



MINISTER ŚRODOWISKA

Maciej Nowicki

Warszawa, dnia 31.07. 2008r.

DOOS-164D/8729/2008/EB

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.)*, w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina

uzgadniam realizację przedsięwzięcia według wariantu III i określam następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Nie należy lokalizować jej również w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy

terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na terenie bazy. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;

3. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
4. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
5. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
6. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6⁰⁰÷22⁰⁰)
7. Należy zdjąć wierzchnią warstwę ziemi organicznej, odpowiednio ją zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę następujących zabezpieczeń przeciwhałasowych w miejscach, które podlegają ochronie:
 - a. ekrany akustyczne pionowe o wysokości 6 m – 8 m na następujących odcinkach
 - od km 0+910 do km 1+170, usytuowany po stronie lewej o długości 260 m,
 - od km 6+190 do km 7+260 usytuowany po stronie lewej o długości 1070 m,
 - od km 8+650 do km 8+925 usytuowany po stronie lewej o długości 275 m
 - od km 9+760 do km 9+930 usytuowany po stronie lewej o długości 170 m
 - od km 10+750 do km 10+985 usytuowany po stronie lewej o długości 235 m
 - od km 11+700 do km 11+985 usytuowany po stronie lewej o długości 285 m
 - od km 11+800 do km 12+910 usytuowany po stronie lewej o długości 1110 m
 - od km 0+910 do km 1+170 usytuowany w pasie dzielącym o długości 260 m

- od km 8+650 do km 8+925 usytuowany w pasie dzielącym o długości 275 m
- od km 0+910 do km 1+170 usytuowany po stronie prawej o długości 260 m
- od km 9+760 do km 9+930 usytuowany po stronie prawej o długości 170 m
- od km 10+750 do km 10+985 usytuowany po stronie prawej o długości 235 m
- od km 12+390 do km 13+680 usytuowany po stronie prawej o długości 1290 m

b. ekrany akustyczne półtunelowe

- od km 0+020 do km 0+910 usytuowany po stronie lewej o długości 890 m
- od km 7+260 do km 7+610 usytuowany po stronie lewej o długości 350 m
- od km 9+465 do km 9+760 usytuowany po stronie lewej o długości 295 m
- od km 10+985 do km 11+700 usytuowany po stronie lewej o długości 715 m
- od km 0+020 do km 0+910 usytuowany po stronie prawej o długości 890 m
- od km 7+260 do km 7+610 usytuowany po stronie prawej o długości 350 m
- od km 9+465 do km 9+760 usytuowany po stronie prawej o długości 295 m
- od km 10+985 do km 11+700 usytuowany po stronie prawej o długości 715 m

c. wał ziemny o wysokości 3 m

- od km 3+475 do km 5+315 usytuowany po stronie lewej o długości 1840 m osłaniający kompleks leśny i teren rezerwatu Horowe Bagno.

2. Ekrany akustyczne należy zaprojektować zapewniając im estetyczny wygląd, wkomponowany w krajobraz oraz zapewnić obsadzenie zielenią osłaniającą od strony zewnętrznej;
3. Należy zaprojektować zieleń izolacyjną o szerokości od 5 do 10 m w celu ochrony gleb na następujących odcinkach:
 - od km 7+600 do km 8+800 po zachodniej stronie drogi od strony wsi Kozłówek
 - od km 8+000 do km 8+750 po wschodniej stronie drogi od strony lasu
 - od km 9+400 do km 9+500 po wschodniej stronie drogi od strony wsi Nadma
 - od km 9+900 do km 10+400 po wschodniej stronie drogi
 - od km 9+900 do km 10+400 po zachodniej stronie drogi
4. Sposoby odwadniania opierające się na systemie kanalizacji deszczowej oraz systemie odkrytych rowów trawiastych. Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą poprzez rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową do zbiorników retencyjnych oraz do istniejących cieków wodnych (rzeka Czarna,

kanal Markowski) i do gruntu. W celu intensyfikacji procesów retencji i infiltracji w rowach trawiastych oraz dla zabezpieczenia odbiorników na wylotach wód opadowych należy rozważyć wykonanie przegród piętrzących na rowach.

