich samych przejść na drogach alternatywnych wzdłuż trasy S – 7 zwłaszcza po starym śladzie DK Nr 7.	Wniosek uwzględniony. Po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów zebranych w sprawie – w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie, a także w celu zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi Inwestor został zobowiązany do wykonania przejść górnych i dolnych dla zwierząt dużych, średnich i małych oraz przepustów dla małych zwierząt i płazów, których parametry oraz lokalizację określono w pkt 3.11, 3.12, 3.13 i 3.14 sentencji decyzji). W opinii organu ww. przejścia zapewniają

		ochronę środowiska przyrodniczego w granicach „krajowych” form ochrony oraz poza nimi, jak również zapewniają prawidłowe funkcjonowanie gatunków oraz siedlisk będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000 znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji.
1.12.	Wniosek o uzupełnienie mapy uwarunkowań środowiskowych o istotne elementy podlegające, m. in. ochronie przyrodniczej. Przykładem jest użytek ekologiczny ustanowiony w b. r. obok DK Nr 7 w Mławie.	Wniosku nie uwzględniono. Użytek ten nie znajduje się w strefie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. Krawędź trasy głównej w wariantcie wybranym do realizacji przebiega w odległości około 1800 m od granic przedmiotowego użytku ekologicznego. Ponadto, realizacja drogi S-7 w wybranym wariantcie 4/R pozytywnie wpłynie na ten użytek ze względu na oddalenie przebiegu trasy S7 od istniejącej drogi krajowej Nr 7, co zmniejszy oddziaływanie akustyczne drogi na ten obiekt.
1.13.	Wniosek o usunięcie mało istotnych, ale irytujących błędów jak np. numeracji załączników do ROOŚ gdzie pod zał. Nr 1 w przedłożonych materiałach widnieje zał. Nr 10 co powoduje, że żaden nr załączników nie odpowiada rzeczywistości.	Wniosku nie uwzględniono. Poruszane kwestia nie mają wpływu na rozstrzygnięcie organu.
1.14.	Uwaga w sprawie nieodpowiadającemu rzeczywistości stwierdzeniu, że warianty drogi S – 7 przebiegają w znacznym oddaleniu od obiektów zabytkowych i chronionych i nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego oddziaływania na zabytki zaś krajobraz kulturowy nie ma cech świadczących o jego wartości zabytkowej w postaci wymagającej korekt projektu. Jaskrawym zaprzeczeniem takich oświadczeń jest sytuacja grożąca wręcz likwidacją zabytkowej kolejki wąskotorowej czy sieć bunkrów linii obronnej z 1939 r. położona na terenie chronionym i o cennych walorach przyrodniczych i krajobrazowych.	Odp. jak do wniosku 1.4. Odnosząc się do aktualnie istniejącego na tym obszarze stanu środowiska, w tym obiektów zabytkowych i krajobrazu kulturowego organ informuje, że w rozdz. 21 raportu „oos” dotyczącym oddziaływania trasy na środowisko kulturowe i dobra materialne został przeanalizowany wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na zabytki znajdujące się w rejonie projektowanej drogi, w tym na zabytkową Mławską Kolejke Wąskotorową. Ponadto, organ informuje, że lokalizacja obiektów zabytkowych i obiektów objętych ochroną konserwatorską oraz stanowisk archeologicznych została przedstawiona w załączonej do raportu Mapie Uwarunkowań Środowiskowych, w postaci zakreskowanych obszarów.
1.15.	Wniosek w sprawie poważnego traktowania stron i społeczeństwa poprzez eliminowanie „teoretycznego” terminu 21 dni do zgłoszenia uwag i wniosków, który został zbyt pochopnie usytuowany w okresie „Wszystkich Świętych” i innych dni wolnych od pracy co skutkowało praktycznym skróceniem tego terminu do 14 dni odliczając dni wolne od pracy i może stanowić istotne ograniczenie uprawnień ustawowych co wymaga stosownej interpretacji przepisów.	Wniosek bezzasadny. Organ nie podziela stanowiska Wnoszącego. Zdaniem organu przeprowadzono konsultacje społeczne w sposób prawidłowy informując o tym zainteresowane społeczeństwo poprzez obwieszczenia umieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Urzędzie Miasta w Mławie, Urzędzie Gminy Wiśniewo, Urzędzie Gminy Stupsk, Urzędzie Gminy Strzegowo, Urzędzie Gminy Gliniojeck, Urzędzie Gminy Baboszewo, Urzędzie Miejskim w Płońsku, w Urzędzie Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej i w BIP-e organu. Termin na składanie uwag i wniosków w przedmiotowym postępowaniu

		został wyznaczony przez organ dwukrotnie w dniach od dnia 15 października 2010 r. do dnia 5 listopada 2010 r. oraz w dniach 12 kwietnia 2011 r. do 2 maja 2011 r. co zdaniem organu umożliwiło wszystkim zainteresowanym udział w postępowaniu, zapoznania się z zebraną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. Organ przeanalizował uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, tj. zgłoszone w trakcie ww. terminów oraz wnioski złożone w toku przedmiotowego postępowania przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w jej treści przedstawił sposób ich wykorzystania.
Wnioski i uwagi złożone w terminie ponownych 21 dni udziału społecznego tj. od 12 kwietnia 2011 do 2 maja 2011 r.		
Lp.2.	Stowarzyszenie Zwykle „PRZYJAZNA i BEZPIECZNA 7 –ka,, pismem z dnia 2 maja 2011 r.	
2.1.	Wniosek o merytoryczne rozpatrzenie i uwzględnienie dotychczas zgłoszonych wniosków dotyczących społecznej wersji przebiegu trasy S -7, opisanym m.in. w piśmie z dnia 07.09.2009 r. oraz o wskazanie społecznego wariantu jako wariantu do realizacji, po ewentualnym przeprowadzeniu ponownej rozprawy administracyjnej lub innej dogodnej dla Inwestora i RDOŚ w Warszawie formie.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na jego techniczny charakter. Organ przeprowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, m.in. w oparciu o przedłożony raport oś wraz z uzupełnieniami. Raport zawiera dane na temat przedsięwzięcia, które stanowią podstawę do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która przedstawiała przebieg drogi w następujących wariantach – wariant 1, wariant 2, wariant 4, wariant 4a oraz wariant 4/R. Ponadto, organ informuje, że ww. wariant 4/R jest zmodyfikowanym wariantem 4, który został w trzech rejonach dostosowany do postulatów lokalnej społeczności zgłoszonych podczas rozpraw administracyjnych przeprowadzonych w dniach 16 października 2008 r. w Płońsku oraz 4 listopada 2008 r. w Mławie. Na wniosek mieszkańców osiedla przy ul. Biedronki w Mławie odsunięto trasę o około 200 m na wschód. Na wniosek mieszkańców Żurominka zaprojektowano wschodni wariant obwodnicy miejscowości. W rejonie Płońska, włączono lokalny układ komunikacyjny północnych rejonów miasta poprzez drogę wojewódzką nr 50 do projektowanej trasy S-7.
2.2.	Wniosek o merytoryczne rozpatrzenie i uwzględnienie stanowiska i uwag zawartych w piśmie z dnia 05.11.2011 r.	Wniosek uwzględniony. Odpowiedzi do uwag i wniosków zawartych w piśmie z dnia 05.11.2011 r. stanowią odp. do wniosków 1.1 – 1.15.
2.3.	Wniosek o dokonanie weryfikacji dotychczasowego sposobu informowania i podawania do publicznej wiadomości obwieszczeń i ogłoszeń w przedmiotowej sprawie. Za budzące uzasadnione wątpliwości należy uznać stosowaną praktykę	Wniosek nieuwzględniony. Organ wyjaśnia, że obwieszczenia wydawane w trakcie przedmiotowego postępowania były podawane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. były umieszczane w Biuletynie Informacji Publicznej organu prowadzącego postępowanie

