



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 22 grudnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-027/08

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

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „ustawa 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 „ustawa ooś”), art. 104 i 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 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:**

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 (istniejący pikietaż drogi krajowej Nr 7) do początku obwodnicy Płońska według wariantu 4/R na terenie gmin: Wieczfnia Kościelna, Szydłowo, Mława, Wiśniewo, Stupsk, Strzegowo, Glinojec, Baboszewo, Płońsk.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

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

1. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00).
2. Roboty organizować w taki sposób, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie w pobliżu zabudowań mieszkalnych. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprzętu będącego w bardzo dobrym stanie technicznym, o niskim poziomie emisji spalin, oraz o małej uciążliwości akustycznej.
3. Ograniczyć skutki wtórnego zapylenia w trakcie prowadzenia prac budowlanych poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (tam gdzie jest to możliwe), ograniczenie prędkości pojazdów na terenie budowy, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).

4. 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.
5. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
6. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zlokalizować poza:
 - 1) granicami i sąsiedztwem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 - Subniecka Warszawska,
 - 2) dolinami rzek: Wkra, Raciażnica, Topielica i innych cieków powierzchniowych i zbiorników wodnych,
 - 3) 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),
 - 4) terenami leśnymi,
 - 5) obszarami sąsiadującymi z zabudową chronioną akustycznie.
7. Z uwagi na możliwą obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (rozpoczęcie prac sprzętu ciężkiego) winno nastąpić poza sezonem lęgowym ptaków, czyli w okresie od końca sierpnia do połowy lutego; w okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, winno się dokonywać regularnych kontroli ornitologicznych terenu; w przypadku zidentyfikowania chronionych gatunków ptaków w rejonie przedsięwzięcia zastosować się do przepisów dot. ochrony gatunkowej.
8. Drogi dojazdowe do placu budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
9. Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
10. Odpady w postaci mas roślinnych - części zielone, kora, gałęzie, korzenie - rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym podmiotom.
11. Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany, powstające w trakcie robót ziemnych, wykorzystywać we własnym zakresie lub przekazywać uprawnionym podmiotom; ww. odpady zagospodarować wyłącznie wówczas, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
12. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu. Zakazuje się poboru mas ziemnych i kruszyw budowlanych na potrzeby przedmiotowej inwestycji z terenów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220).
13. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych, w tym lampy fluorescencyjne, odpady zawierające rtęć oraz zużyte urządzenia zawierające substancje niebezpieczne, segregować i oddzielać od odpadów obojętnych, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
14. Składowanie i przetwarzanie odpadów powstających w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizować poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220).
15. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
16. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju, konserwacji maszyn budowlanych oraz tankowania pojazdów) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
17. Plac budowy wyposażać w środki służące do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych i skażenia gruntu przeprowadzić za pośrednictwem wykwalifikowanej firmy rekultywację skażonego obszaru za pomocą sorbentów; grunt oczyścić a zebrane zanieczyszczenia przekazać do utylizacji.
18. System odwadniający poddawać regularnej konserwacji, dotyczy to zarówno rowów, jak i zbiorników retencyjnych oraz separatorów i piaskowników.
19. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających.

20. Wycinkę drzew i krzewów oraz zdjęcie warstwy humusu wykonać poza sezonem wegetacyjnym oraz poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie od listopada do lutego.
21. Wycinkę drzew należy poprzedzić szczegółową inwentaryzacją; drzewa przewidziane do wycięcia należy szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów, a w przypadku ich identyfikacji należy zastosować się do przepisów dot. ochrony gatunkowej.
22. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie, zaś miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ich ochronę.
23. Zabezpieczyć za pomocą osłon pnie i korony drzew znajdujących się w rejonie prac budowlanych a nieprzewidzianych do wycinki.
24. Pozostawić misy ziemne o wymiarach co najmniej 2x2 m wokół drzew w przypadku zmiany nawierzchni naturalnej na sztuczną lub utwardzania gruntu.
25. 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.
26. Prace przy budowie przepraw przez rzekę Wkrę i inne rzeki prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający niszczenie roślinności, zwłaszcza zadrzewień lęgowych.
27. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
28. Nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
29. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy.
30. Podczas prowadzenia prac zachować ich etapowość tak, aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrodenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.
31. W miejscach bytowania płazów (np. tereny podmokłe, zbiorniki wodne) prace budowlane prowadzić z niezwykłą starannością; prowadzone prace nie mogą wpłynąć na naturalny charakter cieków, zbiorników wodnych, należy zagwarantować ich ochronę przed zanieczyszczeniem oraz zasypaniem, a także nie można dopuścić do zaburzenia stosunków wodnych na terenach wrażliwych.
32. Przejścia dla zwierząt regularnie oczyszczać i konserwować.
33. Likwidację gniazd bociana białego przeprowadzić przed rozpoczęciem prac budowlanych poza okresem lęgowym (trwającym od marca do lipca włącznie); przed przystąpieniem do likwidacji gniazd zainstalować, po konsultacji z ornitologiem, w miejscach przez niego wskazanych i za zgodą władającego gruntem, zastępcze platformy gniazdowe dla bocianów.
34. 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:
 - 1) budki dla kowalików: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 2) budki dla pełzaczy: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 3) budki typu „A”, „A-”: 80 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
 - 4) budki typu „B”: 40 sztuk przy skraju lasu na wysokości minimum 3.5 m, do 10 budek/ha;
 - 5) budki typu „D”: 5 sztuk pojedynczo w starych drzewostanach na wysokości minimum 5 m; oraz przeprowadzać ich coroczną konserwację.
35. Ograniczyć do minimum ingerencję w przecinane przez trasę cieków wodne, w szczególności wykluczyć dodatkowe regulowanie tych cieków w związku z budową przepustów drogowych oraz w pobliżu planowanych mostów.

III. W projekcie budowlanym uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w następujących miejscach (pikietaż roboczy):
 - 1) od km 2+780 do km 3+210, ekran o długości 430 m, po str. zachodniej drogi;
 - 2) od km 4+000 do km 4+930, ekran o długości 930 m, po str. wschodniej drogi;
 - 3) od km 5+730 do km 6+100, ekran o długości 370 m, po str. zachodniej drogi;
 - 4) od km 5+920 do km 6+390, ekran o długości 470 m, po str. wschodniej drogi;
 - 5) od km 7+720 do km 7+940, ekran o długości 220 m, po str. zachodniej drogi;
 - 6) od km 10+000 do km 10+180, ekran o długości 180 m, po str. zachodniej drogi;
 - 7) od km 10+180 do km 10+460, ekran o długości 280 m, po str. wschodniej drogi;

- 8) od km 12+800 do km 13+150, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
- 9) od km 12+890 do km 13+270, ekran o długości 380 m, po str. zachodniej drogi;
- 10) od km 14+440 do km 14+840, ekran o długości 400 m, po str. zachodniej drogi;
- 11) od km 14+450 do km 14+800, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
- 12) od km 14+620 do km 14+870, ekran o długości 250 m, po str. wschodniej drogi;
- 13) od km 16+520 do km 16+760, ekran o długości 240 m, po str. wschodniej drogi;
- 14) w km 18+870 do km 19+880, ekran o długości 1010 m, po str. wschodniej drogi;
- 15) od km 19+180 do km 19+660, ekran o długości 480 m, po str. zachodniej drogi;
- 16) od km 21+940 do km 22+440, ekran o długości 500 m, po str. wschodniej drogi;
- 17) od km 23+100 do km 23+430, ekran o długości 340 m, po str. wschodniej drogi;
- 18) od km 25+840 do km 26+190, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
- 19) od km 27+080 do km 27+360, ekran o długości 280 m, po str. wschodniej drogi;
- 20) od km 29+470 do km 29+870, ekran o długości 400 m, po str. zachodniej drogi;
- 21) od km 30+270 do km 30+750, ekran o długości 480 m, po str. zachodniej drogi;
- 22) od km 32+740 do km 33+130, ekran o długości 390 m, po str. wschodniej drogi;
- 23) od km 32+800 do km 33+090, ekran o długości 290 m, po str. zachodniej drogi;
- 24) od km 33+890 do km 34+310, ekran o długości 420 m, po str. wschodniej drogi;
- 25) od km 36+430 do km 36+730, ekran o długości 300 m, po str. zachodniej drogi;
- 26) od km 36+520 do km 36+880, ekran o długości 360 m, po str. wschodniej drogi;
- 27) od km 37+600 do km 37+980, ekran o długości 380 m, po str. wschodniej drogi;
- 28) od km 39+110 do km 39+520, ekran o długości 410 m, po str. zachodniej drogi;
- 29) od km 39+880 do km 40+140, ekran o długości 260 m, po str. wschodniej drogi;
- 30) od km 40+440 do km 40+760, ekran o długości 280 m, po str. zachodniej drogi;
- 31) od km 40+850 do km 41+080, ekran o długości 230 m, po str. wschodniej drogi;
- 32) od km 41+100 do km 41+300, ekran o długości 200 m, po str. wschodniej drogi;
- 33) od km 41+550 do km 41+890, ekran o długości 340 m, po str. wschodniej drogi;
- 34) od km 43+350 do km 43+750, ekran o długości 400 m, po str. wschodniej drogi;
- 35) od km 44+330 do km 44+610, ekran o długości 280 m, po str. zachodniej drogi;
- 36) od km 44+360 do km 44+640, ekran o długości 280 m, po str. wschodniej drogi;
- 37) od km 44+660 do km 45+140, ekran o długości 480 m, po str. wschodniej drogi;
- 38) od km 46+280 do km 46+550, ekran o długości 270 m, po str. zachodniej drogi;
- 39) od km 46+500 do km 46+700, ekran o długości 200 m, po str. wschodniej drogi;
- 40) od km 46+720 do km 47+060, ekran o długości 340 m, po str. wschodniej drogi;
- 41) od km 47+610 do km 48+620, ekran o długości 1010 m, po str. zachodniej drogi;
- 42) od km 48+610 do km 48+760, ekran o długości 150 m, po str. wschodniej drogi;
- 43) od km 48+780 do km 49+090, ekran o długości 310 m, po str. wschodniej drogi;
- 44) od km 49+030 do km 49+550, ekran o długości 560 m, po str. zachodniej drogi;
- 45) od km 49+880 do km 50+140, ekran o długości 260 m, po str. zachodniej drogi;
- 46) od km 52+170 do km 52+560, ekran o długości 390 m, po str. wschodniej drogi;
- 47) od km 53+070 do km 53+800, ekran o długości 730 m, po str. wschodniej drogi;
- 48) od km 54+120 do km 55+610, ekran o długości 1490 m, po str. wschodniej drogi;
- 49) od km 54+120 do km 54+550, ekran o długości 430 m, po str. zachodniej drogi;
- 50) od km 55+270 do km 55+730, ekran o długości 460 m, po str. zachodniej drogi;
- 51) od km 56+120 do km 56+660, ekran o długości 540 m, po str. wschodniej drogi;
- 52) od km 56+750 do km 57+120, ekran o długości 370 m, po str. zachodniej drogi;
- 53) od km 57+200 do km 57+540, ekran o długości 340 m, po str. zachodniej drogi;
- 54) od km 57+200 do km 58+480, ekran o długości 1280 m, po str. wschodniej drogi;
- 55) od km 57+850 do km 58+390, ekran o długości 540 m, po str. zachodniej drogi;
- 56) od km 59+250 do km 59+560, ekran o długości 320 m, po str. zachodniej drogi;
- 57) od km 59+270 do km 59+710, ekran o długości 470 m, po str. wschodniej drogi;
- 58) od km 60+460 do km 61+160, ekran o długości 700 m, po str. zachodniej drogi;
- 59) od km 60+470 do km 61+750, ekran o długości 1280 m, po str. wschodniej drogi;
- 60) od km 61+570 do km 62+250, ekran o długości 680 m, po str. zachodniej drogi;
- 61) od km 62+520 do km 63+070, ekran o długości 550 m, po str. zachodniej drogi;
- 62) od km 62+520 do km 63+480, ekran o długości 960 m, po str. wschodniej drogi;
- 63) od km 63+950 do km 64+500, ekran o długości 550 m, po str. wschodniej drogi;
- 64) od km 64+540 do km 65+810, ekran o długości 1330 m, po str. zachodniej drogi;

