



Warszawa, dnia 28 kwietnia 2017 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.6.2016.AG.14

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 84 ust. 1 i ust. 1a oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 7 lipca 2016 r., skorygowanego pismem z dnia 13 października 2016 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez pełnomocnika – Michała Czauderę, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *Kontynuacja budowy obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej – Etap I od km 0+000 do km 22+350 w zakresie lokalnych zmian niwelety drogi ekspresowej oraz budowy Miejsc Obsługi Podróżnych i Obwodu Utrzymania Drogi:*

- 1) stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko,
- 2) określłam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś zgodnie z którymi to warunkami należy:
  - a) Wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Lp.	Nazwa ekranu	Km początku	Km końca	Strona	Wysokość	Rodzaj
Strona prawa						
1	P1	0+670	1+057	P	3	Pochłaniający
2	P2	3+312	3+421	P	3	Pochłaniający
3	P3	3+434	3+526	P	3	Pochłaniający
4	P4	5+816	5+875	P	3,5	Pochłaniający
5	P4a	5+875	6+019	P	4,5	Pochłaniający
6	P5	7+691	7+835	P	3	Pochłaniający
7	P6	12+470	12+686	P	3	Pochłaniający
8	P7	13+166	13+286	P	3	Pochłaniający
9	P8	15+063	15+243	P	3	Pochłaniający
10	P9	16+138	16+270	P	3,5	Pochłaniający

11	P9a	16+270	16+343	P	3	Pochłaniający
12	P10	16+870	16+989	P	3	Pochłaniający
13	P11	17+413	17+665	P	3	Pochłaniający
14	P12	19+432	19+599	P	3	Pochłaniający
15	P13	20+922	21+018	P	3	Pochłaniający
16	P14	21+102	21+246	P	3	Pochłaniający
Strona Lewa						
17	L1	0+877	0+988	L	3	Pochłaniający
18	L2	3+230	3+392	L	4	Pochłaniający
19	L3	3+562	3+710	L	5	Pochłaniający
20	L3a	3+710	3+788	L	3,5	Pochłaniający
21	L4	7+420	7+534	L	3	Pochłaniający
22	L5	7+695	7+835	L	3	Pochłaniający
23	L6	10+386	10+542	L	3	Pochłaniający
24	L7	12+504	12+623	L	3	Pochłaniający
25	L8	13+173	13+335	L	3	Pochłaniający
26	L9	14+814	14+946	L	3	Pochłaniający
27	L10	15+046	15+172	L	3	Pochłaniający
28	L11	16+190	16+340	L	3	Pochłaniający
29	L12	17+315	17+567	L	3	Pochłaniający
30	L13	18+122	18+321	L	4,5	Pochłaniający
31	L14	19+474	19+601	L	3	Pochłaniający
32	L15	20+912	21+080	L	3	Pochłaniający
33	L16	21+171	21+291	L	3	Pochłaniający
Węzeł Wolanów – Łącznica L02P						
34	L02P	0+148	0+244	P	3	Pochłaniający

Lp.	Nazwa ekranu	Km początku		Km końca		Strona	Wysokość	Rodzaj
		Nr drogi	km	Nr drogi	km			
Węzeł Wolanów – DK nr 12								
35	DK12-1	DK-12	0+000	DS-28	1+089	P	5,5	Pochłaniający
36	DK12-2	DK-12	-0+001	DS-30	0+014	L	4,5	Pochłaniający
37	DK12-3	DS-30	0+015	Łącznica L03L	0+255	L	5	Pochłaniający
38	DK12-4	DS-29	1+246	DK-12	0+253	P	4	Pochłaniający
39	DK12-5	DS-31	0+036	DK-12	0+267	L	4	Pochłaniający

b) Zarezerwować miejsca pod realizację ewentualnych ekranów akustycznych:

Strona drogi ekspresowej S7	Kilometraż	
	od	Do
Lewa	0+587	0+766



Prawa	0+604	0+669
Lewa	0+986	1+105
Prawa	1+056	1+104
Prawa	2+246	2+435
Lewa	2+633	2+840
Prawa	3+521	3+559
Lewa	5+706	5+875
Prawa	7+616	7+693
Lewa	7+640	7+694
Prawa	7+830	7+871
Lewa	7+831	7+880
Prawa	8+956	9+115
Prawa	10+434	10+600
Lewa	10+540	10+596
Prawa	13+126	13+163
Lewa	13+129	13+171
Prawa	13+286	13+334
Lewa	13+334	13+367
Prawa	14+985	15+060
Lewa	14+993	15+042
Prawa	16+071	16+138
Lewa	16+146	16+187
Lewa	16+337	16+370
Prawa	16+338	16+372
Lewa	16+830	17+066
Prawa	16+833	16+869
Lewa	17+567	17+662
Lewa	17+989	18+122
Lewa	19+599	19+635
Prawa	19+600	19+630
Prawa	20+888	20+925
Lewa	21+292	21+323

### 3) nadają decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

#### UZASADNIENIE

W dniu 11 lipca 2016 r. wpłynął do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wniosek z dnia 7 lipca 2016 r., skorygowany pismem z dnia 13 października 2016 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na kontynuacji budowy obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej – Etap I od km 0+000 do km 22+350 w zakresie lokalnych zmian niwelety drogi ekspresowej oraz budowy Miejsc

## Obsługi Podróżnych i Obwodu Utrzymania Drogi.

Podczas prowadzonego postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor zwrócił się pismem z dnia 22 sierpnia 2016 r., znak: WOOS-II.4200.6.2016.AG, o doprecyzowanie zakresu zamierzenia inwestycyjnego i dostosowanie do niego przedłożonej dokumentacji. Stosowane uzupełnienie wpłynęło w dniu 14 września 2016 r.

Analiza wniosku wykazała, iż planowane przedsięwzięcie stanowi zmianę realizowanej drogi ekspresowej S7 na odcinku obwodnicy Radomia i tym samym potwierdziła - wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) ustawy ooś - właściwość rzeczową oraz miejscową Regionalnego Dyrektora.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu (zwany dalej „PPIS w Radomiu”) wydał opinię z dnia 15 listopada 2016 r., znak: ZNS.712-76/16, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po uzupełnieniu przez Inwestora karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej KIP), Regionalny Dyrektor wezwał do złożenia dalszych wyjaśnień. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 9 stycznia 2017 r.

Regionalny Dyrektor po zapoznaniu się z ww. uzupełnieniem, pismem z dnia 23 stycznia 2017 r., znak: WOOS-II.4200.6.2016.AG.8, Stosowne uzupełnienie dokumentacji wpłynęło w dniu 3 i 21 lutego 2017 r.

PPIS w Radomiu, po analizie ww. uzupełnień pismem z dnia 28 lutego 2017 r., znak: ZNS.712-19/17 podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 15 listopada 2016 r.

Po analizie przedłożonych wraz z wnioskiem materiałów Regionalny Dyrektor wydał w dniu 14 marca 2017 r., postanowienie znak: WOOS-II.4200.6.2016.AG.11, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji Regionalny Dyrektor dokładnie przeanalizował zebrany w sprawie materiał dowodowy. W ramach postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji organ rozpatrzył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z KIP oraz innymi załącznikami pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddał analizie:

### 1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

#### a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- budowę zabezpieczeń akustycznych,
- budowę obiektu MS-5 – obiekt nad rzeką Radomką,
- realizację Obwodu Utrzymania Drogi (zwanego dalej „OUD”),
- realizację Miejsc Obsługi Podróżnych kategorii I (zwanymi dalej „MOP”),
- zmianę konstrukcji wybranych przejść dla zwierząt małych z elipsoidalnej na ramową (prostokątną),
- zmianę przepustów z łukowo kołowych stalowych na żelbetowe skrzynkowe.



Most MS-5 wykonany zostanie w formie ustroju belkowo – płytowego, 8-przęsłowego, z belek prefabrykowanych typu „T” zespolonych z płytą betonową. Na całej długości mostu oraz na długości 50 m w każdą jego stronę zamontowane zostaną ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości 2,2 – 2,5 m.

Realizacja OUD w km 18+000 obejmuje następujące obiekty:

- budynek administracyjno – socjalny,
- budynek warsztatowo – garażowy,
- parkingi dla samochodów pracowników i klientów OUD,
- parkingi dla samochodów utrzymaniowych,
- magazyn soli o pow. 634 m<sup>2</sup> oraz materiałów pędnych,
- magazyn materiałów sypkich (tzw. boksy),
- oczyszczalnię ścieków,
- agregat prądotwórczy,
- stację transformatorową,
- zbiornik na gaz płynny,
- stację meteorologiczną,
- maszt radiowy,
- wiatę na sprzęt,
- kontener na odpady,
- place manewrowe i drogi dla pojazdów obsługi obwodnicy oraz ciągi komunikacji pieszej,
- małą stację pogodową,
- ogrodzenie terenu z bramą przesuwną na wjeździe i furtką.

Ponadto teren OUD wyposażony zostanie w zewnętrzną instalację oświetleniową, sieć teletechniczną, sieć wodno – kanalizacyjną.

Dostęp do dróg publicznych dla bazy OUD zapewniony będzie poprzez projektowany wjazd na drogę DS31, która będzie wybudowana równolegle do drogi S7.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planowana jest realizacja miejsc obsługi podróżnych kategorii I wraz z wykonaniem infrastruktury pozwalającej na ich rozbudowę do kategorii II i III.

Zakres zamierzenia budowlanego MOP I w km 11+400 (strona prawa) oraz MOP I w km 11+200 (strona lewa) obejmuje m.in.:

- miejsca postojowe dla samochodów osobowych, samochodów osób niepełnosprawnych, samochodów personelu, samochodów ciężarowych i ciężarowych z przyczepami, autobusów oraz dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne,
- stanowisko dla zrzutu nieczystości z autokarów,
- stanowisko dla służb Inspekcji Transportu Drogowego wraz z miejscem postojowym dla samochodu ITD,
- zbiornik ppoż.,
- budynek sanitarny (prysznic, urządzenia dla rodziców z małymi dziećmi, toaleta),
- tereny przeznaczone pod rekreację,
- oczyszczalnię ścieków,
- stację transformatorową,
- wyposażenie terenu w niezbędne media, zewnętrzną instalację oświetleniową oraz telewizję przemysłową.

MOP I w km 11+400 (strona prawa) oraz MOP I w km 11+200 (strona lewa) połączone będą z drogą ekspresową S7 za pomocą pasów włączania i wyłączania oraz z drogą serwisową przebiegającą odpowiednio po zachodniej i wschodniej stronie MOP.

Celem uzyskania wymaganego naziomu nad przepustami po zmianie ich konstrukcji z łukowo kołowych stalowych na żelbetowe skrzynkowe zaszła konieczność podniesienia niwelety jezdni głównej S7.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja polega na budowie OUD i MOP, budowie zabezpieczeń akustycznych oraz zmianie konstrukcji obiektu MS-5 i wybranych przejść dla zwierząt małych z elipsoidalnej na ramową (prostokątną) w ramach realizacji drogi ekspresowej S7 na odcinku obwodnicy Radomia. Inwestycje te są ze sobą powiązane, nie da się rozdzielić ich oddziaływań i nie można rozpatrywać oddzielnie. Zaprojektowane środki ochrony środowiska mają na celu minimalizację oddziaływania całej inwestycji.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Zapotrzebowanie na wodę, surowce i materiały budowlane, paliwa oraz energię będzie występować głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Maszyny budowlane pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą przede wszystkim paliwem płynnym (olejem napędowym lub benzyną). Część maszyn budowlanych może wymagać zasilania energią elektryczną, która dostarczana będzie na teren budowy z agregatów prądotwórczych. Budowa budynków wchodzących w skład OUD i MOP będzie wymagała zużycia surowców, materiałów budowlanych oraz elementów wyposażenia (np. kabli, rurociągów).

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Etap realizacji inwestycji związany będzie z emisją hałasu, emisją substancji do powietrza oraz powstawaniem odpadów i ścieków bytowych.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia źródłami emisji pyłu i spalin do powietrza będzie praca sprzętu budowlanego oraz ruch pojazdów dowożących materiały budowlane. W celu ograniczenia tych oddziaływań skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie przykrywane będą plandekami. W dni słoneczne i wietrzne w celu ograniczenia wtórnego pylenia drogi technologiczne zraszane będą wodą. Przy wyjazdach z dróg technologicznych na drogi publiczne przygotowane będą specjalne miejsca na czyszczenie kół pojazdów. Materiały sypkie składowane będą z dala od terenów mieszkalnych, w sposób ograniczający pylenie. Emisja substancji zanieczyszczających powietrze w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny. Charakteryzować się będzie dużą dynamiką zmian, jednak będzie on miał charakter odwracalny, nie kumulujący się w środowisku i ustąpi w momencie zakończenia prac budowlanych.

Mając na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, prace w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej prowadzone będą w miarę możliwości poza porą nocną, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości procesu technologicznego. Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy jej główne zaplecze zlokalizowane



zostanie na terenie zajazdu hotelowo – usługowego w miejscowości Krogulcza Sucha. Odprowadzanie ścieków bytowych w ramach głównego zaplecza budowy odbywać się będzie poprzez istniejący system kanalizacji sanitarnej do zbiorników bezodpływowych. W obrębie zajazdu zlokalizowana jest stacja benzynowa oraz parking dla samochodów, który na czas budowy zostanie zaadoptowany na bazę materiałową oraz parking sprzętu i maszyn. Zaplecze to zlokalizowane będzie poza terenem zabudowanym. Ponadto na terenie rozpatrywanego odcinka drogi S7 ustawiane będą mobilne zaplecza budowy w postaci kontenerów. Zaplecza te wyposażone zostaną w przenośne toalety, które będą okresowo opróżniane przez wyspecjalizowaną firmę.

W rejonie realizacji MOP i OUD wystąpi konieczność obniżenia poziomu wód gruntowych na obszarach położonych w wykopie. Sposób odwodnienia wykopów będzie dobrany do panujących warunków gruntowo – wodnych. W miejscu występowania wód gruntowych w dnie wykopu zostanie wykonane odwodnienie na czas prowadzenia robót, które nie będzie wykraczało poza granice realizacji inwestycji.

Faza eksploatacji przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń powietrza, pochodzącą głównie z ruchu pojazdów. Przewiduje się, że obowiązujące normy w zakresie jakości środowiska w zakresie oddziaływania na powietrze zostaną dotrzymane.

Eksploatacja planowanej drogi będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla lat 2018 i 2033 z uwzględnieniem zmienionej niwelety trasy, ukształtowania terenu, zabudowy oraz aktualizacji prognozy ruchu, wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie rozpatrywanego odcinka drogi S7.

W celu minimalizacji oddziaływania hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych wymienionych w pkt. 2a sentencji decyzji oraz wskazano miejsca zarezerwowane pod wykonanie ewentualnych ekranów akustycznych (pkt 2 b sentencji decyzji), które będą wznoszone po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia w miarę powstawania nowej zabudowy chronionej akustycznie.

Wyniki przeprowadzonych analiz wskazują, że po zastosowaniu zaproponowanych przez Inwestora ekranów akustycznych zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Dzięki budowie systemu odwadniania i podczyszczania ścieków na terenie OUD i MOP zapewniona zostanie szczelność systemu odprowadzania wód deszczowych i ścieków.

Wody deszczowe z mostu MS-5 odprowadzane będą poprzez żeliwne wpusty odwadniające, z których woda odprowadzona będzie do kolektorów. Woda z kolektorów odprowadzona zostanie do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe z terenu OUD odprowadzane będą do wpustów drogowych, podłączonych do budowanego systemu kanalizacji deszczowej. Projektuje się instalację zewnętrzną kanalizacji deszczowej odprowadzającej ścieki deszczowe z dachów, parkingów i placów utwardzonych. Zrzut ścieków deszczowych ma się odbywać bezpośrednio do studni, a pośrednio do podziemnego zbiornika retencyjnego. Kanalizacja deszczowa ma również za zadanie odprowadzić wodę odsączoną z drenażu opaskowego budynku garażowego.

Wody opadowe i roztopowe z terenów projektowanych MOP odprowadzane będą do wpustów drogowych kanalizacji deszczowej, a następnie poprzez podziemny zbiornik retencyjny i pompownię do odbiornika.

Ścieki sanitarne powstałe na terenie OUD przed zrzutem do zbiornika retencyjnego będą oczyszczane w oczyszczalni z wykorzystaniem technologii obrotowych złóż biologicznych. Część ścieków powstałych w budynku garażowym nie nadawała się będzie do bezpośredniego zrzutu do kanalizacji



zewewnętrznej sanitarnej, z uwagi na możliwość wystąpienia w nich węglowodorów ropopochodnych oraz kwasów. Ścieki te będą odprowadzane do instalacji poprzez separator substancji ropopochodnych lub neutralizator.

Ścieki bytowo – gospodarcze z terenu OUD podczyszczane będą w oczyszczalni z wykorzystaniem technologii złożeń obrotowych. Inwestor dopuszcza zastosowanie innego urządzenia o odmiennej technologii niż technologia złożeń obrotowych, o stopniu redukcji zanieczyszczeń nie gorszym niż dla urządzenia projektowanego.

Na potrzeby oczyszczania ścieków bytowych, komunalnych i przemysłowych z projektowanych MOP zaprojektowano oczyszczalnię. Zawiesiny stałe zatrzymywane będą w osadniku wstępnym, natomiast właściwy proces biologicznego oczyszczania odbywał się będzie na złożach biologicznych zatopionych w ściekach.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Prace będą prowadzone sprawnym sprzętem, co wyklucza wystąpienie poważnej awarii w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji. Na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnej zostaną zastosowane środki zabezpieczające przedmiotowy teren. Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie katastrofą naturalną czy budowlaną zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia to przede wszystkim odpady z budowy jak również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady wynikające z jego funkcjonowania (typowe odpady komunalne wytwarzane na terenie MOP i OUD) oraz odpady powstające w czasie prowadzonych okresowo prac remontowych, utrzymaniowych i konserwacyjnych. Powstawanie odpadów w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji nie będzie miało wpływu na środowisko. Zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami. Powstałe odpady będą segregowane i składowane w wyznaczonych do tego celu i odpowiednio przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia odbiorcom posiadającym zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla lat 2018 i 2033 wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. Powyższe wynika z ich położenia w bliskiej odległości od projektowanej drogi S7. W związku z powyższym Inwestor zaproponował zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych. Zgodnie z przedstawionymi wynikami analiz akustycznych po zastosowaniu zaproponowanych przez Inwestora ekranów akustycznych zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:



a) obszary wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie cieków wodnych, a więc miejscu występowania płytko zalegających wód podziemnych. Przy jego realizacji zostaną uwzględnione wszystkie niezbędne środki chroniące środowisko wodne i gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarami góorskimi. Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary leśne.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Z przedstawionej dokumentacji nie wynika, aby w rejonie przedsięwzięcia występowały strefy ochronne ujęć wód oraz obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Inwestycja znajduje się poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, ze zm.).

Najbliższe obszary Natura 2000 zlokalizowane są:

- w odległości około 9 km od przedsięwzięcia – obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Kozienicka PLB140013,
- w odległości około 12 km od przedsięwzięcia – specjalny obszar ochrony siedlisk Puszcza Kozienicka PLH140035,
- w odległości około 15,5 km od przedsięwzięcia – specjalny obszar ochrony siedlisk Pakosław PLH140015.

Pozostałe formy ochrony przyrody zlokalizowane są:

- w odległości około 6,5 km od inwestycji – Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki,
- w odległości około 9,5 km od inwestycji – Obszar Chronionego Krajobrazu Ilża-Makowiec.

Po przeprowadzeniu analizy informacji zawartych w KIP, stwierdza się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia ze względu na jego zakres oraz skalę zarówno w sposób bezpośredni, jak również pośredni nie będzie skutkowałą wystąpieniem znaczących negatywnych oddziaływań na ww. obszary Natura 2000: Ostoja Kozienicka PLB140013, Puszcza Kozienicka PLH140035, Pakosław PLH140015 jak również na spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 a także na środowisko przyrodnicze oraz na inne obszarowe formy ochrony przyrody.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Z analizy KIP wynika, iż zgodnie z raportem Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska strefa, w której położony jest analizowany odcinek drogi ekspresowej S7 (strefa mazowiecka) została zakwalifikowana do klasy C ze względu na ochronę zdrowia (ze względu na przekroczenia dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu).

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z przedstawionej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia gminy Jedlińsk wynosi 103 os./km<sup>2</sup>, Zakrzew – 132 os./km<sup>2</sup>, Wolanów – 106 os./km<sup>2</sup>, Kowala – 10 os./km<sup>2</sup>.

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Z KIP nie wynika, aby przedmiotowa inwestycja stwarzała zagrożenie dla wód i obowiązujących dla nich celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Informacje zawarte we wniosku wskazują na brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte we wniosku potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie przedstawionej dokumentacji można stwierdzić, że oddziaływania te będą miały zasięg lokalny i ograniczą się do obszaru realizacji inwestycji. Z przedstawionych analiz akustycznych wynikają przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. Zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych ma na celu dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształceniem profilu i właściwości fizykochemicznych gleb. Nie będą one powodowały przekroczenia obowiązujących standardów środowiska.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Informacje zawarte we wniosku wskazują na brak możliwości wystąpienia oddziaływań związanych z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych.



g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Zaplanowana przez Inwestora organizacja i technologia robót budowlanych, jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów oraz zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie jej realizacji i eksploatacji maksymalnie ograniczą prognozowane oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy o ośd dane o wniosku o wydanie decyzji, postanowieniu nie nakładającym obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

Pismem z dnia 20 marca 2017 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zwróciła się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Planowane przedsięwzięcie polega na kontynuacji projektowania i budowy odcinka drogi ekspresowej S7-Etap I od km 0+000 do km 22+350. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli Inwestorowi na złożenie zamiennego wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, co z kolei umożliwi sprawne i możliwe szybkie zrealizowanie planowanego przedsięwzięcia, w sytuacji konieczności funkcjonalnego powiązania go z przedsięwzięciem realizowanym.

Inwestycja ta stanowi zadanie priorytetowe w ramach programu budowy dróg na lata 2014-2020 i zgodnie z tym programem ma być rozliczona i zrealizowana od końca 2021 r. Realizacja inwestycji przewidziana jest do finansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Niedotrzymanie terminów realizacji niniejszej inwestycji skutkować będzie utratą środków unijnych przeznaczonych na ten cel.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S7 stanowi istotny element drogi ekspresowej relacji Gdańsk–Warszawa–Kielce–Kraków. Oddanie jej do użytku pozwoli na znaczące odciążenie istniejącej drogi krajowej nr 7 przebiegającej przez Radom. Realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie na skrócenie czasu podróży przede wszystkim na wysokości przejścia drogi przez Radom, gdzie obecnie, od kilku lat corocznie obserwuje się znaczące zwiększenie natężenia ruchu. Taka sytuacja przyczynia się do zwiększenia wartości poziomu hałasu w rejonie istniejącej drogi krajowej nr 7, jak również są obserwowane zwiększone wartości stężenia substancji szkodliwych w powietrzu. Zjawisko to obserwowane jest w szczególności w szczytach porannych, jak i popołudniowych, przy czym z uwagi na zwiększający się z roku na rok potok pojazdów samochodowych (również ciężarowych) spodziewanym jest wydłużanie się czasu ekspozycji na ww. uciążliwości.

Przedmiotowa inwestycja przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu. Droga zostanie wyposażona w urządzenia ochrony środowiska. Przyczyni się to m. in. do zmniejszenia uciążliwości akustycznych oraz oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne powodowanych przez ruch drogowy.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny Regionalny Dyrektor uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. W opinii Regionalnego Dyrektora realizacja przedmiotowej inwestycji umożliwi kontynuację inwestycji realizowanej oraz pozwoli na zapewnienie nowych rozwiązań chroniących środowisko, w tym życie i zdrowie mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów względem uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko oraz zapisy zawarte w opinii PPIS oraz biorąc pod uwagę rodzaj, charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor stwierdził, że planowana inwestycja nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Po analizie przedłożonych dokumentów i biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Arkadiusz Siembida*

#### Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Kielcach  
za pośrednictwem Pełnomocnika - Pana Michała Czauderny  
TRAKT sp. z o.o. sp. k.  
ul. Jesionowa 9A  
40-159 Katowice,
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.

#### Do wiadomości:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny  
w Radomiu  
ul. gen. Leopolda Okulickiego 9D  
26-601 Radom





**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.6.2016.AG.14

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

**Charakterystyka przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- budowę zabezpieczeń akustycznych,
- budowę obiektu MS-5 – obiekt nad rzeką Radomką,
- realizację Obwodu Utrzymania Drogi (zwanego dalej „OUD”),
- realizację Miejsc Obsługi Podróżnych kategorii I (zwanym dalej „MOP”),
- zmianę konstrukcji wybranych przejść dla zwierząt małych z elipsoidalnej na ramową (prostokątną),
- zmianę przepustów z lukowo kołowych stalowych na żelbetowe skrzynkowe.

Most MS-5 wykonany zostanie w formie ustroju belkowo – płytowego, 8-przęsłowego, z belek prefabrykowanych typu „T” zespolonych z płytą betonową. Na całej długości mostu oraz na długości 50 m w każdą jego stronę zamontowane zostaną ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości 2,2 – 2,5 m.

Realizacja OUD w km 18+000 obejmuje następujące obiekty:

- budynek administracyjno – socjalny,
- budynek warsztatowo – garażowy,
- parkingi dla samochodów pracowników i klientów OUD,
- parkingi dla samochodów utrzymaniowych,
- magazyn soli o pow. 634 m<sup>2</sup> oraz materiałów pędnych,
- magazyn materiałów sypkich (tzw. boksy),
- oczyszczalnię ścieków,
- agregat prądotwórczy,
- stację transformatorową,
- zbiornik na gaz płynny,
- stację meteorologiczną,
- maszt radiowy,
- wiatę na sprzęt,
- kontener na odpady,
- place manewrowe i drogi dla pojazdów obsługi obwodnicy oraz ciągi komunikacji pieszej,
- małą stację pogodową,
- ogrodzenie terenu z bramą przesuwną na wjeździe i furtką.

Ponadto teren OUD wyposażony zostanie w zewnętrzną instalację oświetleniową, sieć teletechniczną, sieć wodno – kanalizacyjną.

Dostęp do dróg publicznych dla bazy OUD zapewniony będzie poprzez projektowany wjazd na drogę DS31, która będzie wybudowana równolegle do drogi S7.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planowana jest realizacja miejsc obsługi podróżnych kategorii I wraz z wykonaniem infrastruktury pozwalającej na ich rozbudowę do kategorii II i III.

Zakres zamierzenia budowlanego MOP I w km 11+400 (strona prawa) oraz MOP I w km 11+200 (strona lewa) obejmuje m.in.:

- miejsca postojowe dla samochodów osobowych, samochodów osób niepełnosprawnych, samochodów personelu, samochodów ciężarowych i ciężarowych z przyczepami, autobusów oraz dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne,
- stanowisko dla zrzutu nieczystości z autokarów,
- stanowisko dla służb Inspekcji Transportu Drogowego wraz z miejscem postojowym dla samochodu ITD,
- zbiornik ppoż.,
- budynek sanitarny (prysznic, urządzenia dla rodziców z małymi dziećmi, toaleta),
- tereny przeznaczone pod rekreację,
- oczyszczalnię ścieków,
- stację transformatorową,
- wyposażenie terenu w niezbędne media, zewnętrzną instalację oświetleniową oraz telewizję przemysłową.

MOP I w km 11+400 (strona prawa) oraz MOP I w km 11+200 (strona lewa) połączone będą z drogą ekspresową S7 za pomocą pasów włączania i wyłączania oraz z drogą serwisową przebiegającą odpowiednio po zachodniej i wschodniej stronie MOP.

Celem uzyskania wymaganego naziomu nad przepustami po zmianie ich konstrukcji z łukowo kołowych stalowych na żelbetowe skrzynkowe zaszła konieczność podniesienia niwelety jezdni głównej S7.

Inwestycja znajduje się poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, ze zm.).

Najbliższe obszary Natura 2000 zlokalizowane są:

- w odległości około 9 km od przedsięwzięcia – obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Kozienicka PLB140013,
- w odległości około 12 km od przedsięwzięcia – specjalny obszar ochrony siedlisk Puszcza Kozienicka PLH140035,
- w odległości około 15,5 km od przedsięwzięcia – specjalny obszar ochrony siedlisk Pakosław PLH140015.

Pozostałe formy ochrony przyrody zlokalizowane są:

- w odległości około 6,5 km od inwestycji – Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki,
- w odległości około 9,5 km od inwestycji – Obszar Chronionego Krajobrazu Ilża-Makowiec.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Arkadiusz Siembida*