	<p>uwiarygodniania i prostowania błędnych informacji o terminach i trybie dokonywania ogłoszeń. W obecnym postępowaniu stwierdzono takie nieprawidłowości w wywieszaniu obwieszczeń (brak m.in. ostatniego obwieszczenie w określonym terminie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Baboszewie). Co może stanowić istotne ograniczenie uprawnień społeczności i stron w trwającym postępowaniu.</p>	<p>administracyjne, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w urzędach gmin, przez tereny których przebiega przedsięwzięcie, w tym w Urzędzie Gminy Baboszewo. Ponadto, organ informuje, że posiada wszystkie obwieszczenia wydane w toku prowadzonego postępowania wraz z zamieszczonymi terminami ich wywieszenia oraz zdjęcia z tablicy ogłoszeń w ww. urzędach wraz z pisemnym potwierdzeniem okresu ich uwidocznienia.</p>
2.4.	<p>Wniosek o bezwzględne przywrócenie lokalizacji MOP i usytuowanie nowych w dotychczasowym postępowaniu. Za nieuzasadnione i pozbawione podstaw prawnych należy uznać ich wyeliminowanie pomimo przeprowadzonych konsultacji.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono. Odp. jak do wniosku 1.6.</p>
2.5.	<p>Wniosek o udostępnienie pełne wnioskowanych dotychczas dokumentów m.in. o 3 wariantach. Wyjaśnienia wymaga dlaczego pomimo braku informacji na temat 3 wariantu w postanowieniu GDOŚ z dnia 29.04.2011 r. wariant ten występuje w postanowieniu PWIS w Warszawie z dnia 01.04.2011 r. na str.3.</p>	<p>Wniosek nie został uwzględniony. Odp. jak do wniosku 2.1.</p>
2.6.	<p>Wniosek o uzasadnienie w jakim zakresie i stopniu zostały uwzględnione i wykorzystane wskazania wynikające z decyzji GDOŚ z dnia 01.04.2010 r.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. Odp. jak do uwagi 1.1. Ponadto, przed wydaniem niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie biorąc pod uwagę wskazania organu odwoławczego, wystąpił ponownie do odpowiednich organów ochrony środowiska oraz organów inspekcji sanitarnej o dokonanie stosownych uzgodnień w aspekcie uwarunkowań środowiskowych, a także zobowiązał Inwestora do weryfikacji i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz zaktualizowania dołączonych do niego map, w szczególności w zakresie uszczegółowienia lokalizacji planowanych do realizacji przejść dla zwierząt, m.in. raport „ooś” był trzykrotnie uzupełniany przez Inwestora – w dniu 23 lipca 2010 r. i w dniu 19 sierpnia 2010 r. oraz w dniu 15 lutego 2011 r.</p>

W trakcie prowadzonego postępowania wyznaczono również dwa siedmiodniowe terminy na zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie przed wydaniem niniejszej decyzji. W trakcie trwania tych terminów wnioski i uwagi złożyli:

- 1) Stowarzyszenie zwykle „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” pismem z dnia 3 grudnia 2010 r., z dnia 16 grudnia 2010 r. oraz z dnia 17 czerwca 2011 r.
- 2) Państwo Alina i Bogumił Jackowscy w dniu 3 czerwca 2011 r.

Wnioski stowarzyszenia zwykłego „Przyjazna i Bezpieczna 7 - ka” z dnia 3 grudnia 2010 r. dotyczyły tych samych kwestii co wnioski złożone w terminie konsultacji społecznych, tj. w terminie od 15 października 2010 r. do 5 listopada 2010 r., do których stanowisko organu zostało przedstawione w powyższej tabeli. Uwagi i wnioski złożone pismem z dnia 16 grudnia 2010 r. w dużej mierze także pokrywały się z wnioskami złożonymi w ww. terminie konsultacji społecznych, z wyjątkiem zagadnień, których sposób rozpatrzenia przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.3.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
3.1.	Uwaga dotycząca braku w aktach sprawy pełnomocnictwa dla Dyrektora Oddziału GDDKiA w Warszawie: Pana Wojciecha Dąbrowskiego będącego załącznikiem do wniosku GDDKiA – O/WA – P.2.1.D/400/433/2008 r., z dnia 17.06.2008 r. oraz pełnomocnictwa dla Zastępcy Dyrektora Oddziału GDDKiA w Warszawie Pana Stanisława Dmuchowskiego, które zostało dostarczone do akt w dniu 15.12.2010 r. w formie kserokopii faksu przesłanego pełnomocnictwa udzielonego w dniu 26.08.2005 r.	Pełnomocnictwa dla osób reprezentujących Inwestora wraz z innymi załącznikami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia znajdują się w aktach sprawy.
3.2.	Uwaga dotycząca streszczenia raportu o oddziaływaniu na środowisko z sierpnia 2010 r., że nie odpowiada wymogom streszczenia, m. in. z powodu stosowania specjalistycznego języka (metoda rangowania do przypisywania wag procentowych na str. 56), zbyt dużej objętościowo zawartości (ok. 60 str.) zawierającej dosłownie przepisane części tekstu jednolitego raportu przy jednoczesnym pominięciu istotnych informacji dotyczących np. zagrożeń i szkód możliwych dla zabytków i krajobrazu kulturowego czy znaczne ograniczenia tekstowe dotyczące czynników ryzyka wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska na analizowanym odcinku trasy S – 7.	Odp. jak do wniosku 1.4. Jednocześnie informuje, że w trakcie dwukrotnie wyznaczonego w przedmiotowym postępowaniu terminu „konsultacji społecznych” do organu nie wpłynęły żadne uwagi dotyczące czytelności i zawartości załączonej do wniosku dokumentacji, w tym do streszczenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, oprócz przedmiotowego wniosku.
3.3.	Uwaga, że załączone do raportu rysunki nie zawierają aktualnego – po dokonanej korekcie początku opracowania – pikietaż, który jest dodatkowo mało czytelny w stopniu wręcz uniemożliwiającym lokalizację planowanych urządzeń ochrony środowiska, dodatkowo prognozowane zasięgi oddziaływania akustycznego i zanieczyszczenia powietrza budzą uzasadnione wątpliwości co do ich rzeczywistych prognoz (różnorodność zastosowanych map).	Wskazywane niezgodności zostały skorygowane w uzupełnieniu do raportu ooś, przedłożonym przez Inwestora w dniu 15.02.2011 r.. Wzmiankowane uzupełnienie było dołączone do raportu ooś i dostępne w momencie wyłożenia do wglądu dla społeczeństwa w wyznaczonym terminie, tj. w dniach od 12 kwietnia 2011 r. do 2 maja 2011 r.,
3.4.	Uwaga w sprawie istotnych rozbieżności pomiędzy zawartością map będących załącznikami do ROOS w wersji papierowej a zawartością map w wersji elektronicznej. Najbardziej jaskrawym przykładem są arkusze 1 – 3 rysunku 3 E prezentujące urządzenia ochrony środowiska dla wariantu 4/R, które w wersji elektronicznej nie zawierają oznaczonych wyznaczonych potencjalnych rejonów możliwego usytuowania MOP, które są zaznaczone w wersji papierowej map, gdzie w legendzie powielono odpowiednie oznaczenia, wbrew	Odp. jak do wniosku 3.3.

	zapewnieniu raportu (7) we wszystkich pozostałych wariantach nie zapewniono tych odpowiednich oznaczeń MOP pomijając celowość ich opracowania mając na uwadze obowiązujące unormowania prawne.	
3.5.	Uwaga dotycząca zaproponowanych w ROOS nowych rozwiązań m. in. w sprawie przejść ekologicznych nie zostały poddane szerszym konsultacjom społecznym przewidzianym w trybie ustawowym.	W toku przedmiotowego postępowania przeprowadzono w sposób prawidłowy konsultacje społeczne poprzez dwukrotne wyznaczenie „21-dniowego” terminu, w trakcie którego wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z dokumentacją zgromadzoną w sprawie, w tym m.in. informacje o zaproponowanych w raporcie przejściach dla zwierząt oraz złożyć uwagi i wnioski.

Wniosek Państwa Aliny i Bogumiła Jackowskich złożony w dniu 3 czerwca 2011 r. dotyczył zmiany przebiegu korytarza trasy ekspresowej S-7 na odcinku biegnącym przez działkę 1082, i odsunięcia jej przebiegu od budynku mieszkalnego w celu zmniejszenia jej szkodliwego oddziaływania na warunkach mieszkaniowe Wnoszących. 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.

Uwagi i wnioski złożone przez stowarzyszenie zwykle „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” w dniu 20 czerwca 2011 r. w części pokrywały się z wnioskami złożonymi przez Stronę w toku prowadzonego postępowania. Wnioski te dotyczyły, m.in. sposobu informowania i podawania do publicznej wiadomości obwieszczeń i ogłoszeń w przedmiotowej sprawie, braku zgody na możliwą lokalizację MOP przedstawionych w dokumentacji, niezapewnienia prawidłowej ochrony obiektów zabytkowych, pominięcie w raporcie analizy wariantu 3 oraz nieodniesienia się do wskazań wynikających z decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 1 kwietnia 2010 r. Wnoszący zwrócił także uwagę na proponowaną lokalizację węzłów drogowych, które stanowią wg Wnoszącego zagrożenie dla istniejącego środowiska przyrodniczego, m.in. w Węźle „Dłużniewo” na terenie lokalnego korytarza ekologicznego rzeki Raciążnicy. Organ uwzględnił przedmiotowy wniosek w pkt 3.11.9. sentencji decyzji i zobowiązał Inwestora do wykonania przejścia dla dużych zwierząt, dolnego pod mostem nad doliną rzeki Raciążnica, przy jednoczesnym zachowaniu naturalnego koryta rzeki i porastającej roślinności, a także suchych pasów terenu o szerokości co najmniej 15 m po obu stronach koryta by umożliwić swobodną migrację zwierząt. Jednocześnie rodzaj rozwiązań konstrukcyjnych mostów na rzekach Wkra i Raciążnica pozwoli na niezakłócony przepływ wód rzeki Wkry i rzeki Raciążnicy, a także na utrzymanie ciągłości systemu brzegowego rzeki oraz umożliwi migrację fauny wzdłuż doliny rzecznej oraz w jej wodach. We wniosku z dnia 20.06.2011 r. Wnoszący zaznaczył również, że wykonana inwentaryzacja przyrodnicza nie uwzględnia rzeczywistego stanu czego przykładem jest np. stwierdzona obecność nietoperzy w okolicy Mławy. W odpowiedzi na ww. wniosek organ informuje, że przedłożony przez Inwestora raport oos wraz z aneksem został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy PoS i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Przy opracowywaniu raportu wykorzystano dostępne materiały dotyczące gatunków występujących w rejonie planowanej trasy oraz sporządzone inwentaryzacje przyrodnicze. Dane z tych dokumentów zostały przywołane w raporcie. W oparciu o dane zawarte w raporcie oos zostały sformułowane warunki realizacji przedsięwzięcia, które zminimalizują wpływ na środowisko, w tym na cenne przyrodniczo i chronione obszary oraz gatunki roślin i zwierząt.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowej inwestycji Inwestor wystąpił o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swoją prośbę pilną koniecznością rozbudowy drogi krajowej Nr 7 na odcinku objętym wnioskiem do parametrów drogi ekspresowej ze względu na duże obciążenie ruchem

zarówno pojazdami ciężarowymi, jak i osobowymi oraz niedostatecznym wyposażeniem jej w urządzenia bezpieczeństwa co stwarza zagrożenie w ruchu drogowym na przedmiotowym odcinku drogi. Celem rozbudowy drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej jest poprawa warunków i stanu bezpieczeństwa ruchu na jednej z najważniejszych dróg w kraju oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych o istotnym znaczeniu w połączeniach międzynarodowych. Droga ma zasadnicze znaczenie dla połączeń międzyregionalnych, pełni istotną funkcję turystyczną oraz rolę ważnej arterii dla przewozów towarowych. Dostosowanie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej wyeliminuje liczne niebezpieczne punkty zagrożeń w ruchu oraz znacznie skróci czas podróży pomiędzy odległymi celami, dlatego podjęcie natychmiastowych działań naprawczych w ramach rozbudowy drogi stwarzającej właściwe warunki ruchu dla wszystkich potencjalnych jej użytkowników oraz ograniczającej uciążliwość ciągu komunikacyjnego, należy uznać za niezbędne ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Ponadto, Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest odpowiedzialny za wdrażanie polityki państwa w zakresie transportu poprzez realizację celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. zawartych w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego”, uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r. Rozbudowa przedmiotowej drogi nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku objętym wnioskiem jest działaniem służącym realizacji tej polityki, m. in. poprzez podejmowanie działań mających na celu usunięcie niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, a tym samym zapewnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Jednocześnie przedmiotowe przedsięwzięcie wpisane jest na listę projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (nr 6.1-20) – „Budowa odcinków drogi ekspresowej S - 7, będącej częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łączącej Gdańsk (A1) z Rabką”. Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny 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 celem głównym POIiŚ: "Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 6. sentencji decyzji). Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie 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.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Attowska

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego 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.