- 65) od km 65+600 do km 66+490, ekran o długości 840 m, po str. wschodniej drogi;
 - 66) od km 66+260 do km 66+850, ekran o długości 590 m, po str. zachodniej drogi;
 - 67) od km 67+060 do km 67+710, ekran o długości 650 m, po str. zachodniej drogi;
 - 68) od km 67+060 do km 68+730, ekran o długości 670 m, po str. wschodniej drogi;
 - 69) od km 67+730 do km 69+490, ekran o długości 1760 m, po str. zachodniej drogi;
 - 70) od km 67+750 do km 68+100, ekran o długości 350 m, po str. wschodniej drogi;
 - 71) od km 68+650 do km 69+370, ekran o długości 720 m, po str. wschodniej drogi;
 - 72) od km 69+510 do km 70+490, ekran o długości 980 m, po str. zachodniej drogi;
 - 73) od km 70+490 do km 71+150, ekran o długości 660 m, po str. wschodniej drogi;
 - 74) od km 70+860 do km 72+230, ekran o długości 1370 m, po str. zachodniej drogi;
 - 75) od km 71+350 do km 71+980, ekran o długości 630 m, po str. wschodniej drogi;
 - 76) od km 72+230 do km 72+750, ekran o długości 520 m, po str. zachodniej drogi.
2. Wysokość ekranów akustycznych 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. Ekranu winny być nieprzezroczyste - w szczególności zbudowane z elementów drewnianych lub glinianych, bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, obsadzone szybko rozwijającymi się pnączami; dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych ze względu na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi. W przypadku ich zastosowania umieścić na nich nadruki w postaci poprzecznych czarnych pasów w odstępach co 10 cm lub zastosować inne rozwiązania skutecznie minimalizujące ryzyko zderzeń ptaków z ekranami.
 4. 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).
 5. Pasy zieleni izolacyjnej o charakterze ekranującym na odcinkach przebiegających w rozległych terenach otwartych.
 6. Zaprojektowanie dodatkowych ekranów akustycznych w km: od 49+400 do 49+550 (wzdłuż projektowanej drogi lokalnej po stronie zachodniej), od 51+750 do 52+200 (wzdłuż projektowanej drogi lokalnej po stronie zachodniej) w celu zabezpieczenia terenów podmokłych i zbiorników wodnych (potencjalne lęgowiska ptaków).
 7. Zlokalizowanie miejsc obsługi pasażerów (MOP) poza obszarami leśnymi, z dala od cennych siedlisk przyrodniczych (obszary wodno-błotne) a także min. 500 m od przejść dla dużych i średnich zwierząt.
 8. Wykonanie planowanego przedsięwzięcia z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.
 9. Odprowadzanie wód opadowych z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych.
 10. Szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi na terenie mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych.
 11. Wstępne podczyszczanie wód opadowych z zawiesiny w osadnikach zespolonych ze zbiornikami retencyjnymi oraz w osadnikach zlokalizowanych na ujściach rowów odwadniających do cieków oraz urządzenia ograniczające przepływ w celu kontroli przepływu.
 12. Zastosowanie separatorów podczyszczających wody opadowe z substancji ropopochodnych wzdłuż projektowanej drogi.
 13. Przejścia dla dużych i średnich zwierząt w następujących lokalizacjach:
 - 1) przejście górne w km 9+100 o wymiarach: szerokość od 40 m (w najwęższej środkowej jego części) do 60 m; stosunek szerokości do długości przejścia powinien wynosić min. 0,8, a nachylenie powierzchni winno być mniejsze od 15 %;
 - 2) przejście górne w km 10+550 o parametrach jw., tereny przylegające do przejścia należy doleścić: w bezpośrednim sąsiedztwie drogi (około 200 m) pasem szerokości 200 m w każdą stronę przejścia, natomiast w większym oddaleniu od drogi pasem o łącznej szerokości 200 m, tak by stworzyć funkcjonalne połączenie z pobliskimi lasami;
 - 3) przejście dolne w km 29+960 zintegrowane z przejazdem gospodarczym poszerzonym o min. 20 m, o wysokości min. 5 m i współczynnikiem względnej ciasnoty powyżej 1,5; tereny przylegające do przejścia (działki nr ew. 185 i 186 w miejscowości Baraki) należy zalesić, tak by stworzyć funkcjonalne połączenie z pobliskimi lasami;
 - 4) w km 36+897 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m oraz o długości 180 m;

- 5) przejście dolne w km 38+500 o wymiarach: szerokość min. 20 m, wysokość min. 5 m i współczynnika względnej ciasnoty powyżej 1,5;
 - 6) w km 40+247 – 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;
 - 7) w km 56+617 – przejście górne o szerokości od 40 m (w najwęższej środkowej części) do 60 m oraz długości 180 m;
 - 8) przejście górne w km 59+100 o wymiarach: szerokość od 40 m (w najwęższej środkowej jego części) do 60 m; stosunek szerokości do długości przejścia powinien wynosić min. 0,8, a nachylenie powierzchni winno być mniejsze od 15 %; tereny przylegające do przejścia należy zalesić po wschodniej stronie drogi pasem o szerokości 200 m zewężającym się do 100 m tak, by stworzyć funkcjonalne połączenie z pobliskimi lasami;
 - 9) w km 62+695 – 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.
14. Przejścia dla średnich zwierząt o parametrach: szerokości co najmniej 6 m, wysokości 2,5 m przy zachowaniu współczynnika względnej ciasnoty min. 0,7 w km:
km 17+100, km 22+450, km 32+000, km 35+500, km 43+400, km 45+800, km 49+300, km 51+700, km 61+000, km 66+400, km 69+600.
 15. Przejścia dla małych zwierząt (innych niż płazy) o minimalnej szerokości 2,5 m i wysokości 1,5 m o współczynnika ciasnoty min. 0,7 w km:
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, oraz na ciekach w km: 4+250, 17+930, 19+380, 32+850, 53+750, 62+850.
 16. Strefy przejść dla zwierząt obsadzić roślinnością oraz wkomponować w krajobraz tj. odpowiednio zagospodarować, aby ich powierzchnia nie odróżniała się od warunków krajobrazowych po obu stronach drogi; przy przejściach górnych w rejonie obiektów mostowych, na barierach tych obiektów należy umieścić trójwarstwowe, izolowane akustycznie osłony przeciwołnieniowe, zaleca się zastosowanie konstrukcji drewnianych o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych ok. 220-250 cm; nasadzenia osłonowe oraz naprowadzające zwierzęta na przejścia wykonać rodzimymi gatunkami drzew i krzewów.
 17. Budowę przepustów dla płazów o wymiarach: szerokość min. 2 m , wysokość min. 1,5 m:
 - 1) na ciekach wodnych w km:
4+150, 4+500, 5+250, 5+500, 8+050, 10+950, 15+800, 17+100,
17+250, 17+900, 18+000, 18+300, 18+500, 18+850, 22+000, 22+400,
28+500, 28+650, 31+300, 31+500, 31+800, 32+000, 32+250, 32+900,
35+500, 36+000, 36+100, 40+450, 41+700, 43+400, 45+800, 40+475,
44+794, 49+300, 56+000, 56+400, 62+650, 68+220, 69+070, 69+540;
 - 2) w terenach otwartych w km:
4+000, 4+100, 4+200, 4+300, 4+400, 4+500, 4+600, 4+700, 4+800, 8+450, 10+800, 10+900 od 11+000, 11+050, 11+100, od 11+200 do 11+500 co 50m, 12+200, 12+300, 12+400, 12+500, 12+600, 12+700, 12+800, 12+900, 13+000, 13+100, 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, 14+600, 14+700, 14+800, 14+900, 15+000, 15+100, 15+150, 15+200, 15+250, 15+300, 15+400, 15+500, 15+600, 15+700, 15+800, od 16+000 do 16+400 co 100 m, 16+600, 16+700, 16+800, 16+900, 17+000, 17+100, 17+200, 17+300, 17+400, 17+500, 17+600, 17+700, 17+800, 17+900, 18+000, 18+100, 18+200, 18+300, 20+050, 21+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+200, 32+350, 32+450, 34+200, 35+400, 35+450, 35+500, 35+550, 35+600, 35+650, 35+700, 35+750, 35+800, 35+850, 35+900, 35+950, 36+000, 36+050, 36+100, 36+150, 36+200, 36+250, 36+300, 36+350, 36+400, 36+450, 36+500, 36+550, 36+600, 36+650, 36+700, 36+750, 49+000, 49+100, 49+200, 49+300, 49+400, 49+500, 49+600, 49+700, 49+800, 49+900, 50+000, od 50+150 do 51+650 co 50 m, 51+700, 51+750, 51+800, 51+850, 51+900, 51+950, 52+000, 52+050, 52+100, 52+150, 52+200, 53+500, 58+850, 59+400, 62+220, 63+200, 64+300, 64+350, 68+900.

Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą gleby, a w części przeznaczony dla zwierząt powinno posiadać wyrównaną powierzchnię. Na dnie przepustów suchych ułożyć luźno rozmieszczone kłody, karpie korzeniowe lub większe kamienie, dające częściową osłonę zwierzętom

- i utrudniające dostęp ludzi; w przypadku przejść zespolonych z ciekami wodnymi zainstalować półki o szerokości 0,5 – 1 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz a koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia.
18. Przejścia dla zwierząt, które jako obiekt inżynierski winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia tak, aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.
 19. Zastosowanie przy przejściu dla płazów betonowych płotków o wysokości minimum 0,5 m oraz o długości ustalonej z herpetologiem, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia.
 20. Wyposażenie dróg budowanych równoległe do projektowanej trasy w obiekty umożliwiające migracje zwierząt na wysokości wyznaczonych przepustów i przejść dla zwierząt.
 21. 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 wyгородzenia siatką o ww. parametrach na odcinkach po 600 m od przejścia lub przepustu w obie strony.
 22. Lokalizacja ogrodzenia względem terenu i jezdni:
 - 1) ogrodzenie prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający;
 - 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.
 23. Zlokalizowanie wszelkich planowanych obiektów związanych z siecią odwodnień i inną infrastrukturą zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych dla zwierząt.
 24. Oznakowanie istniejącej drogi S7 w rejonie projektowanych dla planowanej drogi ekspresowej przejść dla zwierząt znakami ostrzegającymi przed migrującymi zwierzętami oraz ograniczającymi prędkość.
 25. Nasadzenia zieleni wykonywane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
 - 1) jako dogęszczenie w strefie brzegowej lasów w miejscach realizacji wycinek pod pas drogowy w kompleksach leśnych w km:
 - 8+300 - 9+500 po obu stronach drogi;
 - 37+000 - 39+750 po obu stronach drogi;
 - 45+400 - 46+400 po obu stronach drogi;
 - 47+000 - 47+500 po prawej stronie drogi;
 - 47+000 - 48+500 po lewej stronie drogi;Szczegółowe warunki nasadzeń, w tym skład gatunkowy, należy uzgodnić z właściwym nadleśnictwem.

Oraz

 - 2) jako obsadzenia płotków naprowadzających zwierzęta do przejść;
 - 3) jako elementy zagospodarowania i kształtowania przejść w następujących km trasy:
36+897; 40+247; 56+617; 62+695;
 - 4) jako uzupełnienia istniejących zadrzewień przydrożnych na odcinkach:
62+200 – 63+000 po prawej stronie trasy;
60+750 – 61+100 po lewej stronie trasy;
 - 5) jako element zagospodarowania otoczenia zbiorników retencyjnych.
 26. Nasadzenia zieleni muszą uwzględniać w doborze wyłącznie gatunki rodzime, zgodne z siedliskiem. W doborze gatunków tworzących zielen należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenie powietrza, suszę, zasolenie gleby. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia iglaków płożących i sprzyjających zakładaniu gniazd (np. jałowiec, świerk) oraz drzew i krzewów takich, jak: jarzab szwedzki, głóg, bez

czarny itp. posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków, a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń.

27. Budowę zbiorników retencyjnych w km:
2+700, 5+400, 6+400, 8+050, 10+950, 11+150, 12+400, 12+500, 13+600, 17+050, 17+150, 17+900, 18+400 str. lewa, 18+500 str. prawa, 19+900, 21+000, 21+900, 22+400, 24+300 str. lewa, 24+300 str. prawa, 26+300, 28+600, 28+700, 32+500, 32+850, 33+600, 34+900, 35+250, 35+800, 36+100, 37+600, 38+700, 40+100, 40+400, 41+150, 44+150, 44+250, 46+000, 46+400, 49+800, 50+960, 52+800, 55+600, 58+400, 58+500, 60+400, 62+700, 63+400, 63+500, 63+800, 65+700, 67+300, 68+300 str. lewa, 68+400 str. prawa, 70+100, 71+000.
28. Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone gęstą roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia.

IV. Wymagania dodatkowe.

Inwestor ma obowiązek:

- 1) wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie 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;
- 2) przeprowadzenia minimum pięcioletniego monitoringu skuteczności wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt w skutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie;
- 3) 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;
- 4) wykonania dokumentacji hydrogeologicznej obszaru inwestycji, uwzględniając jej ustalenia w projekcie budowlanym;
- 5) przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska dotyczącego: hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych);
- 6) zapewnienia na etapie realizacji przedsięwzięcia nadzoru przyrodniczego:
 - 1) przed rozpoczęciem robót należy przeprowadzić lustrację terenową przy udziale botanika i mykologa, a w razie stwierdzenia gatunków chronionych roślin i grzybów zastosować się do przepisów dot. ochrony gatunkowej,
 - 2) w trakcie realizacji inwestycji należy zapewnić nadzór herpetologia i ornitologa.

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem z dnia 17 czerwca 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/443/2008 zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego 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 Płońska ze wskazaniem na wariant 4. 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.

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 04 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ-14-WOO- 6613-27/08/bp został poinformowany o zmianie organu.

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 wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ograniczając go do przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska. Sytuacja ta wynika z faktu, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał decyzję z dnia 28 lipca 2009 r., znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-033/09/am o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Nidzica-Napierki od km 203+500 do km 223+818, której zakres objął również odcinek leżący na terenie województwa mazowieckiego od km 223+818 do 225+100.

Z uwagi na art. 7 Kpa organ przy wydawaniu decyzji, uwzględnił zmianę wynikającą z ww. pisma ze względu na słuszny interes społeczny i interes strony. Dlatego też niniejsza decyzja odnosi się do odcinka drogi S7 biegnącej w kilometrażu od km 225+100 do km 295+700.

Stosownie do art. 48 ust. 1 ustawy Poś Wojewoda Mazowiecki, a od dnia 15 listopada 2008 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prowsólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. ustawy Poś.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia wraz z załącznikami tj.: raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksami, kopią mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenem działek sąsiednich;
- 2) uzgodnienia (uzyskane stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś):
 - a) Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie - postanowienie z dnia 3 czerwca 2009 r., znak: ZNS.713-261-2/09.PN,
 - b) Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska - postanowienie z dnia 5 sierpnia 2009 r., znak: DOOŚidk-073/4635/721/09/ew-24;
- 3) uwagi i wnioski złożone w terminach „21 dni dla społeczeństwa”- sposób ich wykorzystania opisano w uzasadnieniu poniżej.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska.

Długość analizowanego odcinka drogi wynosi około 73 km. Na odcinku od km 225+100 obecnej drogi krajowej do miejscowości Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna oraz od miejscowości Unierzyż w gminie Strzegowo (przy dostosowaniu obecnej jezdni do parametrów trasy ekspresowej) do początku obwodnicy Płońska przebudowa drogi polegać będzie na realizacji drugiej jezdni oraz budowie węzłów i likwidacji skrzyżowań kolizyjnych. Na odcinku północnym od rejonu granicy województwa warmińsko-mazurskiego do Głinojecka proponuje się w rejonie kilku miejscowości, gdzie występuje intensywna zabudowa wzdłuż pasa drogowego, zmianę korytarza projektowanej drogi ekspresowej w stosunku do obecnego położenia jezdni. Dotyczy to miejscowości Uniszki Zawadzkie, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo, Strzegowo i Unierzyż. Rozważane są pojedyncze obwodnice poszczególnych miejscowości, jak również nowy korytarz trasy od Kuklina-Uniszek Zawadzkich do Unierzyża. Wzdłuż całego odcinka trasy nawiązującego do obecnego przebiegu drogi krajowej zaprojektowano jezdnie zbiorcze dla prowadzenia komunikacji autobusowej. Przystanki zlokalizowane są poza jezdniami głównymi, w tych samych rejonach jak w stanie istniejącym.

Projektowana trasa pokrywa się częściowo z istniejącą drogą krajową 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 ona kryteriów technicznych do prowadzenia tak dużego i zróżnicowanego ruchu. Celem inwestycji 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 również 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 punktami.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko rozpatrywano wariant „0” polegający na niepodjęciu działań oraz warianty 1, 2, 4, 4A oraz 4/R.

Należy nadmienić, iż brak analizy wariantu 3 w raporcie oświadczenia wynika z faktu, iż został on odrzucony i nierekomendowany do dalszych prac na Radzie Technicznej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, która odbyła się w dniu 24 maja 2007 r. Wariant 4 powstał z rozwinięcia wariantu 2 i 3.

W trakcie dwóch rozpraw administracyjnych przeprowadzonych w dniach 16 października 2008 r. w Płońsku oraz 4 listopada 2008 r. w Mławie, wszystkie warianty zostały poddane konsultacjom społecznym. W wyniku uwzględnienia części uwag zgłoszonych na rozprawie, powstał wariant piąty nazwany wariantem 4/R. Jest to zmodyfikowany wariant 4. Na wniosek mieszkańców osiedla przy ul. Biedronki w Mławie odsunięto trasę o około 200 m na wschód. Na wniosek mieszkańców Żuromina 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.

Wariant zerowy oznacza sytuację, w której ruch będzie się odbywał po istniejącej drodze krajowej nr 7, co przy przewidywanym wzroście natężenia ruchu daje podstawy do przewidywania nasilania się negatywnego oddziaływania drogi na środowisko, dobra kultury i warunki życia ludzi. Negatywne oddziaływanie polegałoby w szczególności na spadku przepustowości, zmniejszeniu średniej prędkości pojazdów w godzinach szczytu, wzroście emisji zanieczyszczeń, pogorszeniu się klimatu akustycznego, niszczeniu nawierzchni, wydłużeniu czasu podróży oraz obniżeniu bezpieczeństwa i sprawności ruchu. Biorąc pod uwagę powyższe, wariant ten został odrzucony.

W ramach wariantu 1 odcinek projektowanej drogi od granicy województwa warmińsko-mazurskiego do początku obwodnicy Płońska prowadzony jest w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 7, za wyjątkiem obwodnic sześciu miejscowości: Uniszki, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo i Strzegowo. Wszystkie zaprojektowane obwodnice z wyjątkiem Żurominka zaprojektowane są po stronie wschodniej istniejącej drogi. W wariantcie 1 zaprojektowano 12 węzłów: „Napierki”, „Uniszki”, „Cegielnia”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Dąbrowa”, „Strzegowo”, „Giżynek”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo”.

Wariant 2 różni się od wariantu 1 inaczej poprowadzonymi obwodnicami oraz mniejszą liczbą węzłów. Zaprojektowanych jest pięć obejść, których zmiany w stosunku do wariantu 1 polegają 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 projektuje się 10 węzłów: „Kuklin”, „Cegielnia”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Wieś”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo”.

W ramach wariantu 4, w odróżnieniu od wariantu 1 i 2, trasa drogi S-7 zaprojektowana jest według innej zasady. Na odcinku pomiędzy miejscowością Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna a miejscowością Unierzyż w gminie Strzegowo projektowana droga S-7 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 rejonu Żurominka i Strzegowa, gdzie poprowadzona jest po stronie zachodniej. Odcinek od północnej granicy opracowania do miejscowości Kuklin oraz odcinek pomiędzy miejscowością Unierzyż a południową granicą opracowania wykorzystuje ślad istniejącej drogi. W wariantcie 4 projektuje się 10 węzłów: „Kuklin”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Pd”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie”, „Dłużniewo” i „Płońsk Pn”.

Wariant 4a różni się od wariantu 4 innym poprowadzeniem korytarza na północ od miejscowości Strzegowo. Wariant 4a mniej ingeruje w tereny leśne, natomiast przechodzi przez tereny łąkowo-bagiennie. Ilość zaprojektowanych węzłów jest identyczna jak w wariantcie 4.

W wariantcie 4/R na odcinku około 40 km pomiędzy miejscowością Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna a miejscowością Unierzyż w gminie Strzegowo projektowana droga S-7 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 oraz odcinek pomiędzy miejscowością Unierzyż a południową granicą opracowania wykorzystuje ślad istniejącej drogi. W wariantcie 4/R projektuje się 9 węzłów: „Kuklin”, „Warszawska”, „Modła”, „Żurominek”, „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Pd”, „Dreglin”, „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo”.

Na potrzeby sporządzania raportu oś wykonana została analiza wielokryterialna w zakresie oddziaływań na środowisko przyrodnicze oraz na warunki życia i środowisko społeczne.

W obrębie oddziaływań 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. 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 rozciągłości istniejących zespołów osiedleńczych.

Planowana inwestycja przecina Zieluńsko – Rzęnowski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu. Z uwagi na zastosowane środki minimalizujące w tym m.in. poprzez zakaz lokalizacji w granicach ww. obszarów chronionych zaplecza technicznego, planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla ich prawidłowego funkcjonowania.

Projektowana trasa S-7 przebiega w sąsiedztwie rezerwatu leśnego „Dziektarzewo”, który znajduje się w odległości ok. 600 m od trasy jej przebiegu. Realizacja przedsięwzięcia, ze względu na odległość, nie wpłynie negatywnie na ww. rezerwat.

Planowane 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 Natura 2000 „Dolina Wkry i Mławki” (PLB140008) leży w kompleksie leśnym Pomiechówek, po obu stronach przełomu rzeki Wkry. Ww. tereny są oddalone od trasy przebiegu przedmiotowej inwestycji o ok. 3,2 km w najbliższym punkcie. Najważniejszymi zagrożeniami dla obszaru są zamiana łąk na grunty orne, zaniechanie użytkowania łąk i pastwisk, 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 stwierdza się możliwości wystąpienia zagrożeń dla gatunków ptaków, jak i ich siedlisk, będących celem ochrony w ramach tego obszaru Natura 2000.

Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku obszaru „Olszyny Rumockie”, który jest położony w obrębie obszaru „Dolina Wkry i Mławki”. Teren ten leży na obszarze zalewowym i nadzalewowym w środkowym biegu Mławki i ma ważne znaczenie dla zachowania lasów łęgowych. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych głównym zagrożeniem dla wyżej opisanego terenu może być wnikanie do strefy okrajowej lasu gatunków nieleśnych. Jednakże tego typu zagrożenia nie wynikają z realizacji przedmiotowej inwestycji.

Podkreślenia wymaga fakt, iż ww. 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.

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 zminimalizowania negatywnego wpływu trasy na drożność korytarza migracyjnych zostaną wybudowane stosowne przejścia dla zwierząt. Rodzaj rozwiązań konstrukcyjnych mostów na rzekach Wkra i Raciażnica będzie również zapewniał drożność korytarza migracji zwierząt.

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 ww. obszary Natura 2000, nie wpłynie negatywnie na same gatunki, dla których ochrony wyznaczono te obszary oraz nie pogorszy integralności tych obszarów a także ich powiązania z innymi obszarami.

Reasumując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uznał, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant 4/R. W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko określono warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w postaci:

- 1) warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt II sentencji decyzji),
- 2) wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji),
- 3) wymagań dodatkowych (pkt IV sentencji decyzji).

Ad. 1), 2)

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.

Lokalizacja zaplecza budowy i dróg dojazdowych będzie wymagała zajęcia dodatkowego terenu, jednak zapewnione zostanie oszczędne jego wykorzystanie i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą zlokalizowane poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, poza granicami i sąsiedztwem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 – Subniecka Warszawska, dolinami rzek Wkra, Raciażnica i Topielica oraz innych cieków powierzchniowych, terenami leśnymi, a także bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej. Jednocześnie drogi dojazdowe do placów budowy zostaną wytyczone, w miarę możliwości, w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Warstwa gleby zdjęta z pasa robót będzie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac ponownie wykorzystana do rekultywacji terenu. Jednocześnie wprowadza się zakaz poboru mas ziemnych i kruszyw budowlanych na potrzeby przedmiotowej inwestycji z terenów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220).

Ponadto prace budowlane będą prowadzone z zachowaniem ich etapowości tak, aby nie zamykać tras wędrówek zwierząt. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W miejscach bytowania płazów (np. tereny podmokłe, zbiorniki wodne) prace budowlane będą prowadzone z niezwykłą starannością w sposób zapewniający brak wpływu na naturalny charakter cieków, zbiorników wodnych. Ich ochrona przed zanieczyszczeniem oraz zasypaniem zostanie zagwarantowana. W trakcie prac budowlanych nie można także dopuścić do zaburzenia stosunków wodnych na terenach wrażliwych.

Prace niwelacyjne będą prowadzone w sposób pozwalający na uniknięcie odwodnienia pobliskich terenów. Nie będą także powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód. W szczególności należy wykluczyć dodatkowe regulowanie cieków wodnych związane z budową przepustów drogowych oraz w pobliżu planowanych mostów.

Roboty będą zorganizowane w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów. Odpady te, będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady w postaci mas roślinnych - części zielone, kora, gałęzie, korzenie - należy rozdrabniać i w miarę możliwości kierować do kompostowania. Odpady w postaci gruzu budowlanego, gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) powstające w trakcie robót ziemnych należy w jak największym stopniu wykorzystywać we własnym zakresie. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych, w tym lampy fluorescencyjne, odpady zawierające rtęć oraz zużyte urządzenia zawierające substancje niebezpieczne, będą segregowane i gromadzone oddzielnie od odpadów obojętnych, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Składowanie i przetwarzanie odpadów powstających w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie się odbywać poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220). Planowane przedsięwzięcie zostanie wykonane z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość, i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.

W ramach ochrony wód podziemnych i gleby w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód, w szczególności miejsca postoju, konserwacji maszyn budowlanych oraz tankowania pojazdów. Plac budowy należy wyposażyć w środki służące do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych a w przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych i skażenia gruntu obszar należy poddać rekultywacji a zebrane zanieczyszczenia przekazać do utylizacji.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi będą odprowadzane za pomocą rowów trawiastych otwartych. Zapewnione zostanie szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi, do odbiorników na terenie mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych. Wstępne podczyszczanie wód opadowych z zawiesiny będzie następowało w osadnikach zespolonych ze zbiornikami retencyjnymi oraz w osadnikach zlokalizowanych na ujściach rowów odwadniających do cieków. Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone gęstą roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia, w celu stworzenia nowych nisz ekologicznych dla zwierząt oraz ochrony krajobrazu. Ponadto zastosowane zostaną separatory, których zadaniem będzie podczyszczanie wód opadowych z substancji ropopochodnych. Z uwagi na konieczność utrzymania sprawnego systemu odwadniającego należy go poddawać regularnej konserwacji, dotyczy to zarówno rowów, jak i zbiorników retencyjnych oraz separatorów i piaskowników.

Realizacja planowanej inwestycji będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu. Uciążliwości te będą miały charakter krótkoterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00). Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracowały równocześnie. Prace budowlane będą prowadzone przy użyciu sprzętu będącego w dobrym stanie technicznym, o niskim poziomie emisji spalin oraz o małej uciążliwości akustycznej.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych, emisją pyłów powstających w procesie formowania trasy nowej drogi oraz dowozu kruszyw. Zasięg tych oddziaływań ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Skutki wtórnego zapylenia w trakcie prowadzenia prac budowlanych zostaną ograniczone poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w tam gdzie jest to możliwe), ograniczenie prędkości pojazdów na terenie budowy, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).

Analiza wyników modelowania stężeń zanieczyszczeń powietrza wykazała brak możliwości powstania przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu w rejonie planowanej drogi S-7 na etapie eksploatacji. Najwyższe poziomy substancji zanieczyszczających powietrze będą zlokalizowane w obrębie pasa drogowego. Poza jego granicami stężenia badanych substancji w niewielkim stopniu przewyższą tło lokalne, jednak fakt ten nie przyczyni się do przekroczenia obowiązujących standardów.

Ograniczenie oddziaływania hałasu planowanej trasy ekspresowej w trakcie eksploatacji będzie możliwe poprzez budowę ekranów akustycznych. Wysokość ekranów akustycznych będzie wynosić minimum 4 m, a ich konstrukcja powinna umożliwiać ich ewentualne przyszłe podwyższenie do wysokości maksymalnej 8 m lub zastosowanie nadbudowy zagiętej w kierunku osi drogi. Ekranu akustyczne winny być nieprzezroczyste zbudowane z elementów drewnianych lub glinianych, bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych i obsadzone szybko rozwijającymi się pnączami. Ze względu na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych. W przypadku ich zastosowania należy umieścić na nich nadruki w postaci poprzecznych czarnych pasów w odstępach co 10 cm lub zastosować inne rozwiązania skutecznie minimalizujące ryzyko zderzeń ptaków z ekranami. Ponadto jako zabezpieczenie wspomagające należy wykonać pasy zieleni izolacyjnej na odcinkach przebiegających w rozległych terenach otwartych. W projekcie budowlanym należy uwzględnić 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). Dodatkowo w celu zabezpieczenia terenów podmokłych i zbiorników wodnych (potencjalnych legowisk ptaków) zaprojektowane zostaną dodatkowe ekrany akustyczne.

Organ, w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko a także m.in. w związku ze zgłoszonymi przy piśmie przewodnim z dnia 7 września 2009 r. 152 wnioskami jednakowej treści złożonymi

w ramach terminu 21 dni dla społeczeństwa, uznał za zasadne uwzględnienie w sentencji decyzji budowy ekranów akustycznych chroniących ogródki działkowe oraz teren zabudowy mieszkaniowej. Dla ww. obszarów przewidziane zostały ekrany akustyczne określone jako kategoria 2 „ekrany perspektywiczne” ze względu na fakt, że znalazły się w strefie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu dopiero pomiędzy rokiem 2014 a 2034. Biorąc jednak pod uwagę specyfikę terenów organ dokonał zmiany kategorii ekranów akustycznych z kategorii 2 na kategorię 1, tym samym umieszczając je w sentencji decyzji jako konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym w km:

- 1) od km 72+230 do km 72+750, ekran o długości 520 m, po zachodniej stronie drogi (zmiana kategorii ekranu z kategorii 2 na 1 oraz wydłużenie ekranu),
- 2) od km 63+950 do km 64+500, ekran o długości 550 m, po wschodniej stronie drogi (zmiana kategorii ekranu z kategorii 2 na 1),
- 3) od km 18+870 do km 19+880, ekran o długości 1010 m, po wschodniej stronie drogi (zmiana kategorii ekranu z kategorii 2 na 1 oraz wydłużenie ekranu).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Dodatkowo, w przypadku zmiany nawierzchni naturalnej na sztuczną lub utwardzania gruntu wokół drzew, będą pozostawione misy ziemne o wymiarach co najmniej 2x2 m. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzone będą ręcznie, zaś miejsce składowania materiałów budowlanych zostaną umiejscowione w odległości zapewniającej ochronę drzew i krzewów. Wycinka drzew zostanie poprzedzona szczegółową inwentaryzacją i będzie wykonana wraz ze zdjęciem warstwy humusu poza sezonem wegetacyjnym oraz poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie od listopada do lutego. Drzewa przewidziane do wycięcia należy szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów a w przypadku ich identyfikacji należy zastosować się do przepisów dotyczących ochrony gatunkowej.

Ze względu na konieczność wycięcia drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem, zostaną zawieszane budki dla ptaków: dla kowalików, dla pełzaczy, typu „A”, „A-”, „B”, „D” w odległości minimum 150 m od linii rozgraniczających drogi a w przypadku budek typu „D” minimum 300 m. Ww. czynność zostanie wykonana w terminie do pierwszego okresu lęgowego ptaków odbywającego się po przeprowadzeniu wycinki drzew i krzewów. Inwestor będzie przeprowadzał coroczną konserwację ww. budek.

W ramach środków minimalizujących straty w zieleni należy zaprojektować nasadzenia zieleni. Powinny one zostać wykonane jako dogęszenie w strefie brzegowej lasów w miejscach realizacji wycinek pod pas drogowy w kompleksach leśnych, jako obsadzenia płotków naprowadzających zwierzęta do przejść, jako elementy zagospodarowania i kształtowania przejść, a także jako uzupełnienia istniejących zadrzewień przydrożnych oraz jako element zagospodarowania otoczenia zbiorników retencyjnych. Nasadzenia zieleni muszą uwzględniać w doborze wyłącznie gatunki rodzime, zgodne z siedliskiem. W doborze gatunków tworzących zielen należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenie powietrza, suszę, zasolenie gleby. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Wykluczone zostaną nasadzenia iglaków płożących i sprzyjających zakładaniu gniazd (np. jałowiec, świerk) oraz drzew i krzewów takich, jak: jarzab szwedzki, głóg, bez czarny itp. posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków, a także nastąpi rezygnacja z używania torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń.

Planowana droga stanowić będzie barierę dla zwierząt migrujących. W celu zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi, w miejscach rozpoznanych jako najważniejsze szlaki migracyjne fauny, zostaną wybudowane przejścia górne i dolne dla zwierząt dużych, średnich i małych oraz przepusty dla małych zwierząt i płazów. Jednocześnie drogi budowane równolegle do projektowanej trasy zostaną wyposażone w obiekty umożliwiające migracje zwierząt na wysokości wyznaczonych przepustów i przejść dla zwierząt. Strefy przejść dla zwierząt zostaną wkomponowane w krajobraz. Zaprojektowane zostaną nasadzenia osłonowe oraz naprowadzające zwierzęta na przejścia wykonane z udziałem rodzimych gatunków drzew i krzewów.

W celu zapewnienia funkcjonalności przepustów suchych ich dno zostanie pokryte warstwą gleby, a w części przeznaczonej dla zwierząt powinno posiadać wyrównaną powierzchnię. Na dnie przepustu suchego należy ułożyć luźno rozmieszczone kłody, karpys korzeniowe lub większe kamienie, dające częściową osłonę zwierzętom i utrudniające dostęp ludzi. 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 a koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia. Przepusty dla płazów będą wyposażone w szczelny system ogrodzeń

naprowadzających zwierzęta do przejścia.

Aby zapobiec wtargnięciu zwierzyny na jezdnię na odcinkach leśnych, droga zostanie obustronnie wygrodzona siatką metalową o wysokości 250 cm ze zmniejszającą się wielkością oczek ku dołowi a poza terenami leśnymi, w rejonie przejść dla zwierząt oraz przepustów dla płazów na odcinkach po 600 m od przejścia lub przepustu w obie strony. Przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na ich barierach, zostaną umieszczone trójwarstwowe, izolowane akustycznie osłony przeciwośluniowe, których konstrukcja powinna zostać wykonana z drewnianych elementów o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych ok. 220-250 cm. Osłony te będą zabezpieczały zwierzęta przed oślepieniem przez jadące drogą samochody. Dodatkowo miejsca obsługi pasażerów (MOP) zostaną zlokalizowane w odległości min. 500 m od przejść dla dużych i średnich zwierząt a także z dala od cennych siedlisk przyrodniczych (obszary wodno-błotne) a wszelkie planowane obiekty związane z infrastrukturą zostaną zlokalizowane w odległości co najmniej 50 m od krawędzi zarówno przejść górnych jak i dolnych dla zwierząt.

Przejścia dla zwierząt zostaną zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia tak, aby była zapewniona ich trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania. Przejścia dla zwierząt regularnie będą oczyszczane i konserwowane. Zapewnione zostanie również odpowiednie oznakowanie istniejącej drogi S7 w rejonie projektowanych dla planowanej drogi ekspresowej przejść dla zwierząt poprzez ustawienie znaków ostrzegających przed migrującymi zwierzętami oraz znaków ograniczających prędkość jazdy.

Ponadto migrację fauny wzdłuż doliny rzecznej oraz w jej wodach umożliwi zlokalizowanie podpór mostowych poza nurtem obiektów mostowych, co pozwoli na niezakłócony przepływ wód rzeki Wkry oraz rzeki Raciażnicy oraz utrzymanie ciągłości systemu brzegowego rzeki. Prace związane z budową obiektów mostowych będą prowadzone w sposób maksymalnie ograniczający niszczenie roślinności, a zwłaszcza zadrzewień łęgowych występujących w rejonach rzeki Wkry. Dodatkowo wody rzeki Wkry i Raciażnicy będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się do nich materiałów używanych podczas budowy poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających. W przypadku konieczności umocnienia brzegów ww. rzek należy zastosować materiały geosyntetyczne (za wyjątkiem gabionów) lub naturalne. Brzegi mogą być jedynie umocnione w sposób umożliwiający zachowanie funkcji ekologicznych i obsadzone roślinnością.

Z uwagi na możliwą obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (rozpoczęcie prac sprzętu ciężkiego) nastąpi poza sezonem łęgowym ptaków, czyli w okresie od końca sierpnia do połowy lutego. Ponadto w okresie łęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, dokonywane będą regularne kontrole ornitologiczne terenu.

W celu ochrony bociana białego w razie wykrycia gniazd ww. gatunku ich likwidacja zostanie przeprowadzona poza okresem łęgowym (trwającym od marca do lipca włącznie) przed rozpoczęciem prac budowlanych. Przed przystąpieniem do likwidacji gniazd niezbędne jest zainstalowanie, po konsultacji z ornitologiem, zastępczych platform gniazdowych dla bocianów.

Ad. 3)

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie 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.

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. Wyniki analizy winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.

W celu przeciwdziałania zanieczyszczeniom wód podziemnych i powierzchniowych Inwestor ma obowiązek wykonania dokumentacji hydrogeologicznej obszaru inwestycji, uwzględniając jej ustalenia w projekcie budowlanym.

Na inwestora został nałożony obowiązek przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska dotyczącego: hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych). Ponadto nałożono obowiązek przeprowadzenia

minimum pięcioletniego monitoringu skuteczności wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt w skutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

Jednocześnie Inwestor winien na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy herpetologia i ornitologa. Przed rozpoczęciem robót zostanie przeprowadzona lustracja terenowa przy udziale botanika i mykologa, a w razie stwierdzenia gatunków chronionych roślin i grzybów Inwestor zastosuje się do przepisów dot. ochrony gatunkowej.

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 (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienia o wystąpieniu o uzgodnienia, zawiadomienia o wydanych uzgodnieniach, zawiadomienie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Gminy Mława, Gminy Wiśniewo, Gminy Stupsk, Gminy Strzegowo, Gminy Głinojeck, Gminy Baboszewo, Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej oraz 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 ustawy Poś organ prowadzący postępowanie OOŚ 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 terminach „**21 dni dla społeczeństwa**”: tj. **od 17 grudnia 2008 r. do 7 stycznia 2009 r., od 26 marca 2009 r. do 21 kwietnia 2009 r. oraz od 18 sierpnia 2009 r. do 7 września 2009 r.** oraz o miejscu ich składania. Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Urzędach: Gminy Wieczfnia Kościelna, Gminy Szydłowo, Gminy Mława, Gminy Wiśniewo, Gminy Stupsk, Gminy Strzegowo, Gminy Głinojeck, Gminy Baboszewo, Gminy Płońsk oraz na stronie internetowej oraz BIP-e organu.

W obwieszonych przez organ terminach uwagi i wnioski złożyły:

1. Stowarzyszenie Zwycię „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” pismem z dnia 6 stycznia 2009 r., z dnia 15 kwietnia 2009 r. (2 pisma) oraz z dnia 7 września 2009 r.,
2. Pan Krzysztof Bruździak pismem z dnia 15 i 30 grudnia 2008 r., z dnia 6 stycznia 2009 r., z dnia 7 stycznia 2009 r. (dwa pisma), z dnia 9 kwietnia 2009 r., z dnia 15 kwietnia 2009 r.
3. Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna pismem z dnia 18 grudnia 2008 r., znak GKJL.7322-11/08.
4. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków pismem z dnia 7 stycznia 2009 r.
5. Wniosek zbiorczy z dnia 7 września 2009 r. (liczba załączników: 152).
6. Państwo Joanna i Jan Peplówscy pismem z dnia 7 września 2009 r.

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

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1. Stowarzyszenie Zwycię „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” wniosło o:		
1.1	rozpatrywanie rozwiązań dotyczących przebiegu drogi ekspresowej S7 oraz lokalizacji i kształtu węzłów w rejonie obejścia Mławy w powiązaniu (nie w oderwaniu) z rozwiązaniami węzła drogowego dróg krajowych i wojewódzkich miasta Mława; (pismo z 6 stycznia 2009 r.)	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 ooś. Raport zawiera dane na temat przedsięwzięcia, które stanowią podstawę do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zmiana parametrów technicznych byłaby jednoznaczna z zaistnieniem innego przedsięwzięcia, dla którego należałoby przeprowadzić nowe

- postępowanie
w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia realizacji przedsięwzięcia.
- 1.2 zastąpienie węzła z ul. Warszawską przejazdem nawet bez możliwości wymiany ruchu; (pismo z 6 stycznia 2009 r.) Jw.
- 1.3 wyłączenie odcinka Żurominek – Kuklin z opiniowanego opracowania; (pismo z 6 stycznia 2009 r.) Jw.
- 1.4 pisemne potwierdzenie faktu przyznania Stowarzyszeniu zwykłego „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” w Mławie praw stron w przedmiotowym postępowaniu; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy Poś organizacje ekologiczne, które uzasadniając to miejscem swojego działania, zgłoszą chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa i złożyły uwagi lub wnioski w ramach tego postępowania, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony. W związku z powyższym organ nie jest zobowiązany do potwierdzania faktu przyznania Stowarzyszeniu praw strony.
- 1.5 uchylenie zawiadomienia z dnia 17 marca 2009 r. i wyznaczenie nowego terminu do zapoznania się z dokumentacją i zgłaszania uwag i wniosków; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Zawiadomienie z dnia 17 marca 2009 r. nie jest decyzją administracyjną i dlatego nie może być uchylone. Organ wyznaczył trzeci termin do zapoznania się z dokumentacją i zgłaszania uwag i wniosków: od 18 sierpnia 2009 r. do 7 września 2009 r. Tym samym należy uznać, że każdy miał możliwość zapoznania się z dokumentacją w sprawie i do złożenia uwag i wniosków, co wyczerpuje przepisy ustawy Pos.
- 1.6 wznowienie postępowania lub powtórzenie czynności objętych rozprawą administracyjną oraz przerwany wcześniej konsultacjami społecznymi z powodu ograniczonych możliwości udziału w nich społeczeństwa oraz braku rozpatrzenia dotychczas zgłoszonych uwag i ich pominięcia; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Organ przeprowadził konsultacje społeczne oraz dwie rozprawy administracyjne w sposób prawidłowy informując o tym zainteresowane społeczeństwo poprzez obwieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w Urzędach Gmin: Wieczfnia Kościelna, Szydłowo, Mława, Wiśniewo, Stupsk, Strzegowo, Głinojeck, Baboszewo, Płońsk. W związku z powyższym w ocenie organu nie zachodziła potrzeba ponownego przeprowadzenia ww. elementów przedmiotowego postępowania. Ponadto informuję, że zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy Poś uwagi i wnioski zgłoszone w trakcie trzykrotnie ogłoszonego w niniejszym postępowaniu terminu do zapoznania się z dokumentacją i zgłaszania uwag i wniosków rozpatrywane są przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa tj. w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.
- 1.7 wykonanie niezależnej dodatkowej oceny przy zastosowaniu pominiętych ocen poszczególnych wariantów za pomocą wag; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. 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 stanowiska organów tj. Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

- 1.8 dokonanie ustalenia, czy zgodnie z interpretacją RDOŚ w Warszawie w niniejszym postępowaniu mają zastosowanie wyłącznie przepisy dotychczasowe z pominięciem 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; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)
- 1.9 uzupełnienie opracowanego raportu oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i innych dokumentów o: uwzględnienie usytuowania i lokalizacji MOP, projektu opracowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, aktualizację wydanych i wymaganych uzgodnień pochodzących z 2006 r.; opracowanie inwentaryzacji przyrodniczej i opisów zbiorowisk i siedlisk przyrodniczych i zwierzęcych i kart o obiektach co umożliwi monitoring;; określenie potencjalnych zagrożeń dla tras S7 z zewnątrz poprzez ich lokalizację (np.: zaistniała awaria centralnego zbiornika cukrowni Głinojeck) oraz przepisów o ochronie zdrowia zwierząt ustawy z dnia 21 marca 2008 r. i przepisów wykonawczych; oceny i raportu o potencjalnym zagrożeniu i oddziaływaniu trasy na obszar Natura 2000; uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w sprawie przeprowadzenia zabytkowej kolejowej w Mławie wiaduktem nad trasą. opracowanie i rozpatrzenie dotychczas zgłoszonych uwag i wniosków m.in. w sprawie dodatkowego spotkania w Mławie, podobnie jak w Żurominku; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)
- 1.10 modyfikację wariantu 1; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)
- 1.11 modyfikację wariantu 4; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)
- 1.12 uwzględnienie lokalizacji dodatkowych kładek, przejazdów gospodarczych i przejść dla zwierząt z jednoczesną ich weryfikacją o czym świadczą dotychczasowe kolizje i wypadki; (pismo z dnia 15
- W niniejszym postępowaniu mają zastosowanie przepisy ustawy Poś, ponieważ zgodnie z art. 153 ust. 1 ustawy ooś do spraw wszczętych na podstawie 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.
- Wniosku nie uwzględniono. W ocenie organów uczestniczących w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym raport ooś został sporządzony zgodnie z art. 52 Poś. Opis elementów przyrodniczych środowiska dostarczył koniecznych informacji do ustalenia przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. W oparciu o dane zawarte w raporcie ooś zostały sformułowane warunki realizacji przedsięwzięcia, które zminimalizują wpływ na środowisko w tym na zdrowie i życie ludzi (postanowienie uzgadniające Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 5 sierpnia 2009 r., znak: DOOŚidk-073/4635/721/09/ew-24 oraz postanowienie uzgadniające Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 3 czerwca 2009 r., znak: ZNS.713-261-2/09.PN).
- Jak w pkt 1.1
- Jw.
- Odpowiedzi dotyczącej uwzględnienia lokalizacji dodatkowych kładek, przejazdów gospodarczych organ udzielił w punkcie 1.1. Wniosek dotyczący lokalizacji dodatkowych przejść dla zwierząt uwzględniono w pkt III ust. 13, 14, 15, 17, 24 oraz w pkt IV ust. 2. W toku postępowania administracyjnego

kwietnia 2009 r.)

1.13 ograniczenie barier dźwiękochłonnych poprzez stosowanie innych rozwiązań w postaci stref ograniczonego użytkowania, nasadzeń, stref roślinnych, budowę budynków usługowych i cichej nawierzchni drogowej; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)

organ uznał za zasadne wprowadzenie dodatkowych przejść dla dużych, średnich i małych zwierząt, a także przepustów dla płazów nie ujętych w raporcie oos, ze względu na zachowanie drożności szlaków migracyjnych zwierząt. Ponadto nakazano ich odpowiednie zagospodarowanie, wprowadzenie informujących o nich znaków ostrzegawczych na istniejącej drodze S7 oraz prowadzenie w fazie eksploatacji inwestycji monitoringu ich wykorzystania.

Wniosek uwzględniono częściowo w pkt III ust. 5 sentencji decyzji.

Organ stoi na stanowisku, że niniejsza decyzja wprowadza najefektywniejsze formy ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych, których zastosowania nie da się zastąpić poprzez budowę tzw. cichej nawierzchni.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Poś wyznaczenie stref ograniczonego użytkowania następuje w przypadku, gdy mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. W myśl art. 135 ust. 5 ustawy Poś dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007, Nr 19 poz. 115, ze zm.), obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej, która w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona w zakresie ochrony przed hałasem i ochrony powietrza.

1.14 zapewnienie prawidłowych powiązań z drogami wojewódzkimi i układem komunikacyjnym miasta; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)

Jak w pkt 1.1

1.15 uwzględnienie uwag i wniosków dotyczących społecznej wersji przebiegu trasy S7; (pismo z 7 września 2009 r.)

Jak w pkt 1.1

oraz stwierdziło, że:

1.16 węzły zlokalizowane w rejonie wstępnie planowanych węzłów Modła i Cegielnia są najistotniejsze dla funkcjonowania węzła drogowego miasta Mławy; (pismo z 6 stycznia 2009 r.)

Przy prowadzeniu trasy ekspresowej S-7 w sąsiedztwie zabudowy Mławy właściwe warunki powiązania ww. ciągu komunikacyjnego z układem drogowym miasta zapewniają 2 węzły.

Bezdyskusyjna jest rola węzła „Modła” sytuowanego w rejonie południowych fragmentów Mławy, zapewniającego powiązanie miasta z trasą S-7 od strony Warszawy. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) oraz uwzględniając skalę ruchu występującego na drodze wojewódzkiej Nr 544 (dodatkowo „zbierającej” ruch z drogi wojewódzkiej nr 615 od strony Ciechanowa) niezbędne jest powiązanie ww. drogi nr 544 z trasą S-7. Zapewnia to węzeł „Warszawska” występujący we wszystkich rozwiązaniach wariantowych. Uwarunkowania wymienione w pkt 1.17 tabeli a zwłaszcza względy ruchowe nie potwierdziły konieczności wytworzenia kolejnego węzła trasy S-7 w rejonie Mławy tj. węzła postulowanego przez część mieszkańców miasta w rejonie północnych rejonów Mławy. Powyższe dotyczy węzła

- 1.17 budowa nowego obejścia Mławy budzi wątpliwości, co do celowości i ekonomicznego oraz funkcjonalnego uzasadnienia takiego rozwiązania; (pismo z 6 stycznia 2009 r.)

„Cegielnia” występującego wyłącznie w wariantach 1 i 2 (węzeł ten należy traktować jako drugorzędny w stosunku do wcześniej omówionych węzłów „Modła” i „Warszawska”).

Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że na wysokości m. Mławy proponowane rozwiązania wariantowe prowadzenia trasy S-7 zasadniczo sprowadzają się do następujących przebiegów:

- lokalizowanie trasy ekspresowej po śladzie obecnej jezdni drogi Nr 7, przy czym zakłada się jej rozbudowę poprzez wytworzenie drugiej jezdni oraz realizację układu dróg dojazdowych (warianty 1 i 2),

- wytworzenie obwodnicy o parametrach trasy ekspresowej i zlokalizowanie jej po nowym śladzie nie nawiązującym do żadnego istniejącego ciągu komunikacyjnego.

Na podstawie wielokryterialnej analizy porównawczej uwzględniającej m.in. uwarunkowania techniczne, funkcjonalno-ruchowe, przestrzenne, środowiskowe, ekonomiczne i społeczne za najkorzystniejsze rozwiązanie uznano przebieg trasy S-7 wg wariantu 4 (4/R). Władze m. Mławy pozytywnie odniosły się do sytuowania S-7 po nowym śladzie.

Powiązanie układu komunikacyjnego Mławy z ww. obwodnicą wg wariantu 4/R zapewniają 2 węzły „Modła” (wjazd do miasta od strony południowej tj. z kierunku Warszawy) oraz „Warszawska” z drogą wojewódzką nr 544 (pośrednio też z drogą wojewódzką nr 615), zlokalizowany w połowie długości obejścia miasta.

Analizy nie potwierdziły konieczności wytworzenia dodatkowego węzła trasy S-7 na wysokości Mławy. Jednocześnie doświadczenia w zakresie prowadzenia trasy ruchu szybkiego w sąsiedztwie miast wielkości Mławy potwierdzają możliwość zapewnienia właściwych warunków powiązania ww. drogi S-7 z układem komunikacyjnym miasta na bazie dwóch węzłów.

2. Pan Krzysztof Bruździak wniósł o:

- 2.1 wyznaczenie innego terminu do zapoznania się z dokumentacją i zgłaszania uwag i wniosków; (pismo z dnia 15 grudnia 2009 r.)

Odpowiedzi udzielono pismem z dnia 16 stycznia 2009 r., znak RDOŚ-14-WOO-6613-27/08/bp.

- 2.2 zawieszenie przedmiotowego postępowania; (pismo z dnia 9 kwietnia 2009 r.)

Wniosku nie uwzględniono. Zgodnie z przepisami Kpa występują dwie możliwości zawieszenia postępowania. Zgodnie z art. 98 Kpa organ administracji publicznej może zawiesić postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której wniosek postępowanie zostało wszczęte, a nie sprzeciwiają się temu inne strony oraz nie zagraża to interesowi społecznemu. Organ administracji publicznej ma prawo zawiesić postępowanie z urzędu, gdy wystąpią okoliczności zawarte w art. 97 Kpa. Wobec powyższego wniosek o zawieszenie postępowania administracyjnego nie przysługuje pozostałym stronom postępowania ani też osobom składającym uwagi i wnioski w 21-dniowym terminie wyznaczonym przez organ w ramach konsultacji społecznych.

- 2.3 potwierdzenie informacji dotyczącej wyznaczenia ponownego terminu wyłożenia dokumentacji i składania uwag i wniosków; (pismo z dnia 7

Jak w pkt 1.6. Ponadto należy dodać, że informacji udzielono w rozmowie telefonicznej w dniu 6 stycznia 2009 r.

- stycznia 2009 r.)
- 2.4 udzielenie informacji dotyczącej możliwości składania uwag i wniosków za pośrednictwem poczty oraz informacji, gdzie można uzyskać wniosek o uzyskanie statutu strony i w jakim terminie należy go złożyć; (pismo z dnia 6 stycznia 2009 r.) Jak w pkt 1.6. Ponadto należy dodać, że informacji udzielono w rozmowie telefonicznej w dniu 6 stycznia 2009 r.
- 2.5 udzielenie informacji dotyczącej zasadności wyłączenia i braku informacji, konsultacji z pominięciem i wyłączeniem odcinka ok. 2 km przed granicą z województwem warmińsko-mazurskim przekazanie w gestię RDOŚ w Olsztynie; projektowany węzeł Napierki jest w kolizji z projektowanym przejazdem w tym rejonie, co zostało pominięte w raporcie oos; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Organ wyjaśnia, że informacja o zawarciu w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinka 685 m leżącego poza granicami województwa mazowieckiego została podana na stronie 9 raportu oos. Ww. odcinek został wliczony do pikietażu trasy ze względu na charakter rozwiązań na granicy województw. Ponadto informuję, że organ przeprowadził w sposób prawidłowy konsultacje społeczne poprzez trzykrotne wyznaczenie 21-dniowego terminu na zapoznanie się z dokumentacją zgromadzoną w sprawie oraz złożenie uwag i wniosków. Uwaga traktująca o kolizji projektowanego węzła Napierki z projektowanym przejazdem w tym rejonie ma charakter techniczny, co nie jest przedmiotem postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- 2.6 przeprowadzenie analizy uzupełniając raport o zgłoszone modyfikacje i uzupełnienia wcześniej zgłoszonych rozwiązań tzw. społecznych; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Jak w pkt 1.1
- 2.7 udzielenie informacji dotyczącej wpływu braków wywieszonych zawiadomień w Urzędzie Gminy Wieczfnia Kościelna na przedmiotowe postępowanie; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Organ wyjaśnia, że zawiadomienia wydawane w trakcie przedmiotowego postępowania obwieszczane były w sposób zwyczajowo przyjęty w Biuletynie Informacji Publicznej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Regionalnej Dyrekcji ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w Urzędach Gmin, przez teren których przebiega przedsięwzięcie, w tym Urzędu Gminy Wieczfnia Kościelna.
- 2.8 podanie powodów braku rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych na rozprawie administracyjnej oraz w trakcie konsultacji mimo deklaracji o ich udzieleniu; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Organ wyjaśnia, że protokoły z rozpraw administracyjnych przeprowadzonych w Mławie oraz Płońsku zawierają zapisy dotyczące deklaracji odpowiedzi pisemnej na niektóre uwagi i wnioski. Powodów braku odpowiedzi organ nie zna, ponieważ osoby, które zobowiązywały się tej odpowiedzi udzielić nie są pracownikami RDOŚ w Warszawie, ani nie były wówczas pracownikami MUW w Warszawie. Obydwa protokoły znajdują się w aktach przedmiotowej sprawy. Wszystkie uwagi i wnioski złożone do tut. urzędu w ogłoszonym przez organ trzykrotnie terminie do zapoznania się z dokumentacją zebraną w sprawie oraz do zgłaszania uwag i wniosków zostały rozpatrzone w niniejszej decyzji.
- 2.9 określenie zastosowania pasa dzielącego 12 m w stosunku do wersji z pasem dzielącym 0,5 m pod kątem zajętości terenu, Wniosku nie uwzględniono. W raporcie oos dokonano oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w tym na faunę znajdującą się w granicach oddziaływania przedsięwzięcia. Organ wyznaczył też lokalizację

- dodatkowych kosztów przejść dla zwierząt, zwiększonych ubytków zieleni i drzewostanu oraz ingerencji w środowisko naturalne; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.)
- 2.10 zbadanie konieczności wykonania dodatkowych zabezpieczeń przed wtargnięciem na trasę poza zabezpieczeniami w okolicy przejść dla zwierząt; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Wniosek uwzględniono w pkt III ust. 20, 22 i 23 sentencji decyzji.
- 2.11 opracowanie dodatkowej charakterystyki funkcjonowania węzłów z nowymi ich typami i lokalizacjami dodatkowymi (węzły Mniszki Cegielnia, Dalnia, Wiśniewo) mających duże znaczenie dla powstającego węzła drogowo-kolejowego w Mławie oraz dróg serwisowych i towarzyszących wraz z ich uzbrojeniem; (pismo z dnia 15 kwietnia 2009 r.) Jak w pkt 1.1
- 2.12 uzupełnienie raportu ooś o raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych przez GDDKiA wraz z protokołami z przeprowadzonych spotkań i zebrań; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Spotkania konsultacyjne zorganizowane przez GDDKiA przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej to konsultacje wynikające z inicjatywy Inwestora, nie podlegające ocenie oddziaływania na środowisko. Natomiast organ prowadzący przedmiotowe postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu poprzez trzykrotne obwieszczenie terminu „21 dni” na składanie uwag i wniosków (17 grudnia 2008 r. do 7 stycznia 2009 r., od 26 marca 2009 r. do 21 kwietnia 2009 r. oraz od 18 sierpnia 2009 r. do 7 września 2009 r.) Ponadto Organ zorganizował w dniach 16 października 2008 r. w Płońsku oraz 4 listopada 2008 r. w Mławie dwie rozprawy administracyjne otwarte dla społeczeństwa, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, na której obecni byli m.in. Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/W-wie, przedstawiciel Biura Planowania Rozwoju Warszawy oraz Wojewoda Mazowiecki. Zarówno uwagi i wnioski złożone przez społeczeństwa w ramach ogłoszonych przez organ terminów jak również protokoły z rozprawy administracyjnej znajdują się w aktach sprawy.
- 2.13 udostępnienie i dołączenie do raportu ooś warunków określonych podczas KOPI dotyczących wyboru wariantu trasy; ich rozpatrywanie po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie bezprzedmiotowe; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Protokół sporządzony z posiedzenia KOPI (Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych) nie jest dokumentacją, która zgodnie z ustawą Poś podlega dołączeniu do raportu.
- 2.14 udzielenie informacji na temat kryteriów i metod, które posłużyły do zastosowania szerokości pasa dzielącego 12 m; (pismo z dnia 30
- Wniosek uwzględniono. Organ przeprowadził postępowanie z udziałem społeczeństwa, w ramach którego każdy mógł zapoznać się z raportem ooś, gdzie znajdowały się podstawowe parametry techniczne przedsięwzięcia.

- grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- 2.15 zmniejszenie szerokości pasa dzielącego oraz podwyższenie prędkości projektowanej do 120 km/h; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Jak w pkt. 1.1
- 2.16 czasowe wstrzymanie decyzji nad wyborem wariantu trasy do czasu zawarcia odpowiednich porozumień, wskazania rozwiązań potrzeb transportowych i komunikacyjnych oraz w powiązaniu z wstępną koncepcją układu drogowego miasta Mława i powiatu; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Organ przeprowadził ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko m.in. w oparciu o przedłożony przez Inwestora raport o.o.s., który spełnia wymagania art. 52 ustawy Poś.
- 2.17 uzupełnienie decyzji o program rozwoju dróg zbiorczych, dojazdowych i alternatywnych; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Wniosku nie uwzględniono. Organ stwierdził, że w raporcie o.o.s. zawarta została wystarczająca informacja dotycząca dróg serwisowych niezbędna do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- 2.18 wyłączenie z postępowania budowy obwodnicy Mławy od Modły do Mniszek; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Jak w pkt. 1.1
Ponadto zgodnie z art. 46 ust. 2a ustawy Poś przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie i w związku z powyższym obwodnica Mławy znajduje się w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia.
- 2.19 zlokalizowanie w granicach Mławy 2 MOP minimum II stopnia; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Jak w pkt. 1.1
- 2.20 rozważenie realizacji przebudowy S7 z podziałem na odcinki realizowane przez odrębnych wykonawców łącznie z projektem; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Jak w pkt. 1.1
Ponadto organ prowadzi przedmiotowe postępowanie w oparciu o złożony przez Inwestora wniosek, który wraz z jego załącznikami jest wiążący dla tut. organu.
- 2.21 przyjęcie wariantu mieszanego składającego się z wariantów podstawowych; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Jak w pkt. 1.1
- 2.22 udzielenie informacji czy przyjęte zasady odwodnienia trasy nie stanowią zagrożenia dla istniejących zlewków będących pod ochroną i czy nie naruszają ujęć wodnych, Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Subniecka Warszawska oraz istniejących podziemnych źródeł rzek; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.) Z przyjętego raportu o.o.s. wynika, że zasady odwodnienia trasy przyjęte dla planowanego przedsięwzięcia są prawidłowe i stanowią skuteczną ochronę środowiska wodnego w otoczeniu trasy przed zanieczyszczeniami drogowymi.
Dodatkowo w celu ochrony Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Subniecka Warszawska wprowadzono warunek w sentencji decyzji, zgodnie z którym zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn należy zlokalizować poza granicami i sąsiedztwem ww. obszaru.
- 2.23 podanie w liczbach bezwzględnych zajęć terenu pod realizację Informacja na temat zajętości terenu znajduje się w raporcie o.o.s.

- poszczególnych wariantów w ha bez zajęcia terenu wykorzystanego z istniejącej trasy z jednoczesnym podaniem wyłączeń (wielkości) gruntów rolniczych z produkcji rolnej oraz strat w powierzchni leśnej; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- 2.24 udzielenie informacji czy prawidłowo zostały zdefiniowane szczególne zagrożenia w przypadku poważnej awarii, katastrofy i innych czynników nie wywołanych wypadkiem lub katastrofą drogową; jaki obszar wokół tras objęto takim rozeznaniem, jakie obiekty mogą stanowić zagrożenie dla trasy; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- 2.25 udzielenie informacji czy w analizach porównawczych wariantów należy dokonać oceny skuteczności i sprawności działań służb ratowniczych z uwzględnieniem ich potrzeb; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- 2.26 uzupełnienie rysunku zawierającego korytarze migracji fauny w uwarunkowaniach środowiskowych o obszary występowania różnych gatunków fauny (ssaków, gadów, ptaków, w tym chronionych) z podaniem, z których korytarzy migracyjnych korzystają; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- 2.27 udzielenie informacji czy przyjęta metoda porównawcza obejmująca okres 2014-2034 przy prognozach ruchu, pomiarach zanieczyszczeń czy hałasu, jest metodą obiektywną przy wybieraniu wariantów; (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.)
- Organ wyjaśnia, że na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia, opracowano w Biurze Planowania Rozwoju Warszawy metodę oceny ryzyka wystąpienia drogowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska na drogach i wynikających z nich zagrożeń. Określono czynniki wpływające na ryzyko wystąpienia drogowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska na analizowanym odcinku drogi nr 7 a następnie określono stopień ryzyka wystąpienia poważnej awarii dla każdego z wariantów i oceniono wrażliwość otoczenia trasy na efekty zdarzeń nadzwyczajnych. Szczególne zagrożenia w przypadku poważnej awarii zostały zdefiniowane zgodnie z obowiązującym prawem i przyjętymi zasadami.
- Organ wyjaśnia, że w ramach analizy porównawczej wariantów nie dokonuje się oceny skuteczności i sprawności działań służb ratowniczych z uwzględnieniem ich potrzeb. Nadmienia się, że służbą właściwą do ratownictwa drogowego jest Państwowa Straż Pożarna i na szczeblu powiatu opracowywane są plany dotyczące ochrony przed zagrożeniami.
- Jak w pkt. 1.9
- Modelowanie przestrzennego rozkładu zanieczyszczeń wykonano przy użyciu pakietu ZANAT, którego działanie zgodne jest z metodyką określania zanieczyszczeń powietrza dla źródeł projektowanych podaną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281). Modelowanie przestrzennego rozprzestrzeniania się hałasu wykonano na podstawie:
- 1) „Metody prognozowania hałasu komunikacyjnego”, PIOŚ-IOŚ – 1996,
 - 2) „Obliczeniowe metody oceny klimatu akustycznego w środowisku” (IOŚ 1988),
 - 3) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826),
 - 4) PN ISO 9613-2 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas

- propagacji w przestrzeni otwartej.
Ww. dokumenty stanowią podstawę metod referencyjnych.
Zróżnicowanie w długości dróg pomocniczych w poszczególnych wariantach wynika z faktu, iż trasa poprowadzona według przedstawionych w raporcie oos wariantów różni się kilometrażem (długością) stąd i długość dróg zewnętrznych jest różna.
- 2.28 udzielenie informacji jakie uwarunkowania i przyczyny wpłynęły na zmieniające się długości dróg pomocniczych począwszy od W-1 do W-4 (pismo z dnia 30 grudnia 2008 r. oraz pismo z dnia 7 stycznia 2009 r.).
- 3. Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna wniósł o:**
- 3.1 skorygowanie projektowanego przebiegu drogi krajowej S7 w sposób zapewniający zachowanie siedliska w stanie pozwalającym na swobodne korzystanie z budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr 528. Jak w pkt. 1.1 tabeli. Ponadto jak wynika z raportu oos budynek jest przeznaczony do wyburzenia.
- 4. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków zawnioskowało, aby:**
- 4.1 wycinkę drzew i krzewów prowadzić wyłącznie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków, czyli w czasie od 1 września do końca lutego; Warunek uwzględniono w pkt II ust. 20 sentencji decyzji.
- 4.2 w ramach kompensacji przyrodniczej koniecznego usunięcia drzew i krzewów Inwestor zlecił na swój koszt wykonanie i zawieszenie (pod nadzorem specjalisty ornitologa) 500 sztuk skrzynek lęgowych dla ptaków różnych typów („A”, „A- „B”, „D”, dla kowalików, dla pęczaczy i dla sów), które będą powieszane w terminie 6 miesięcy w kompleksach leśnych w pobliżu planowanej drogi, jednakże nie bliżej niż 500 m od linii rozgraniczających dla planowanej inwestycji, jak również przeprowadzał okresową, coroczną jesienno-zimową konserwację tych skrzynek w ciągu trzech lat od ich powieszenia; Warunek uwzględniono częściowo w pkt II ust. 34 sentencji decyzji.
Biorąc pod uwagę wielkość kompleksów leśnych, przez które przebiega planowana trasa, a także wiek tych drzewostanów i planowaną do wycięcia powierzchnię, uzasadniona jest lokalizacja budek (w odległości minimum 150 m od linii rozgraniczających drogi a w przypadku budek typu „D” minimum 300 m) w podanej poniżej liczbie:
1) budki dla kowalików: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
2) budki dla pęczaczy: 10 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
3) budki typu „A”, „A-” : 80 sztuk na wysokości minimum 3.5 m, 3-4 budki/ha;
4) budki typu „B”: 40 sztuk przy skraju lasu na wysokości minimum 3.5 m, do 10 budek/ha;
5) budki typu „D”: 5 sztuk pojedynczo w starych drzewostanach na wysokości minimum 5 m.
Ww. budki należy powiesić w terminie do pierwszego okresu lęgowego ptaków odbywającego się po wykonaniu wycinki drzew i krzewów.
- 4.3 w przypadku wykrycia gniazd bociana białego w liniach rozgraniczających budowaną drogę i w jej najbliższym sąsiedztwie zostaną one przeniesione na nowe miejsca; czynność ta zostanie wykonana poza okresem lęgowym wymienionego gatunku, czyli od połowy sierpnia do połowy marca; Wniosek uwzględniono w pkt II ust. 33 sentencji decyzji.
- 4.4 w razie stwierdzenia w ziemnych (piaszczystych) skarpach budowlanych kolonii lęgowych jaskółek brzegówek, prace wokół Wniosek nie został uwzględniony. Organ wyjaśnia, że w przypadku stwierdzenia w ziemnych (piaszczystych) skarpach budowlanych kolonii lęgowych jaskółek brzegówek,, obowiązek wstrzymania prac wynika z art. 56

- stanowisk tego gatunku przerwać aż do zakończenia lęgów jaskółek, czyli do połowy sierpnia;
- 4.5 ekrany akustyczne były wyłącznie nieprzezroczyste; nie dotyczy to okolic skrzyżowań i rozjazdów, gdzie na przezroczystych ekranach o kolorowym tle należy umieścić naklejone sylwetki ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur; Warunek został uwzględniony w sentencji decyzji w pkt III ust. 3.
- 4.6 składowanie i przetwarzanie odpadów powstających w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywało się w miejscach do tego przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji o warunkach zabudowy, z wykluczeniem terenów objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.); Warunek uwzględniono w pkt II ust. 14 sentencji decyzji.
- 4.7 kruszywa budowlane na potrzeby budowy trasy S7 były pobierane wyłącznie z obszarów nie należących do sieci Natury 2000, jak również rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych – z wyrobisk posiadających zatwierdzone koncesje geologiczne na pobór tego typu minerałów; Wniosek uwzględniono w pkt II ust. 12 sentencji decyzji.
- 4.8 w projekcie założenia zieleni ochronnej wzdłuż nowej drogi zostaną wykluczone gatunki drzew i krzewów posiadających owoce chętnie zjadane przez wiele gatunków ptaków, typu jarzab szwedzki, głóg, dzika róża, bez czarny, oliwnik, rajske jabłonie, śliwa ątyczna, śnieguliczka itp., jak również płożących iglaków; ponadto w ramach utrzymania nowo nasadzone zieleni należy wykluczyć stosowanie torfu naturalnego na rzecz nawozów mineralnych i podkładu z kory drzewnej; Wniosek uwzględniono w pkt III ust. 27 sentencji decyzji.
- 4.9 ograniczyć do minimum ingerencję w przecinane przez trasę S7 ciekii wodne, w szczególności wykluczyć dodatkowe regulowanie tych cieków w związku z budową przepustów drogowych. Ponadto przepusty te Wniosek uwzględniono w pkt II ust. 35, pkt III ust. 16 – 25 sentencji decyzji.

- powinny być dostosowane do pokonania ich przez małe zwierzęta, w szczególności płazy; wyklucza się regulację hydrotechniczną tych odcinków rzek (np. Wkry) w pobliżu planowanych mostów;
- 4.10 wykluczyć lokalizację baz budowy, miejsc stałego postoju sprzętu budowlanego, tymczasowych baz paliwowych itp. na terenach chronionej przyrody, w szczególności w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu; Wniosek uwzględniono w pkt II ust. 6 sentencji decyzji.
- 4.11 zapewnić nadzór przyrodniczy w trakcie realizacji przedsięwzięcia na budowie. Wniosek uwzględniono w pkt IV ust. 6 sentencji decyzji.
- 5. Wnioskiem zbiorczym z dnia 7 września 2009 r. wniesiono o:**
- 5.1 obowiązek budowy ekranów akustycznych po zachodniej stronie drogi na odcinku od km 72+230 do km 72+750. Wniosek uwzględniono w pkt III ust. 1 sentencji decyzji.
- 6. Państwo Joanna i Jan Peplowscy wnieśli o:**
- 6.1 zapewnienie ochrony działek: 43/1, 112/1, 115, 120/6, 120/7 ekranami dźwiękochłonnymi; Wniosek częściowo uwzględniono w pkt III ust. 1. Organ wyjaśnia, że działki 43/1, 112/1, 115 znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu, lecz zgodnie z raportem o oś zostały zabezpieczone poprzez budowę ekranów akustycznych. Działka 120/6 znajduje się na obszarze, dla którego nie został sporządzony aktualny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (mpzp) i zgodnie z informacją uzyskaną z Urzędu Gminy Płońsk stanowią ją grunty rolne. Natomiast działka 120/7 posiada w części, dla której istnieje mpzp, charakter usługowo-produkcyjny, natomiast pozostały obszar działki jest, zgodnie z informacją zawartą w Państwa wniosku, niezabudowany. W przypadku braku mpzp ochronie przed ponadnormatywnym hałasem podlegają wyłącznie działki, na terenie których aktualnie znajduje się zabudowa, którego to warunku zgodnie z Państwa wnioskiem działka 120/6 oraz część działki 120/7 nie spełnia. Pozostała część działki 120/7 ze względu na jej przeznaczenie, również nie kwalifikuje się jako obszar chroniony akustycznie.
- 6.2 zapewnienie komunikacji z działek: 112/1, 115, 120/6, 120/7 drogą lokalną po wschodniej stronie do węzła „Poświętne”. Jak w pkt 1.1

Poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” zostały złożone następujące uwagi i wnioski: Starostwo Powiatowe Płońsk z dnia 16 lipca 2008 r., Burmistrz Miasta Płońsk z dnia 14 lipca 2008 r., Burmistrza Miasta Mławy z dnia 8 września 2008 r., Państwo Alina i Bogumił Jackowscy z dnia 12 listopada 2008 r., Stowarzyszenie Zwyczajne „Przyjazna i Bezpieczna 7-ka” z dnia 25 maja 2009 r.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, organ prowadzący postępowanie administracyjne, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych, przeprowadził w dniach 16 października 2008 r. w Płońsku oraz 4 listopada 2008 r. w Mławie dwie **rozprawy administracyjne otwarte dla społeczeństwa**. Protokoły z obu rozpraw udostępniono na stronie internetowej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie jak również znajdują się w aktach sprawy. Zawiadomienia o rozprawach stosownie do art. 49 Kpa obwieszczone zostały w sposób zwyczajowo przyjęty tj. w Biuletynie Informacji Publicznej

Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w Urzędach Gmin: Wiczeźnia Kościelna, Szydłowo, Mława, Wiśniewo, Stupsk, Strzegowo, Głinojeck, Baboszewo, Płońsk. W wyniku przeprowadzonej rozprawy administracyjnej nastąpiła korekta przebiegu trasy skutkująca powstaniem wariantu piątego nazwanego wariantem 4/R. Przebieg tego wariantu jest zgodny z przebiegiem wariantu 4 za wyjątkiem: przebiegu w rejonie osiedla przy ul. Biedronki w Mławie, gdzie na wniosek mieszkańców odsunięto trasę o około 200 m na wschód, poprowadzenia obwodnicy Żurominka po wschodniej stronie oraz włączenia lokalnego układu komunikacyjnego północnych rejonów miasta Płońsk poprzez drogę wojewódzką nr 50 do projektowanej trasy S-7.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie stosownie do art. 108 § 1 Kpa zwróciła się z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia **rygoru natychmiastowej wykonalności**, ze względu na nadrzędny interes społeczny, w tym ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Ze względu na stan techniczny drogi istnieje pilna potrzeba wykonania planowanych robót. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu. Rozbudowa omawianej drogi jest działaniem służącym realizacji tej polityki. Spośród 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., będzie „Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym” (3-Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy). W zakresie transportu „Strategia...” zakłada podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacji sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi wykonywanie zadań statutowych, co jest ważnym interesem strony.

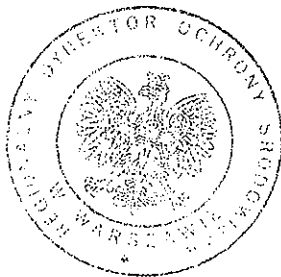
W związku z powyższym, uznając wniosek strony za zasadny organ prowadzący postępowanie w sentencji decyzji wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym na obszary Natura 2000, oraz wprowadzone niniejszą decyzją warunki minimalizujące należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i na spójność i integralność Obszarów Natura 2000.

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

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/W-wa
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa;
3. aa.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

Rozbudowa drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska (km 295+700)

I. INWESTOR

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

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 (istniejący pikietaż drogi krajowej Nr 7) do początku obwodnicy Płońska.

Projektowana trasa przebiega przez następujące gminy:

- w powiecie mławskim przez tereny: gminy Wieczfnia Kościelna, gminy Szydłowo, gminy Mława, gminy Wiśniewo, gminy Stupsk, gminy Strzegowo,
- w powiecie ciechanowskim przez teren gminy Głinojeck,
- w powiecie płońskim przez tereny: gminy Baboszewo, gminy Płońsk.

Przebieg planowanego przedsięwzięcia pokrywa się częściowo z istniejącą drogą krajową 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 ona kryteriów technicznych do prowadzenia tak dużego i różnicowanego ruchu.

Celem inwestycji 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 również 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 punktami.

III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

OPIS PRZEBIEGU

Na odcinku około 40 km pomiędzy miejscowością Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna a miejscowością Unierzyż w gminie Strzegowo projektowana trasa S-7 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 oraz odcinek pomiędzy miejscowością Unierzyż a południową granicą opracowania wykorzystują ślad istniejącej drogi. Na odcinku wykorzystującym ślad istniejący tj. na około 38% jego długości przewiduje się ze względu na parametry trasy ekspresowej korektę łuków lub korektę położenia istniejącej jezdni. Na korygowanych odcinkach nie ma możliwości zachowania jezdni obecnej. Pozostałe 62% zachowuje jezdnię istniejącą. Dobudowa drugiej jezdni do istniejącej proponowana jest na większości odcinków trasy po stronie wschodniej (73%) i tylko na nielicznych fragmentach po stronie zachodniej (27%).

Lokalizacja	Miejscowość	Położenie w stosunku	Opis korytarza drogi
-------------	-------------	----------------------	----------------------

obwodnic		do drogi istniejącej	
1.	Kuklin (gm. Wieczfnia Kościelna) - Żurominek (gm. Wiśniewo)	strona wschodnia	tereny upraw rolnych, lasy (około 1000m), tereny łąk i użytków zielonych
2.	Żurominek - gm. Wiśniewo	strona wschodnia	tereny upraw rolnych
3.	Dalnia - Mdzewo - gm. Strzegowo	strona wschodnia	tereny upraw rolnych i użytków zielonych, niewielkie tereny leśne
4.	Strzegowo - gm. Strzegowo	strona zachodnia	tereny upraw rolnych i użytków zielonych, droga przecina dolinę Wkry, na długości około 3km przechodzi przez tereny leśne

W zadaniu inwestycyjnym przewiduje się wybudowanie:

- drogi dwujezdniowej na parametrach trasy ekspresowej z zespołem węzłów,
- drogi serwisowej wzdłuż projektowanej trasy ekspresowej,
- wiaduktów na drogach poprzecznych,
- urządzeń ochrony środowiska,
- urządzeń odwadniających drogę.

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGLYCH

Projektowana trasa S-7 posiadać będzie 9 następujących węzłów:

- „Kuklin”, w gminie Wieczfnia Kościelna,
- „Warszawska” w mieście Mława,
- „Modła” i „Żurominek” w gminie Wiśniewo,
- „Strzegowo Pn” i „Strzegowo Pd” w gminie Strzegowo,
- „Dreglin” w gminie Głinojeck,
- „Pieńki Rzewińskie” i „Dłużniewo” w gminie Baboszewo.

Dla zapewnienia łączności pomiędzy terenami podzielonymi drogą ekspresową S-7 projektuje się 22 przejazdy.

Dla polepszenia obsługi terenów rolniczych podzielonych trasą S-7 projektuje się przejazdy gospodarcze pod drogą S-7 - na odcinkach, gdzie odległość pomiędzy przejazdami wynosi więcej niż 3 km.

DROGI SERWISOWE

Drogi serwisowe prowadzone są w liniach rozgraniczających drogi ekspresowej S-7, w większości obustronnie jako drogi dwukierunkowe. Pod względem funkcji i klasy technicznej dzielą się one na trzy rodzaje:

- zbiorcze o szerokości jezdni 6,0 m prowadzące komunikację autobusową,
- lokalne o szerokości 5,5 m dla powiązań i obsługi ważniejszych miejscowości lub obiektów znajdujących się przy trasie drogi S-7,
- gospodarcze o szerokości jezdni utwardzonej 3,5 m z mijankami dla dojazdów do pól oraz obsługi pojedynczych siedlisk.

Przewiduje się budowę odcinków dróg serwisowych o długości 95,7 km w tym:

- drogi zbiorcze i lokalne – 35,2 km,
- drogi gospodarcze – 60,5 km.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Trasa drogi S-7 zaprojektowana została w oparciu o następujące parametry:

- klasa drogi – S,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- nośność 11,5 t/oś,

- całkowicie ograniczona dostępność,
- dwie jezdnie o szerokości po 7,0 m,
- pas rozdziału o szerokości 12,0 m,
- obustronny pas awaryjny o szerokości 2,5 m,
- jezdnie serwisowe dla zachowania ciągłości powiązań i obsługi lokalnej.

Dla dróg towarzyszących serwisowych i poprzecznych przyjęto w zależności od klasy technicznej następujące parametry:

- drogi klasy głównej G,
 - prędkość projektowa – 70 km/h,
 - nośność - 11,5 t/oś,
 - szerokość jezdni – 7,0 m,
- drogi klasy zbiorczej Z,
 - prędkość projektowa – 60 km/h,
 - nośność - 10,0 t/oś,
 - szerokość jezdni – 6,0m,
- drogi klasy lokalnej L,
 - prędkość projektowa – 40 km/h,
 - nośność - 8,0 t/oś,
 - szerokość jezdni – 5,5m,
- drogi klasy dojazdowej D,
 - prędkość projektowa – 30 km/h,
 - nośność - 6,0 t/oś,
 - szerokość jezdni – 5,0 m,
- drogi klasy dojazdowej D o charakterze dojazdów gospodarczych,
 - prędkość projektowa – 30 km/h,
 - nośność - 6,0 t/oś,
 - szerokość jezdni – 3,5 m z mijankami.

Wszystkie projektowane węzły są zaprojektowane jako typ węzłów WB. Przyjęto prędkość projektową na łącznicach 40 - 50 km/h.

W ramach przyjętego typu węzła zastosowano trzy rodzaje rozwiązań:

- droga podrzędna poprowadzona na wiadukcie nad trasą drogi S-7: łącznice typu pośredniego lub bezpośredniego, rozrząd ruchu na skrzyżowaniach w poziomie drogi podrzędnej,
- droga S-7 prowadzona na wiadukcie nad drogą podrzedną: łącznice typu pośredniego lub bezpośredniego, rozrząd ruchu na skrzyżowaniach skanalizowanych lub prostych w poziomie drogi podrzędnej,
- droga S-7 prowadzona na wiadukcie nad drogą podrzedną: łącznice typu bezpośredniego, rozrząd ruchu na skrzyżowaniu typu rondo w poziomie drogi podrzędnej.

Węzeł „Modła” - jezdnie główne drogi ekspresowej projektuje się na wiadukcie, ze względu na konieczność przekroczenia torów PKP linii kolejowej E 65 Warszawa-Gdynia.

We wszystkich pozostałych rozwiązaniach węzłów, trasy poprzeczne zaprojektowane są na wiaduktach nad drogą S-7.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska