



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dn. 13 stycznia 2011 r.

DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj.1

OBWIESZCZENIE

Działając na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 1 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.) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

zawiadamia strony postępowania

o wydaniu postanowienia z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj, uzgadniającego środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca*.

Z treścią ww. postanowienia można się zapoznać w siedzibie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa, Urzędzie m.st. Warszawy dla Dzielnicy Ursynów, ul. Al. Komisji Edukacji Narodowej 61, 02-777 Warszawa, Urzędzie Gminy Raszyn, ul. Szkolna 2A, 05-090 Raszyn, Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno, ul. Kościuszki 5, 05-500 Piaseczno, Urzędzie Gminy Lesznowola, ul. Gminnej Rady Narodowej 60, 05-506 Lesznowola, Urzędzie Miejskim w Tarczynie, ul. Rynek 8A, 05-555 Tarczyn oraz Urzędzie Miasta i Gminy Grójec, ul. J. Piłsudskiego 47, 05-600 Grójec.

Doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni, licząc od następnego dnia od wywieszenia obwieszczenia.

Upoważnienia
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Z-ca Dyrektora Departamentu
Ocen Oddziaływania na Środowisko
Andrzej Dziura

Otrzymują:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
- Burmistrz Dzielnicy Ursynów
- Wójt Gminy Raszyn
- Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno
- Wójt Gminy Lesznowola
- Burmistrz Miasta Tarczyn
- Burmistrz Miasta i Gminy Grójec

Wywieszono w dniach

Pieczęć urzędu:

Załącznik:

- Postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Michał Kielsznia

Warszawa, dnia 12 stycznia 2011 r.

DOOS-idk.4200.8.2011.aj

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. Nr 25, poz. 150 z 2008 r. ze zm.) i art. 153 ust. 1 pkt 1 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.), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca,*

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia według wariantu „II”
z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600
i określám następujące warunki:**

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

1. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych.
2. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować z dala od:
 - dolin rzek i innych cieków powierzchniowych,

- obszarów chronionych, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.:
 - poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu na odcinkach: od km 7+350 do km 7+700, od km 12+900 do km 16+300, od km 21+050 do km 22+050,
 - poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jezioroki na odcinku od km 26+700 do km 29+311,
 - siedlisk chronionych, o których mowa w załączniku I do Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG, tj.:
 - poza siedliskiem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych 6410 – na odcinku od km 11+870 do km 11+930;
 - siedliskiem łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 – na odcinkach: od km 13+888 do km 14+059, od km 18+375 do km 18+520, od km 17+395 do km 17+450, od km 21+253 do km 21+321,
 - obszarów wrażliwych ze względu na stosunki wodne,
 - terenów leśnych,
 - terenów sąsiadujących z zabudową mieszkaniową.
3. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Natomiast na obszarach wskazanych w punkcie I.2. lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań logistycznych umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
 4. Prace budowlane prowadzić wyłącznie przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii odprowadzane będą na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego.
 5. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności: odizolować teren inwestycji ogrodzeniem, systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na podjazdy samochodowe, przykrywać plandekami skrzyń załadunkowych samochodów transportujących materiały sypkie.
 6. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrekultywować po ich zakończeniu.

wegetacyjnym, tj. w terminie od września do lutego. Ponadto wycinka drzew winna być poprzedzona szczegółową inwentaryzacją – drzewa przewidziane do wycięcia trzeba szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione rośliny, zwierzęta i grzyby, a w przypadku ich zidentyfikowania podjąć działania wynikające z ochrony gatunkowej.

16. Przed przystąpieniem do wycinki drzew i robót ziemnych przenieść stanowisko pachnicy dębowej (*Osmoedermia eremita*), kolidujące m.in. z terenem budowy przedsięwzięcia ok. km 12+950.
17. Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
18. Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające ciek i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z robót budowlanych.
19. Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych prowadzić poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów.
20. W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjąć działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy.
21. Drogę wyposażyć w biegnące po obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową, wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesiny mineralnej.
22. Ze względu na występowanie w km 11+200 obszarów chronionych w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowskiej, stanowiącego zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zaprojektować zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.
23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

7. Składować osobno warstwę ziemi próchnicznej zdejmowaną w trakcie robót, w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia lub zapewniający możliwość wykorzystania przez inne podmioty.
8. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
9. W przypadku wystąpienia wycieku związków ropopochodnych podczas ewentualnej awarii ciężkiego sprzętu budowlanego zanieczyszczoną glebę zebrać i wywieźć w celu unieszkodliwienia lub przekazać do utylizacji uprawnionemu podmiotowi.
10. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych koniecznym jest, aby wykonawca robót budowlanych posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
11. Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, a ponadto zostanie zapewniony ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.
12. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności - drzew i krzewów. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
13. Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom.
14. Z uwagi na obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego, przeprowadzić poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, koniecznym jest dokonywać regularnych kontroli ornitologicznych terenu.
15. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Niezbędną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem

- na odcinku od km 9+780 do km 11+500 o wys. 6,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+120 do km 12+600 o wys. 6,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+600 do km 13+000 o wys. 6,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+700 do km 17+630 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+000 do km 21+060 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 23+710 do km 24+110 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+130 do km 26+400 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+260 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 – 8,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej.
2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.
 3. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.
 4. Zaprojektować i wykonać następujące przejścia dla zwierząt:
 - a. przejście dla zwierząt dużych dołem zespolone z ciekim w km 23+000, o wys. min. 4,5 m i szer. min. 20,0 m;
 - b. przejścia dla zwierząt średnich w następujących lokalizacjach:
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 11+440, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 3,5$ m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 13+925, o wys. min. 4,0 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 4,0$ m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z rowem w km 17+330, o wys. min. 3,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 3,5$ m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 21+295, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 3,5$ m;
 - c. przejścia dla zwierząt małych w następujących lokalizacjach:
 - przejście dla zwierząt małych w km 0+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 2+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 4+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;

24. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
25. W ramach budowy MOP - dla stacji paliw i budynków gastronomicznych zaprojektować wykonanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych zaprojektować kanalizację technologiczną, wyposażoną w zewnętrzny separator tłuszczu.
26. Zagospodarowując miejsca obsługi podróżnych zaprojektować zieleni izolacyjno – dekoracyjną.
27. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰).

II. Na etapie projektu budowlanego nakłada się następujące obowiązki:

1. Wykonać ekrany akustyczne w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
 - na odcinku od km 0+740 do km 3+400 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 4+460 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 10+750 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 10+750 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 13+370 do km 14+260 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+040 do km 16+150 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 16+250 do km 17+010 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 17+320 do km 20+300 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+540 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 22+100 do km 23+830 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+190 do km 26+100 o wys. 8,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+460 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 – 8,0 m po prawej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 0+750 do km 1+700 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+020 do km 3+220 o wys. 4,5 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+200 do km 7+500 o wys. 6,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 8+800 o wys. 6,0 m po lewej stronie drogi ekspresowej;

- przejście dla płazów w km 12+600, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+700, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+800, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+450, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+550, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+680, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+780, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 14+090 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+170 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+260 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+360 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 15+140, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+280, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+420, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+650, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+750, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 17+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m.
- e. Drogi serwisowe biegnące równoległe do projektowanej drogi ekspresowej na wysokości wyznaczonych przejść dla zwierząt i przepustów wyposażyć w obiekty, o takich samych parametrach technicznych, umożliwiające migrację zwierząt.
- f. Dla przejść wymienionych w pkt II.4.a. i II.4.b. zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające w miarę możliwości na odcinkach 300 – 500 m w każdą ze stron od osi projektowanego przejścia dla zwierząt. Ogrodzenia powinny mieć wysokość co najmniej 220 cm w terenach otwartych i 250 cm w terenach leśnych ze zmniejszającą się ku dołowi średnicą oczek. W celu ochrony herpetofauny oraz małych zwierząt należy zaprojektować odrębne wyгородzenie siatką o parametrach 5 mm x 5 mm i 50 cm wysokości (z

- przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 6+570, o wys. min. 2,0 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+000, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+860, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 9+470, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 11+220, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 15+880, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 17+570, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+380, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+970, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 19+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych $2 \times 1,0$ m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 20+050, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 27+520, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 28+740, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- d. Przejścia dla płazów:
- przejście dla płazów w km 7+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 7+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+270, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+880, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+980, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+300, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+400, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+500, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;

- q. Przy wylotach przejść dla dużych i średnich zwierząt umieścić większe głązy, w sposób uniemożliwiający przejazd pojazdów po powierzchni przejścia.
- r. Dno przepustów dla małych zwierząt pokryć warstwą ziemi mineralnej, w sposób umożliwiający utrzymanie wyrównanej powierzchni.
- 5. Nasadzenia zieleni dogęszczającej wykonywane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
 - po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 24+600 do km 25+100, o długości 500 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+110, o długości 400 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie lewej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+170, o długości 460 m i szerokości min. 10 m.
- 6. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonać wygradzenia placów budowy, w celu uniemożliwienia migracji herpetofauny, w określonych lokalizacjach:
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 0+250 do km 0+350, wzdłuż planowanych łącznic węzła Lotnisko;
 - wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 6+900 do km 7+250;
 - wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 11+000 do km 11+300;
 - wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 12+550 do km 12+700;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 15+100 do km 16+000;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 17+250 do km 17+650;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 17+950 do km 18+150;
 - wygradzenie po lewej stronie drogi na odcinku od km 27+550 do km 27+750.

III. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

1. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt regularnie oczyszczać i konserwować, a ponadto przeprowadzać regularne kontrole szczelności wygradzeń.
2. Po rozpoczęciu eksploatacji przeprowadzić co najmniej pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport powinien być przedkładany do właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
3. Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesziny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie tych urządzeń.

„przewieszka”), w miarę możliwości na odcinkach 300 – 500 m od każdego przejścia w obie strony. Ogrodzenia winny być zakopywane na głębokość 40-60 cm.

- g. W przypadku przejść dla dużych i średnich zwierząt zastosować obustronne osłony ołśnieniowe (ekrany), o wysokości równej co najmniej wysokości ogrodzeń ochronnych oraz na długości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obydwu kierunkach.
- h. Na odcinkach drogi, na których zostały zlokalizowane przejścia dolne, nie można stosować oświetlenia jezdni.
- i. Konstrukcje przejść dolnych projektować w taki sposób, aby powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby, a docelowo roślinnością osłonową. Nie projektować przy wylotach przejść dla zwierząt obiektów technicznych, takich jak: schody, kładki, balustrady, przejścia techniczne itp.
- j. W przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji betonowych przyczółków, maksymalnie je osłaniając.
- k. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.
- l. W przypadku przejść dla zwierząt małych ogrodzenia muszą się łączyć w sposób szczelny z czołem lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przejścia.
- m. Nie betonować skarp, a w sytuacjach braku innej możliwości umocnienia skarp, dopuszczalne jest stosowanie płyt betonowych o dużej średnicy oczek (co najmniej 10,0 cm × 10,0 cm).
- n. Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia prowadzić wyłącznie w sytuacjach koniecznych i stosować wówczas jedynie materiały naturalne. Nie stosować w tym celu gabionów oraz materiałów betonowych.
- o. Naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą lokalizować w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznej krawędzi przejścia dużego oraz przejść średnich dla zwierząt.
- p. W przypadku gdy strefę dojazdu do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe, powinny być one skanalizowane na długości: obejmującej całą strefę dojazdu do przejść dużych i średnich, co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt w każdym kierunku, natomiast w sytuacji braku możliwości skanalizowania rowów zaprojektować skarpy o nachyleniu < 1:3 na wskazanych powyżej odcinkach.

kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, 2573 ze zm.), tj. do kategorii dróg ekspresowych.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami sporządzony przez Biuro Konsultingowo – Doradcze Euroekspert (wersja luty 2010 r.);
- streszczenie w języku niespecjalistycznym;
- kopie map ewidencyjnych, obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać droga ekspresowa;
- wyjaśnienia nadesłane przez wnioskodawcę w formie aneksu, wraz z załącznikami graficznymi z dnia 8 listopada 2010 r., jako odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 4 października 2010 r., znak: DOOŚidk-452/2029/2003/10/aj/138.

Przeprowadzona analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wskazała, że treść przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko, wraz z aneksem uzupełniającym, jest zgodna z wymogami ujętymi w art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, a sformułowane na jej podstawie warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie polegające na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca*, zlokalizowane jest w całości na terenie województwa mazowieckiego, tj. w powiatach: warszawskim – zachodnim (dzielnica Ursus), pruszkowskim (gmina Raszyn), piaseczyńskim (gminy Piaseczno, Tarczyn i Lesznowola) oraz grójeckim (gmina Grójec).

Głównym założeniem omawianego przedsięwzięcia jest budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej w kierunku Grójca, o parametrach technicznych drogi klasy S, w celu usprawnienia ruchu z kierunku północy na południe Polski. Planowana inwestycja obejmuje swoim zakresem odcinek od projektowanego węzła, na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 721, w miejscowości Magdalenka do początku wykonywanej obwodnicy Grójca – dla wariantu I

4. Na odcinkach drogi ekspresowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony obiektów mostowych, a także po 100 m z każdej strony przejść dla zwierząt, zakazać stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności.

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

1. emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego, wielkości substancji wprowadzanych do powietrza. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
2. efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie II.4.a., II.4.b., II.4.c. i II.4.d. niniejszego postanowienia. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Uzasadnienie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zwrócił się pismem z dnia 20 maja 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-TR-6613-023/08, na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. Nr 25, poz. 150 z 2008 r. ze zm.) w powiązaniu z art. 153 ust. 1 pkt 1 i 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.), z wnioskiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008, o uzgodnienie przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca*.

Zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt 1 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*, z dniem wejścia w życie ww. ustawy, kompetencje ministra właściwego do spraw środowiska, w zakresie postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. *w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z*

- MOP III w km 13+150 po stronie prawej, MOP III w km 13+150 po stronie lewej;
- MOP II w km 28+000 po stronie prawej, MOP II w km 28+050 po stronie lewej.
- Wariant IV jest propozycją poprowadzenia drogi ekspresowej po nowym śladzie od węzła „Lotnisko” do miejscowości Podole, gdzie projektowana trasa łączy się z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 7 w km 29+000. Całkowita długość inwestycji w wariantcie IV wynosi 29,852 km, a jej przebieg jest zgodny z wariantem II do węzła „Złotokłos”, zlokalizowanym w km 16+300. W dalszym przebiegu planowana droga ekspresowa została poprowadzona przez rezerwę terenu przeznaczoną pod budowę autostrady A-1. W miejscowości Prace Małe, na przecięciu projektowanej trasy z drogą wojewódzką nr 876, zaprojektowano węzeł „Tarczyn”, od którego planowana inwestycja biegnie w kierunku istniejącej drogi nr 7 przechodząc m.in. przez miejscowości: Wylezin, Pawłowice, Skrzeczeniec. W miejscu zaprojektowanego węzła „Tarczyn II”, tj. ok. km 28+700, planowana droga łączy się z istniejącą drogą nr 7.

W ciągu drogi ekspresowej zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych (MOP) w następujących lokalizacjach:

- MOP III w km 13+150 po stronie prawej, MOP III w km 13+150 po stronie lewej;
- MOP II w km 23+850 po stronie prawej, MOP II w km 23+858 po stronie lewej.
- Wariant IVa, o długości 29,470 km, stanowi rozwiązanie alternatywne w stosunku do wariantu IV, bowiem przebieg wariantów IV i IVa jest wspólny do projektowanego węzła „Tarczyn” zlokalizowanego w km 20+700. Na odcinku od projektowanego węzła do km 23+000 trasa nieznacznie odchyła się w kierunku istniejącego przebiegu drogi nr 7 w stosunku do wariantu IV. Od miejscowości Stefanówka planowana trasa została przybliżona do miejscowości Kawęczyn, a w dalszym przebiegu przecina Las Lesznowski Duży Dół, aż do miejscowości Głuchów, gdzie projektowana droga łączy się z istniejącą drogą nr 7 w miejscu planowanego węzła Tarczyn II zlokalizowanego w km 28+700.

W ciągu drogi ekspresowej zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych (MOP) w następujących lokalizacjach:

- MOP III w km 13+150 po stronie prawej, MOP III w km 13+150 po stronie lewej;
- MOP II w km 23+850 po stronie prawej, MOP II w km 23+858 po stronie lewej.
- Ponadto wskazania wymaga, iż dla wariantów II, III, IV i IVa na wspólnym odcinku planowanego przedsięwzięcia od km 7+500 do km 12+600 przeanalizowano cztery warianty realizacji węzła „Antoninów”, tj. warianty A, B, C i D.

lub od projektowanego węzła „Lotnisko”, stanowiącego obiekt budowlany Południowej Obwodnicy Warszawy, do początku wykonywanej obwodnicy Grójca – warianty II, III, IV i IVa.

W związku z planowaną budową drogi ekspresowej S-7 przeanalizowano pięć wariantów:

- Wariant 0, który jest wariantem odniesienia (bezinwestycyjnym). Wariant ten zakłada zaniechanie przebudowy drogi i pozostawienie jej w stanie istniejącym.
- Wariant I zakłada przebudowę istniejącej drogi krajowej nr 7 i dostosowanie jej do parametrów drogi ekspresowej S-7 na odcinku od projektowanego węzła „Magdalenka”, na przecięciu z drogą wojewódzką nr 721, tj. ok. km 388+713, do początku wykonywanej obwodnicy Grójca w rejonie km 410+572. Inwestycja w wariantcie I będzie polegała na poprowadzeniu trasy na całym odcinku po dotychczasowym śladzie z dobudową dróg równoległych, przejazdów i węzłów, z korektą nienormatywnej geometrii poziomej i pionowej. Długość drogi ekspresowej S-7 w wariantcie I wynosi 21,8 km.

W ciągu drogi ekspresowej zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych (MOP) w następujących lokalizacjach:

- MOP III w km 389+950 po stronie prawej, MOP III w km 389+950 po stronie lewej;
- MOP II w km 399+700 po stronie prawej, MOP II w km 401+350 po stronie lewej;
- MOP II w km 408+800 po stronie prawej, MOP II w km 408+900 po stronie lewej.
- Wariant II jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy drogi ekspresowej w całkowicie nowych korytarzach. Planowana droga prowadzi od węzła „Lotnisko”, zlokalizowanym na Południowej Obwodnicy Warszawy S-2, do początku wykonywanej obwodnicy Grójca w rejonie km 410+572 (wg kilometraża istniejącej drogi krajowej nr 7). Długość analizowanego odcinka w tym wariantcie wynosi 29,011 km.

W ciągu drogi ekspresowej zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych (MOP):

- MOP III w km 13+150 po stronie prawej, MOP III w km 13+150 po stronie lewej;
- MOP II w km 27+600 po stronie prawej, MOP II w km 27+650 po stronie lewej.
- Wariant III w znacznym stopniu jest zbliżony do wariantu II, a jego projektowana długość wynosi 29,386 km. Początkiem planowanej drogi w wariantcie III jest włączenie dwujezdniowej drogi w projektowany węzeł „Lotnisko” w km 0+300. W omawianym wariantcie trasa przebiega po śladzie wariantu II do km 16+400. Następnie w ok. km 21+156 projektowana droga łączy się z istniejącą drogą nr 7 i drogą nr 01352, a w końcowym biegu poprowadzona jest po jej istniejącym śladzie.

W ciągu drogi ekspresowej zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych (MOP) w następujących lokalizacjach:

Analiza proponowanych wariantów pod względem technicznym, społecznym, ekonomicznym, jak również środowiskowym, wykazała, iż wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600, jest optymalny dla planowanego przedsięwzięcia. Przewiduje on bowiem ochronę wszystkich komponentów środowiskowych, a przede wszystkim zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa ludzi, w związku z mniejszą liczbą wyburzeń. Planowane przedsięwzięcie w wariantcie I nie powoduje znacznego zajęcia dodatkowych terenów, poza sąsiedztwem istniejącej drogi nr 7, jednak jego realizacja będzie wiązała się ze znacznie większą ilością wyburzeń w porównaniu z pozostałymi wariantami. Uwzględnienia również wymaga, iż połączenie planowanej w rozpatrywanym wariantcie drogi ekspresowej z Południową Obwodnicą Warszawy poprzez węzeł Magdalenka, powoduje wydłużenie całej trasy do 32 km. Z kolei wariant III zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącego korytarza drogi nr 7, jednak jest to związane z większą ilością wyburzeń zabudowy zwartej. Ponadto wariant ten w znaczny sposób może wpłynąć na rozwój gminy Tarczyn. Warianty IV i IVa zostały zaprojektowane w nowym śladzie w obszarze chronionego krajobrazu Dolina Rzeki Jeziorki, tj. w terenach chronionych ze względu na zróżnicowane ekosystemy, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. W ww. warianty w najmniejszym stopniu kolidują z istniejącą zabudową, jednak wchodzą w naturalne źródła wody w miejscowości Podole zaopatrujące kompleks cennych stawów rybnych, obsadzonych dodatkowo 200-letnim starodrzewem jesioną.

W związku z powyższym po analizie wielokryterialnej rozważanych wariantów dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca*, uwzględniając skalę oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w tym na warunki życia i zdrowia ludzi, najlepiej oceniono wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, w celu zminimalizowania wpływu analizowanego przedsięwzięcia na środowisko, wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił ustalenia zawarte w ww. dokumentacji i określił na ich podstawie:

1. 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 (pkt I i III sentencji niniejszego postanowienia);
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska* (pkt II sentencji niniejszego postanowienia);
3. obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (punkt IV sentencji niniejszego postanowienia).

- a. W wariantcie A na odcinku od km 7+500 do km 12+600 dokonano niewielkiej korekty przebiegu trasy głównej. Na odcinku biegnącym w rejonie nowo wybudowanego osiedla domów jednorodzinnych oraz hali magazynowej (ok. km 8+000 – 9+000) przewiduje się poprowadzenie drogi ekspresowej w wykopie. Takie rozwiązanie pozwoli na wykonanie przejazdu nad trasą ekspresową w ciągu ul. Żwirowej w możliwie niskim nasypie. Postulat zachowania ciągu ul. Żwirowej zgłaszany był przez mieszkańców tego rejonu w czasie rozprawy administracyjnej. Droga ekspresowa S-7 przechodzi wiaduktem (WS-9) nad drogą powiatową. Rondo w ciągu drogi powiatowej poprzez łącznice zapewnia podłączenie tej drogi do trasy ekspresowej.
- b. W wariantcie B rozwiązanie przebiegu trasy głównej jest analogiczne jak dla wariantu A. Na terenie gminy Lesznowola wariant ten jest taki sam jak wariant A. Węzeł Antoninów B zaprojektowano w km 9+900 na granicy gmin Lesznowola i Piaseczno. Droga S-7 w omawianym wariantcie będzie przebiegała nad istniejącą drogą powiatową (ul. Gościniec) wiaduktem WS 9.
- c. W wariantcie typu C rozwiązania przebiegu trasy głównej oraz przejazdów w ciągu dróg lokalnych są analogiczne jak dla wariantu A. Różnica polega na lokalizacji węzła Antoninów. W wariantcie tym zaproponowano jego lokalizację w km 11+600 (obiekt WD 8C). Rozwiązanie to pozwoli na przeniesienie ruchu w rozwiązaniu docelowym z ul. Gościniec na nowoprojektowany układ dróg lokalnych. Na przecięciu tym przewidziano wykonanie przejazdu w ciągu ul. Gościniec dołem (podniesienie trasy głównej – obiekt WS 9).
- d. W wariantcie typu D zrezygnowano z wykonywania węzła Antoninów. W rozwiązaniu tym na przecięciu trasy ekspresowej z ul. Gościniec w miejscu poprzedniej lokalizacji węzła przewidziano wykonanie przejazdu w ciągu ul. Gościniec dołem (podniesienie trasy głównej – obiekt WS 9D). Dostęp do trasy ekspresowej w tym wariantcie byłby możliwy na sąsiednich węzłach: Lesznowola i Złotokłós.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko została wykonana analiza wielokryterialna, mająca na celu określenie oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Badanie wpływu rozważanych wariantów na środowisko oparte było o identyfikację oddziaływań względem poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego, w tym m.in.: względem ludzi, stanu powietrza atmosferycznego, powierzchni ziemi, aktualnego stanu wibroakustycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, walorów krajobrazowych, fauny, flory, obszarów chronionych pod względem przyrodniczym oraz zabytków. Dla każdej z ww. grup sformułowano szczegółowe kryteria oceny środowiskowej wariantów.

wykorzystana, jeśli będzie spełniała wymagania, jako warstwa pod przyszłą zielenią (punkt I.7. niniejszego postanowienia).

Kolejnym działaniem mającym na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania mogącego mieć wpływ na środowisko gruntowo – wodne jest właściwe zabezpieczenie powierzchni ziemi przed możliwością przenikania szkodliwych zanieczyszczeń. Działania te obejmują m.in.: konieczność podejmowania czynności, takich jak: tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenia materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi (punkt 1.8. niniejszego postanowienia).

W sytuacji wystąpienia wycieku związków ropopochodnych, m.in. podczas awarii sprzętu budowlanego, zanieczyszczona gleba zostanie bezzwłocznie zebrana i wywieziona w celu unieszkodliwienia lub przekazana do utylizacji uprawnionemu podmiotowi (punkt I.9. niniejszego postanowienia).

Zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych, będą zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. W przypadku placu budowy niezbędne jest wyposażenie w formie środków do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (punkt 1.10. niniejszego postanowienia).

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

W przypadku gdy odzysk odpadów w miejscu wytworzenia nie jest możliwy, muszą być one gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników znajdujących się w odpadach. W celu ograniczenia kontaktu odpadów ze środowiskiem wskutek zmiennych warunków atmosferycznych, pojemniki (kontenery) lokalizować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym

Powyższe zalecenia, wymagania i obowiązki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz przyjętych zasad mających na celu zachowanie porządku społecznego, zgodnie z którymi nałożone uwarunkowania przedsięwzięcia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację zaplecza budowy (m.in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, jak i najmniejsze przekształcenie jego powierzchni. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych zostanie zrekultywowany po ich zakończeniu (punkt I.1. i I.6. niniejszego postanowienia).

Ponadto, podczas prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanego przedsięwzięcia niezbędne jest podjęcie odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych. Wobec powyższego w niniejszym postanowieniu ograniczono możliwość lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych, parkingów i tymczasowych dróg dojazdowych na terenach cennych przyrodniczo, terenach na których znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także obszarach, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne (punkt I.2. i I.3. niniejszego postanowienia).

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego inwestor został zobowiązany aby, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, stan techniczny pojazdów i urządzeń stanowiących źródło zanieczyszczenia gruntu i wód wskutek emisji produktów spalania płynów eksploatacyjnych, paliw, olejów, smarów itp. był stale kontrolowany (punkt I.4. niniejszego postanowienia).

W okresie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych. Ponadto w trakcie prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych wysoce prawdopodobne jest wystąpienie zjawiska pylenia, w związku z czym wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do ograniczenia skutków wtórnego zapylenia poprzez m.in. zachowanie porządku na placu budowy, w szczególności przez odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na podjazdy samochodowe, przykrywanie plandekami skrzyń załadunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (punkt I.5. niniejszego postanowienia).

W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie zdjęcie warstwy ziemi próchnicznej. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie

gatunku. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia przez pachnicę dębową drzew przeznaczonych do wycinki, pnie ściętych drzew wraz z pozostawionymi głównymi konarami, długości nie mniejszej niż 1 m lub części drzew zasiedlone przez owady, przetransportować do odpowiedniego dla tego gatunku siedliska lub pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia i ustawić w pozycji pionowej, w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób i mienia (punkt I.16. niniejszego postanowienia).

W ramach rekompensaty strat w istniejącym drzewostanie wprowadzone będą dodatkowe nasadzenia zieleni dogęszczającej (krzewy i drzewa), które zminimalizują potencjalne działanie wiatru i zanieczyszczeń atmosferycznych na odsłonięte, w wyniku wycinki drzew i krzewów, wnętrze drzewostanu oraz zapobiegą postępowi procesów erozji (punkt I.17. niniejszego postanowienia).

Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu rzek i cieków konieczne jest wprowadzenie rozwiązań zabezpieczających przed ich zasypaniem, zmaceniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy (punkt I.18. i I.20. niniejszego postanowienia).

Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych będą prowadzone poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem (punkt II.6. niniejszego postanowienia), a podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów (punkt I.19. niniejszego postanowienia).

W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne, inwestor jest zobowiązany zapewnić właściwą gospodarkę wodno – ściekową w otoczeniu planowanej drogi, m.in. poprzez wyposażenie drogi w biegnące po obydwu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych oraz zbieranie tych wód z powierzchni przepraw mostowych przy użyciu kanalizacji deszczowej. Tak zaprojektowany system odwadniania drogi musi być wyposażony w odpowiednio dobrane, pod względem ilości i obciążenia zawiesziną odprowadzanych ścieków, osadniki zawiesziny mineralnej, zatrzymujące osad przed odprowadzeniem ścieków do odbiornika (punkt I.21. niniejszego postanowienia). System odwodnienia obiektów mostowych, przy zastosowaniu kanalizacji deszczowej, należy z kolei

podłożu, a następnie przekazywać uprawnionemu podmiotowi. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (punkt I.11. niniejszego postanowienia). Transport odpadów powinien odbywać się przy zastosowaniu technik minimalizujących kontakt odpadu z otoczeniem.

W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, zgodnie z zachowaniem warunków określonych w niniejszym postanowieniu, oddziaływanie na środowisko związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na tereny położone w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.

Wycinka drzew i krzewów związana z realizacją inwestycji zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a także poprzedzona szczegółową inwentaryzacją. Drzewa przeznaczone do wycięcia zostaną szczegółowo skontrolowane w zakresie zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione gatunki roślin, zwierząt i grzybów, a w przypadku ich identyfikacji zostaną podjęte właściwe czynności w zakresie ochrony gatunkowej. Prace polegające na wycince drzew i krzewów będą wykonywane poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.

Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, co ograniczy możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny. Ponadto materiały budowlane i odpady nie będą składowane w zasięgu bryły korzeniowej (punkt I.12. i I.15. niniejszego postanowienia).

Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) należy rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom (punkt I.13. niniejszego postanowienia).

Uwzględniając obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), zostanie przeprowadzone poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, dokonywane będą regularne kontrole ornitologiczne terenu (punkt I.14. niniejszego postanowienia).

Przed przystąpieniem do prac budowlanych ok. km 12+950 w miejscu kolizji trasy z aleją drzew, będących siedliskiem pachnicy dębowej (*OsmoDERMIA eremita*), dokonać przy udziale entomologa, inwentaryzacji przewidzianych do wycinki drzew pod kątem występowania tego

wyposażyć zarówno w osadniki zawiesiny mineralnej, jak i odpowiednio dobrane separatory ropopochodnych, przy zapewnieniu ich pełnej sprawności poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie (punkt III.3. niniejszego postanowienia).

W km 11+200, tj. w miejscu występowania obszarów cennych przyrodniczo w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowiskiej, który stanowi zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni zostanie zaprojektowane w sposób umożliwiający ich odprowadzenie do zbiorników retencyjno – infiltracyjnych. Takie rozwiązanie pozwoli na ochronę wód oczka wodnego stanowiącego element użytku ekologicznego oraz zabezpieczy obszar przed ewentualnymi splywami z drogi zanieczyszczonych wód do rowów i cieków zasilających przedmiotowy teren (punkt I.22. niniejszego postanowienia).

Przy wykonaniu zaproponowanych powyżej urządzeń ochronnych inwestycja nie spowoduje niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo – wodnym.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób nie powodujący zmian lub ograniczeń wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodujący zmian kierunków i prędkości przepływów wód. Podczas prowadzenia prac budowlanych nie będą naruszane zlokalizowane przy planowanej drodze (z wyłączeniem pasa drogowego) tereny podmokłe i zbiorniki wodne, a prace niwelacyjne będą prowadzone z zastosowaniem rozwiązań gwarantujących utrzymanie dotychczasowych stosunków wodnych (punkt I.23. niniejszego postanowienia).

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno – higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, zaplecze placu budowy zostanie wyposażone w sanitariaty regularnie opróżniane przez uprawnione do tego podmioty (punkt I.24. niniejszego postanowienia).

W ramach budowy miejsc obsługi podróżnych konieczne jest zaprojektowanie dla stacji paliw i budynków gastronomicznych kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych konieczne jest zaprojektowanie kanalizacji technologicznej, wyposażonej w zewnętrzny separator tłuszczu. Kanalizacja sanitarna budynków będzie odprowadzać ścieki z przyborów sanitarnych, tj. umywalek, sanitariatów, natomiast kanalizacja technologiczna w budynku gastronomicznym będzie odprowadzała ścieki z urządzeń technologicznych, tj. zlewów, kratki kuchennych itp. Wówczas ścieki będą podczyszczane w zewnętrznym, przystosowanym do tych funkcji, separatorze tłuszczu.

Ścieki deszczowe z terenów utwardzonych, dróg manewrowych i terenów stacji będą ujmowane przez wpusty uliczne włączone do kanalizacji podziemnej, wyposażonej w separator substancji ropopochodnych.

Dla ochrony środowiska gruntowo - wodnego cała sieć kanalizacyjna zaprojektowana dla miejsc obsługi podróżnych powinna zostanie wykonana w sposób szczelny, eliminujący możliwość przedostania się zanieczyszczeń na zewnątrz (punkt I.25. niniejszego postanowienia).

W zagospodarowaniu działek, na których planowana jest budowa miejsc obsługi podróżnych należy uwzględnić potrzebę zastosowania zieleni izolacyjno – dekoracyjnej rodzimego pochodzenia, w celu poprawy walorów krajobrazowych i sanitarnych, na obrzeżu inwestycji oraz wewnątrz terenu jako izolację pomiędzy częściami terenu o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym (punkt I.26. niniejszego postanowienia).

Prace budowlane, z uwagi na uciążliwość akustyczną, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, oraz zorganizowane w taki sposób, aby w możliwie jak największym stopniu ograniczyć możliwość nakładania się na siebie hałasu pochodzącego z różnych źródeł (punkt I.27. niniejszego postanowienia).

W czasie eksploatacji drogi ekspresowej, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch pojazdów spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych, szczególnie na terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych (punkt II.1. i II.2. niniejszego postanowienia). Zakłada się, że dzięki zastosowaniu tych rozwiązań poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Jednak w celu zweryfikowania ich skuteczności oraz analiz akustycznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest wykonanie analizy porealizacyjnej (punkt IV.1. niniejszego postanowienia). Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. Zgodnie z wynikiem tej analizy, w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, należy bezwzględnie zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej lub podjąć działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*.

W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w trakcie jego eksploatacji oraz w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, na którym realizowana będzie inwestycja, zostaną wykonane przejścia dla zwierząt, o których mowa w pkt II.4.a. – II.4.d. niniejszego postanowienia. Szczegółowe warunki dotyczące sposobu projektowania i budowy zaplanowanych

przejeżdżać dla zwierząt zostały wyszczególnione w pkt II.4.e. – II.4.r., wśród których wskazano m.in. na konieczność odpowiedniego zagospodarowania przejeżdżać i wkomponowania ich w krajobraz, zastosowania osłon antyolśnieniowych, wykonania nasadzeń ochronnych i dogęszczających rodzimymi gatunkami drzew i krzewów (punkt II.5. niniejszego postanowienia), wykonania wygrodzień i nasadzeń naprowadzających. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przejeżdżać dla zwierząt winny być regularnie oczyszczane, konserwowane oraz sprawdzane pod względem szczelności wygrodzień (punkt III.1. niniejszego postanowienia), a ponadto przeprowadzić wymagane jest przeprowadzenie co najmniej pięcioletni monitoring wykorzystania przejeżdżać przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami (punkt III.2. niniejszego postanowienia).

W celu zapewnienia ochrony płazów i małych zwierząt na stanowiskach sąsiadujących z drogą ekspresową oraz ochrony innych organizmów wrażliwych na herbicydy, ograniczono możliwość ich stosowania na wskazanych odcinkach w pkt III.4. niniejszego postanowienia, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności z terenu przedsięwzięcia.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt IV.1. i IV.2. niniejszego postanowienia i przedstawienia jej wyników, w tym wyników skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne skutki oddziaływania na środowisko planowanej drogi ekspresowej, właściwemu organowi.

Ewentualny efekt skumulowania oddziaływań w związku realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia może wynikać z faktu przebiegu na rozpatrywanym obszarze odcinków dróg ekspresowych S-7 i S-8 oraz projektowanej drogi ekspresowej S-2, dróg krajowych nr 7 i 8, drogi wojewódzkiej nr 719 i projektowanej drogi ekspresowej nr 721. W związku z powyższym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozważono kwestie oddziaływania skumulowanego, będącego wynikiem nakładających się oddziaływań generowanych przez ww. drogi. W zakresie analizy oddziaływań skumulowanych skupiono uwagę przede wszystkim na badaniu możliwego wpływu na klimat akustyczny oraz migrację zwierząt.

Analiza oddziaływań skumulowanych względem poziomu hałasu oparta była przede wszystkim na określeniu natężenia ruchu w sąsiedztwie ww. tras komunikacyjnych. Na podstawie przeprowadzonych prognoz wysunięto wniosek, iż stan klimatu akustycznego pomiędzy realizacją poszczególnych wariantów kształtuje się na zbliżonym poziomie, jednak z uwagi na liczną zabudowę mieszkaniową znajdującą się w sąsiedztwie istniejącej drogi nr 7, najmniej korzystnie oceniany jest wariant I.

Również oddziaływania barierowe o charakterze skumulowanym względem migracji zwierząt będą wynikiem zlokalizowania planowanej drogi w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury liniowej.

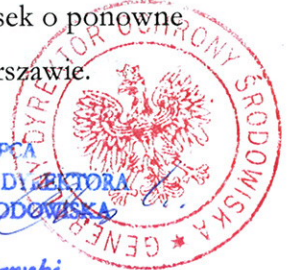
Przewiduje się, iż oddziaływania skumulowane w związku z budową przedsięwzięcia w nowej lokalizacji będą najbardziej odczuwalne na etapie realizacji przedsięwzięcia, z uwagi na fakt czasowego zaburzenia drożności szlaków migracyjnych zwierząt. Z przeprowadzonych prognoz wynika, że zaprojektowane w oparciu o dokonaną inwentaryzację przejścia dla zwierząt, na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi ekspresowej znacznie zminimalizują efekt barierowy w procesie migracji zwierząt.

Uwzględniając przedstawione powyżej warunki, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszego postanowienia.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie, zgodnie z art. 153 ust. 2 pkt 1 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), nie przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, ani skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

ZASTĘPCA
GENERALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Piotr Otawski



Otrzymują:

- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
- pozostałe strony – zgodnie z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*

Do wiadomości:

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