5. Dla podczyszczania ścieków deszczowych odprowadzanych z analizowanej drogi należy zastosować osadniki przeznaczone do oddzielenia piasku i zawiesin z wód deszczowych.
6. Dla retencjonowania wód należy wykonać zbiorniki retencyjne zespolone z osadnikami na następujących odcinkach:
 - w km 0+353 nad rzeką Długą - odbiornikiem wód będzie rzeka Długa
 - w km 2+300 rejon ul. Ceglanej w Markach - odbiornikiem wód będzie grunt,
 - w km 3+600 Kobyłka –Maciołki - odbiornikiem wód będzie grunt,
 - w km 5+200 Kobyłka – rejon cegielni - odbiornikiem wód będzie grunt,
 - w km 6+600 Kobyłka - rejon ul. Wagonowej - odbiornikiem wód będzie grunt,
 - w km 8+652 rzeka Czarna - odbiornikiem wód będzie rzeka Czarna,
 - w km 12+200 węzeł Radzymin - odbiornikiem wód będzie grunt.
7. Na odcinkach, gdzie poziom wód gruntowych jest niski w stosunku do terenu, a grunty są przepuszczalne, rowy dla odwodnienia trasy należy zaprojektować jako infiltracyjne. Na terenach, gdzie grunt jest nieprzepuszczalny, a poziom wody gruntowej wysoki rowy należy zaprojektować jako nieprzepuszczalne (wyłożone folią lub geowłókniną).
8. Zaprojektowanie przejścia dla dużych zwierząt w km 8+700 pod obiektem mostowym nad rzeką Czarną o szerokości min. 5 m i wysokości 3,5 m. Strefa przejścia dla zwierząt powinna być odpowiednio urządzona (zakrzaczona), tak aby stwarzała bezpieczne ukrycie się przechodzących zwierząt.
9. Zaprojektowanie przejść dla małych zwierząt w formie przepustów na następujących odcinkach:
 - od km 6+000 do km 6+700 dwa przepusty,
 - w km 8+000,
 - w km 8+500,
 - w km 9+925 przepust na rowie melioracyjnym.Przejścia dla płazów i innych małych zwierząt (gryzoni, łasic, gronostaji), powinny mieć szerokość min. 1,5 m i wysokość min. 1,0 m. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej, a w części przeznaczonej dla zwierząt posiadać wyrównaną powierzchnię. W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, natomiast po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej

podwójnej szerokości koryta. Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt .

10. Wzdłuż drogi po obu jej stronach, pomiędzy przepustami należy wykonać płotki betonowe, naprowadzające płazy do przepustów.
 11. Należy wykonać na przebiegu drogi w sąsiedztwie rezerwatu Horowe Bagno ogrodzenie ochronne z siatki metalowej z metalowymi słupami. Wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić 250 cm dla obszarów leśnych. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm.
- IV.** Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. 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 poziomu hałasu 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.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska, na podstawie art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, wpłynął wniosek o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina,

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Ministra Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- 2) Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina wykonany przez Biuro Planowania i Rozwoju Warszawy SA, złożony w grudniu 2007 r.
- 3) Aneks Nr 1 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożony w kwietniu 2008 r. ,

- 4) Aneks Nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożony w lipcu 2008 r.
- 5) Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.

Przedmiotowa ocena oddziaływania na środowisko jest prowadzona przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia niezbędnej do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi publicznej.

Przedmiotem inwestycji jest budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Bialegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzimina. Projektowany nowy przebieg poprawi wprowadzenie ruchu międzynarodowego i krajowego do Warszawy z możliwością rozprowadzenia go na ekspresową obwodnicę miasta. Jednocześnie zrealizowanie tej inwestycji poprawi powiązanie z Warszawą takich miast jak: Marki, Ząbki, Zielonka, Kobyłka oraz miast i gmin: Radzimina i Wołomina. Budowa drogi omijającej zabudowę miasta Marki radykalnie poprawi stan powietrza oraz klimat akustyczny a tym samym warunki życia w mieście. Będzie to przede wszystkim wynikiem zlikwidowania „korków” oraz wyprowadzenia ciężkiego ruchu samochodowego z centrum zwartej zabudowy na zewnątrz miasta. Planowana droga ekspresowa będzie drogą o ograniczonym dostępie: przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą bezpośrednio przyległego terenu, wyposażoną w dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami publicznymi.

Obecnie istniejąca droga krajowa nr 8 prowadzona jest przez Warszawę trasami: Al. Krakowską, Łopuszańską, Al. Jerozolimskimi, Al. Prymasa Tysiąclecia, Al. Armii Krajowej, ul. Toruńską, Al. Marszałka J. Piłsudskiego (Marki) i Jana Pawła II (gm. Radzimin). Droga ta pełni ważną funkcję w układzie dróg krajowych aglomeracji warszawskiej: wprowadza do Warszawy ruch z kierunków południowo-zachodniego i północno-wschodniego. Umożliwia powiązania Warszawy z województwem mazowieckim i podlaskim oraz prowadzi do przejść granicznych z Litwą i Białorusią. Jest drogą sklasyfikowaną jako – droga główna ruchu przyspieszonego o przekroju dwujezdniowym: 2 x 2 pasy ruchu. Na terenie Marek droga funkcjonuje jako ulica, na odcinku w gm. Radzimin jest to droga na parametrach odpowiednich dla drogi ekspresowej z pasami awaryjnymi. Na pewnych niewielkich fragmentach występują drogi dojazdowe obsługujące przyległy teren. W obszarze przyległym do istniejącej drogi nr 8 na terenie Marek i Radzimina występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną z ulicami układu podstawowego i lokalnego o kategorii dróg powiatowych lub gminnych. Na terenie Marek, na odcinku centralnym, gdzie występuje intensywne zagospodarowanie, odległości pomiędzy skrzyżowaniami są o wiele mniejsze od wymaganych i wynoszą nawet 270 m, 330 m, 370 m.

Brak realizacji przedmiotowej drogi ekspresowej należy rozpatrywać w szerszym kontekście, jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta, co w sposób kardynalny zmieni warunki pracy tego systemu. Zaniechania budowy obwodnicy oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu: większe zatłoczenie, mniejsze prędkości oraz występowanie częstych przerw w ruchu pojazdów zwłaszcza na odcinku przejścia przez Marki. Wzrost ruchu spowoduje drastyczne pogłębienie trudności komunikacyjnych, aż do zablokowania niektórych odcinków drogi.

Droga krajowa Nr 8 była w ostatnich kilkunastu latach przedmiotem studiów drogowo-komunikacyjnych. Przygotowana na początku 2000 roku koncepcja programowo-przestrzenna przystosowania drogi krajowej Nr 18 (obecnie droga Nr 8) Warszawa – Białystok do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Struga – Radzymin wykazała możliwości podniesienia parametrów technicznych do standardów drogi ekspresowej. Jednakże postulowane ograniczenie dostępności jezdni głównej spowodowało liczne protesty mieszkańców. Wobec powyższego podjęto decyzje o wytyczeniu nowego przebiegu dla trasy ekspresowej S-8, który powinien uwzględnić możliwość obsługi takich miejscowości jak Marki, Ząbki, Zielonka, Kobyłka oraz miast i gmin: Radzimina i Wołomina. Przeanalizowano pięć wariantów nowego przebiegu trasy ekspresowej S-8. Ocena środowiskowa tych wariantów wskazywała na wariant V jako najmniej kolizyjny, ale żaden z wariantów przebiegu trasy S-8 nie został zaakceptowany przez wszystkich przedstawicieli zainteresowanych stron. W 2000 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z udziałem władz samorządowych przyjęła przebieg trasy wg Wariantu III od węzła „Toruńska” do węzła „Nadma”. Natomiast dla odcinka od węzła „Nadma” do istniejącej obwodnicy Radzimina zalecono przeanalizowanie dalszego przebiegu trasy wg Wariantu I, poszukując nowego, optymalnego włączenia tej trasy do obwodnicy Radzimina. Podjęto się rozpatrzenia trzech wariantów przebiegu trasy oraz wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia czyli pozostawienie stanu istniejącego drogi Nr 8. **Wariant I** zakłada przebieg drogi po nowym śladzie, analizowana długość trasy - **16,05 km**, do realizacji – 12,76 km (pozostały odcinek wykorzystuje istniejącą obwodnicę). Trasa przebiega przez tereny miast: Zielonka, Marki, Kobyłka, gminę i miasto Radzymin. Od węzła „Drewnica” do miejscowości Nadma przebieg jest wspólny dla wszystkich wariantów. Na początkowym odcinku trasę poprowadzono przez Zielonkę i dalej przez tereny leśne Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, przecinając kompleks leśny Horowa Góra. Na terenie miast Marki i Kobyłka zaproponowano korektę przebiegu wyznaczonego w dotychczasowych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego m. Kobyłka, co pozwoli zminimalizować kolizje z istniejącym zagospodarowaniem terenu. Za węzłem z drogą wojewódzką Nr 631, oś trasy została przesunięta w kierunku zachodnim, do granicy miasta Kobyłka. Dalej trasa przecina

tereny rolne, w rejonie ul. B. Chrobrego omija od wschodu zabudowę miejscowości Nadma, idzie w kierunku zachodnim i prowadzona jest skrajem dużego kompleksu leśnego Ciemne, pozostawiając po stronie zachodniej zabudowę miejscowości Słupno. Przed kładką dla pieszych w miejscowości Cegielnia projektowana trasa zostaje włączona w istniejące jezdnie obwodnicy Radzymina. **Wariant II** tzw. **samorządowy** – różni się od Wariantu I przebiegiem na terenie gm. Radzymin, analizowana długość trasy **-15,18 km**, do realizacji - **13.46 km** (pozostały odcinek wykorzystuje istniejącą obwodnicę). Od miejscowości Nadma w kierunku północnym trasa prowadzona jest przez tereny rolne. Omija od wschodu wsie Kozłówek i Kozia Góra, przecina kompleks leśny Ciemne. Następnie przechodzi po zachodnim obrzeżu miejscowości Ciemne, przecina Staw Pod Łabędziem i zostaje włączona w jezdnie obwodnicy Radzymina (w rejonie granicy miasta Radzymin, przed skrzyżowaniem z drogą Nr 635). **Wariant III** – różni się przebiegiem na terenie gm. Radzymin, analizowana długość trasy **-13,94 km**, do realizacji – **13.76 km**. Od miejscowości Nadma w Gm. Radzymin w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne po wschodniej stronie wsi Kozłówek, następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków, dalej przez wschodni obszar miejscowości Ciemne. W obwodnicę Radzymina włącza się w rejonie miejscowości Dybów – Kolonia.

Przeprowadzone analizy porównawcze wariantów przebiegu trasy S-8 nie dały jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, który z wariantów jest najkorzystniejszy. Zarówno pod względem środowiskowym jak i kolizyjności z zabudową, wszystkie warianty mają podobną ocenę. Można jednak stwierdzić, że wariant III wykazuje najmniejszą kolizyjność z obszarami chronionymi i obszarami leśnymi. Wariant III uzyskał również najlepszą ocenę pod względem ekonomicznym oraz techniczno-ruchowym. W wyniku przeanalizowania przedstawionych rozwiązań oraz licznych dyskusji Inwestora ze społeczeństwem przyjęto przebieg drogi ekspresowej S-8 wg wariantu III jako preferowany we wniosku do Wojewody o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Trasa w wybranym wariantcie zaczyna się na węźle „Drewnica” i dalej biegnie na terenie miast: Zielonka, Marki, Kobyłka. Od miejscowości Nadma w gm. Radzymin w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne, wolne od zabudowy, obchodząc od wschodu wieś Kozłówek, a następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków. Miejscowość Ciemne trasa przecina na zachód od skrzyżowania drogi nr 635 z drogą gminną i w obwodnicę Radzymina włącza się w rejonie wsi Dybów Kolonia (po wschodniej stronie skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 635)

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn drogowych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Maszyny drogowe to głównie źródła hałasu niskich częstotliwości. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń

oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Hałas posiadać będzie zasięg lokalny. Niemniej jednak prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰÷22⁰⁰) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Planowana inwestycja przebiega głównie przez tereny, na których występuje rozproszona zabudowa zagrodowa oraz mieszkaniowo-usługowa, lokalnie zlokalizowana jest mieszkaniowa jednorodzinna. Po wybudowaniu drogi można się spodziewać pogorszenia klimatu akustycznego w sąsiedztwie tej zabudowy. Należy jednak zaznaczyć, że wskutek przejęcia części ruchu przez obwodnicę nastąpi znacząca poprawa stanu klimatu akustycznego na terenie miejscowości Marki sąsiadującej z obecnym przebiegiem drogi krajowej Nr 8, gdzie w chwili obecnej poziom dźwięku osiąga wysokie wartości. W celu ochrony zabudowy mieszkaniowej oraz terenów chronionych, narażonych na działanie hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, zaprojektowano ekrany akustyczne. Na odcinku drogi S-8 przebiegającym przez Kobylkę, w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksu leśnego zaproponowano wał ziemny o wysokości 3m jako urządzenie chroniące przed rozprzestrzenianiem się hałasu na tereny leśne. Wewnątrz kompleksu leśnego znajduje się rezerwat przyrody „Horowe Bagno”, odległy od osi trasy o ponad 200 m. Jednym z przedmiotów ochrony w tym rezerwacie jest ornitofauna, stąd zaproponowano ochronę akustyczną dla tych terenów. Analizując wyniki prognoz równoważnego poziomu dźwięku po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych można stwierdzić, że będą one w sposób skuteczny chroniły zabudowę mieszkaniową przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Natomiast na etapie eksploatacji ruch na całym odcinku obwodnicy będzie płynny, a prognoza ruchu nie przewiduje jego dużych wahań. Dla prognozowanych natężeń ruchu przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wokół obwodnicy. W wyniku analiz wykonanych dla potrzeb raportu stwierdzono, że dla roku 2013

prognozowane przekroczenia norm średniego stężenia NO_x ze względu na ochronę zdrowia ludzi i częstości przekroczeń normy stężenia maksymalnego sięgają do 20 m od osi drogi i nie wychodzą poza pas drogowy. W przypadkach przekroczenia stężeń średniorocznych ze względu na ochronę roślin na terenach leśnych dla roku 2013 sięgają ok. 5 m poza pas drogowy przez co pierwsza linia lasu może być zagrożona nadmiernym stężeniem tlenków azotu. Dla roku 2033 przekroczenia norm stężeń tlenków azotu na terenach leśnych dochodzą do ok. 25 m od osi drogi i nie wychodzą poza pas drogowy. W celu ochrony gleb i gruntów przed zanieczyszczeniami komunikacyjnymi zostaną wykonane 5 – 10 m pasy zieleni izolacyjnej.

Budowa drogi ekspresowej może stanowić potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne. Może ona spowodować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze sąsiadującym oraz pogorszenie jakości wód powierzchniowych. Potencjalny wpływ planowanej drogi na wody powierzchniowe wiąże się głównie z koniecznymi przecięciami cieków i ich dolin. Możliwość zmiany stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogę oraz realizacją obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej. W związku z powyższym konieczne będą działania, które zminimalizują negatywne oddziaływanie obwodnicy na stosunki wodne sieci hydrograficznej. Sprowadzą się one do przebudowy urządzeń melioracyjnych, budowy przepustów wodnych, zastosowania osadników oraz robót przystosowujących odbiorniki do przyjęcia punktowych dopływów wód opadowych z obwodnicy. Przyjmuje się również, że zostaną zachowane dotychczasowe kierunki odpływu wód powierzchniowych oraz wielkości przepływu w ciekach.

Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą poprzez rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową do zbiorników retencyjnych oraz do istniejących cieków wodnych - rzeka Czarna, kanał Markowski (rz. Długa) i do gruntu. W rozwiązaniu tym wykorzystywane będą procesy samooczyszczania wskutek współdziałania procesów sedymentacji, filtracji oraz procesów biochemicznych. Przedstawione prognozowane wartości zanieczyszczeń wód opadowych spływających z powierzchni planowanej trasy wskazują na przekroczone wartości wskaźnika - zawiesina ogólna. W związku z powyższym zostaną zaprojektowane rozwiązania i urządzenia podczyszczające (osadniki, zbiorniki retencyjne) przed zrzutem wód do środowiska. Ponadto, w celu intensyfikacji procesów retencji i infiltracji w rowach trawiastych oraz dla zabezpieczenia odbiorników na wylotach wód opadowych, należy rozważyć budowę przegród na rowach. Szacowane stężenia substancji ropopochodnych oznaczane w spływach deszczowych z analizowanej drogi spełniają wymagania prawa.

Najbliższe obszary Europejskiej Sietki Ekologicznej Natura 2000 znajdują się w znacznych odległościach od projektowanej trasy. Około 10 km od analizowanej drogi znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków - Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004), natomiast około 6 km od trasy znajduje się obszar ochrony siedlisk - Łęgi Czarnej Strugi

(PLH 140009). Ze względu na znaczną odległość od inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na te obszary.

Droga zbliża się do rezerwatu Horowe Bagno na odległość około 70 m. Rezerwat Horowe Bagno obejmuje tereny bagienne, z płytkimi zbiornikami wodnymi i otaczającym lasem bagiennym, położone na zachód od planowanej trasy, w kompleksie leśnym Horowa Góra, w odległości około 70m od skraju lasu od strony miasta Kobyłki. Jest to rezerwat torfowiskowy objęty ochroną częściową, położony w kompleksie leśnym pomiędzy Markami i Zielonką. Celem ochrony jest zachowanie zróżnicowanego obszaru wilgotnych lasów, torfowisk i wód ze stanowiskami licznych gatunków roślin rzadkich i chronionych. Jest ostoją i miejscem rozrodu licznych gatunków zwierząt. W granicach rezerwatu znajdują się jeziorzka torfowiskowe, mszary wysoko torfowiskowe i przejściowe, podmokłe brzeziny, bory świeże i mieszane na wydmach i fragmenty grądu. Droga przebiega poza kompleksem leśnym, który stanowi naturalną otulinę rezerwatu. W obecnej sytuacji nic nie wskazuje, aby poprowadzenie drogi po wschodniej stronie rezerwatu mogło zmienić poziom wód gruntowych. Droga prowadzona będzie po powierzchni terenu. Nie przewiduje się głębszych wykopów. Planowana droga nie zburzy istniejącego stanu odwodnienia terenu, nie spowoduje również zmiany istniejących powierzchniowych stosunków wodnych w rezerwacie. Równowaga przyrodnicza nie ulegnie zakłóceniu. Dla ochrony kompleksu leśnego i rezerwatu zaprojektowano od strony lasu wał ziemny o wysokości 3 m.

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

Drogi szybkiego ruchu są dużym zagrożeniem dla wielu gatunków zwierząt, poczynając od owadów, a kończąc na dużych ssakach, takich jak sarna, dzik i łoś. Teren lokalizacji obwodnicy nie koliduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt o znaczeniu krajowym jedynie z lokalnymi szlakami migracji. Uwzględniając potencjalne miejsca migracji zwierząt wyznaczono przejścia dla zwierząt w celu uniknięcia fragmentacji i izolacji populacji zwierząt jak również uniknięcia ograniczenia możliwości przemieszczania się ich i żerowania. Strefa przejścia dla zwierząt będzie odpowiednio urządzona (zakrzaczona), tak aby stwarzała bezpieczne ukrycie się dla przechodzących zwierząt. W celu umożliwienia przemieszczania się drobnych zwierząt zostaną wybudowane przejścia w formie przepustów. Wzdłuż drogi po obu jej stronach,

między przepustami zostaną wykonane plotki betonowe, naprowadzające płazy do przepustów.

Dodatkowo w celu zabezpieczenia przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt, w sąsiedztwie rezerwatu Horowe Bagno pas drogowy zostanie wygradzony siatką ochronną. Ogrodzenie to zapewni bezpieczeństwo ruchu na autostradzie zabezpieczając pas drogowy przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię.

Realizacja drogi 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. W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni), dzięki czemu przedsięwzięcie będzie lepiej wkomponowane w otoczenie.

Czasowo zajmowany teren będzie przywracany do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i wykonanie nasadzeń drzew i krzewów. Podczas budowy obwodnicy powstaną nadmiary mas ziemnych z wykopów, które nie będą nadawały się do wbudowania w nasyp z powodu braku właściwości nośnych dlatego też pozyskane podczas prac masy ziemi należy czasowo gromadzić na odpowiednio przygotowanych terenach. Składowanie mas ziemi będzie prowadzone poza granicami rezerwatu Horowe Bagno.

W najbliższym otoczeniu analizowanej drogi S-8 obiekty zabytkowej architektury i zieleni nie występują. Tereny położone wzdłuż projektowanej trasy nie noszą cech zabytkowych. W rejonie analizowanych wariantów przebiegu trasy stwierdzono natomiast stanowiska archeologiczne. Na obszarach konserwatorskich stref archeologicznych, konieczne będzie przeprowadzenie archeologicznych badań sondażowych lub nadzór archeologiczny w trakcie prowadzenia robót ziemnych.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie zrekultywowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów innych niż niebezpieczne i wywożone przez specjalistyczne

podmioty. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. 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 poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając przedstawione warunki, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie, jednakże strona niezadowolona z postanowienia, zgodnie z art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa, może zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.



Otrzymują:

1. Wojewoda Mazowiecki;
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie;
3. Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego

Do wiadomości:

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny