



Warszawa, dnia 20 listopada 2017 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.7.2016.MW.17

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 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. z 2017 r. poz. 1405, 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 2017 r. poz. 1257, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 3 sierpnia 2016 r., Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – reprezentowanego przez Tomasza Kwiecińskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: *Północny wylot z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, Etap I – rozbudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Czosnów – Kielpin do parametrów drogi ekspresowej według wariantu II.1 ze schematycznym układem węzła „Sadowa” według wariantu IIB i jednocześnie:*

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji:

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Czosnów – Kielpin. Trasa powiązana będzie z istniejącą siecią drogową poprzez węzły, a obsługa ruchu lokalnego zostanie zapewniona przez drogi dojazdowe.

Poza ekspresową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić budowa nowych oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych (elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itd.) jak również przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz budowa dróg obsługujących.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie województwa mazowieckiego, w powiatach: nowodworskim i warszawskim zachodnim, na obszarze gmin: Czosnów i Łomianki.

Projektowana droga posiada długość około 9,2 km i przebiega po istniejącym śladzie drogi krajowej, z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań powiązań komunikacyjnych.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

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

- 1.2.1. Zaplecza budowy, parki maszynowe, place postojowe oraz miejsce stałego i czasowego magazynowania materiałów budowlanych zlokalizować na utwardzonym i szczelnym podłożu, poza: terenami zadrzewionymi, terenami o płytkim zaleganiu zwierciadła wód gruntowych, km 2+170-2+520 LP (siedlisko płazów oraz lokalny szlak migracji zwierząt), w oddaleniu od alei drzew (w odległości minimum: odległość od pnia do rzutu obrysu korony x 1,5). Zaplecze technologiczne należy lokalizować w liniach określających granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Drogi dojazdowe do zaplecza budowy należy wytyczać w oparciu o istniejący układ drogowy.
- 1.2.2. Przed podjęciem ziemnych prac przygotowawczych (odhumusowanie) skontrolować teren na obecność zwierząt lub ich kryjówek oraz zapewnić możliwość przemieszczenia się zwierząt poza obręb robót lub dokonać przeniesienia zidentyfikowanych osobników poza obszar planowanych prac.
- 1.2.3. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby wykonać jednokierunkowo, bezpośrednio po kontroli terenu na obecność zwierząt lub ich kryjówek, po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy faktu przebudzenia się zwierząt.
- 1.2.4. Usunięte warstwy urodzajnej gleby sprzymować i zabezpieczyć przed zmianami wilgotności (np. przesuszeniem). Części zidentyfikowanych przez nadzór przyrodniczy roślin gatunków inwazyjnych (karpny, fragmenty korzeni, kłaczka, pędy, gałęzie z owocami i nasionami) zebrać i wywieźć do utylizacji (np. w kompostowni lub spalarni biomasy).
- 1.2.5. Po zakończeniu prac teren oczyścić z pozostałości po pracach budowlanych (gruz, śmieci itp.) oraz przeprowadzić prace rekultywacyjne pokrywy glebowej i dokonać odbudowy biologicznej wybranych nawierzchni. Do rekultywacji wykorzystać masy ziemne, które nie zawierają zidentyfikowanych przez nadzór przyrodniczy części roślin gatunków inwazyjnych.
- 1.2.6. W miejscach, gdzie jest to możliwe pozostawić drzewa, zwłaszcza drzewa dziuplaste, do adaptacji. Wycinkę drzew i krzewów oraz prace wyburzeniowe poprzedzić kontrolą przy udziale nadzoru przyrodniczego na obecność: w drzewach chronionych gatunków bezkręgowców, w drzewach i krzewach oraz w obiektach budowlanych ptaków i ssaków oraz ich siedlisk (gniazd, siedlisk lęgowych, zimowisk, kryjówek rozrodczych).
- 1.2.7. Wycinkę drzew i krzewów wykonać w okresie od 15 sierpnia do końca lutego, optymalnie we wrześniu. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w pozostałym okresie pod nadzorem przyrodniczym, który bezpośrednio przed wycinką dokona lustracji terenowej pod kątem obecności gniazd lub siedlisk lęgowych ptaków oraz kolonii rozrodczych nietoperzy, gdy wyniki wykażą brak obecności nietoperzy oraz brak gniazdowania ornitofauny, przy uwzględnieniu czynników takich jak hałas, płoszenie związane z wycinką drzew oraz istotne zmiany w siedlisku.
- 1.2.8. W przypadku likwidacji siedlisk gatunków zwierząt objętych ochroną, w tym kryjówek rozrodczych lub miejsc hibernacji nietoperzy, zamontować przy udziale nadzoru przyrodniczego schronienia zastępcze dostosowane do potrzeb poszczególnych gatunków (np. budki, dziurkowane cegły lub pustaki wbudowane w sklepienia obiektów), w proporcji 1:1, tzn. za każde niszczone stanowisko należy zamontować jedno sztuczne schronienie.
- 1.2.9. Wyburzenia obiektów budowlanych przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który bezpośrednio przed rozbiórką dokona lustracji obiektów pod kątem obecności siedlisk lęgowych ptaków oraz miejsc rozrodu i zimowania nietoperzy. W przypadku stwierdzenia odbywania lęgów prace wyburzeniowe opóźnić do czasu ich zakończenia. W przypadku stwierdzenia kolonii rozrodczych lub zimowisk nietoperzy prace wyburzeniowe opóźnić do czasu rozproszenia się kolonii rozrodczych lub grup zimujących nietoperzy.
- 1.2.10. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami zgodnie ze sztuką ogrodniczą, przy udziale i według wskazań nadzoru przyrodniczego. Prace w zasięgu korony drzewa prowadzić ręcznie lub mechanicznie z zastosowaniem odpowiednich zabezpieczeń (np. ekrany korzeniowe) i pod nadzorem przyrodniczym. W strefie ochronnej drzew (w odległości minimum: odległość od pnia do rzutu obrysu korony x 1,5) zakazuje się składowania materiałów budowlanych, ruchu pojazdów, dokonywania zmian poziomu gruntu oraz zagęszczania gruntu.
- 1.2.11. Na etapie budowy, wzdłuż linii wyznaczających granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, zastosować obustronne tymczasowe wygrodenie chroniące przed dostaniem

- się płazów na plac budowy w około km 2+250 – 2+550. Wygrodenie o wysokości minimum 50 cm wykonać z siatki, która powinna być stabilnie i szczelnie zakotwiczona w gruncie oraz posiadać tzw. przewieszkę. Dokładne miejsce, długość, wymiary, parametry, sposób montażu i czas funkcjonowania ogrodzenia w okresie od początku marca do końca września określi, z uwzględnieniem warunków pogodowych, nadzór przyrodniczy. Ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt.
- 1.2.12. Wprowadzić zabezpieczenia wykopów, systemu odwadniającego oraz innych instalacji realizowanych na placu budowy, mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu), a przed zasypaniem wykopów dokonać inspekcji na obecność zwierząt i zapewnić im możliwość ucieczki.
 - 1.2.13. Prace związane z budową drogi nie mogą doprowadzić do zmian stosunków wodnych, które spowodowałyby znaczące i trwałe zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów. Ewentualne odwadnianie wykopów prowadzić tak, aby nie obniżało poziomu wód gruntowych poza pasem budowy (np. w ściankach szczelnych lub z zastosowaniem igłofiltrów).
 - 1.2.14. W rejonie stwierdzonego siedliska herpetofauny (km: 2+200-2+350P) należy prowadzić podczyszczenie wód z placu budowy przed zrzutem do odbiornika zlokalizowanego w ww. kilometrażu, np. poprzez wykonanie izolowanych matami foliowymi zbiorników ziemnych, przeznaczonych do czasowego gromadzenia wody odpompowanej z wykopów, w celu poddania procesowi sedymentacji zawiesiny ogólnej. Oczyszczone w ten sposób wody na bieżąco odprowadzać do wybranego odbiornika.
 - 1.2.15. Na placu budowy, na terenie baz materiałowych i parków maszynowych zastosować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne oraz szczelne obudowy lamp.
 - 1.2.16. Wprowadzić nasadzenia z gatunków rodzimych, charakterystycznych dla danego siedliska. Na powierzchniach skarp wykonać trawniki. Skład mieszanki traw należy dobrać tak, aby jak najszybciej stworzyć zwartą darń, która dzięki rozbudowanemu systemowi korzeniowemu będzie odporna na trudne warunki siedliskowe takie jak susza glebowa, zasolenie. W mieszance traw należy uwzględnić nasiona bylin występujących w otoczeniu drogi.
 - 1.2.17. Na etapie eksploatacji inwestycji zieleń poddawać zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na jej utrzymanie w stanie właściwym do pełnionej funkcji. W razie wystąpienia jakichkolwiek ubytków w zieleni, w tym w ciągłości elementów naprowadzających, należy podjąć działania prowadzące do otworzenia stanu projektowego.
 - 1.2.18. Na etapie eksploatacji inwestycji regularnie konserwować ogrodzenia (kontrola stanu i szczelności): ogrodzenia ochronne 2 razy w ciągu roku: w marcu i sierpniu danego roku, ogrodzenia ochronno – naprowadzające oraz dogęszczające 2 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi płazów (luty – marzec), przed migracjami jesiennymi (sierpień).
 - 1.2.19. Prowadzić corocznie oczyszczanie i konserwację przejść dla zwierząt (co najmniej raz w roku: wczesną wiosną, najpóźniej do 15 kwietnia danego roku).
 - 1.2.20. Utrzymanie i konserwację systemu odwadniającego drogę, w tym oczyszczanie zbiorników i osadników wpustowych, prowadzić z uwzględnieniem możliwości przebywania w nich zwierząt, pod nadzorem przyrodniczym. W ramach konserwacji systemu odwadniającego drogę kontrolować zbiorniki nie przeznaczone do przebywania w nich zwierząt, osadniki oraz separatory jako końcowe punkty, do których docierają zwierzęta, a w razie zdiagnozowania w nich osobników wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia przed dostawaniem się zwierząt.
 - 1.2.21. Inwestycję objąć nadzorem przyrodniczym, który powinien w szczególności:
 - przeprowadzić, przed rozpoczęciem ziemnych prac przygotowawczych (odhumusowanie), w tym prac archeologicznych, kontrolę terenu na obecność zwierząt lub ich kryjówek oraz zapewnić możliwość przemieszczenia się zwierząt poza obręb robót lub dokonać przeniesienia zidentyfikowanych osobników poza obszar planowanych prac,
 - nadzorować proces usunięcia wierzchniej warstwy gleby z terenu budowy oraz jej właściwe zdeponowanie do późniejszego wykorzystania,
 - zidentyfikować gatunki inwazyjne i nadzorować ich utylizację, a przed ponownym wykorzystaniem mas ziemnych dokonać oceny ich przydatności pod kątem obecności materiału roślinnego gatunków inwazyjnych,

- prowadzić regularne kontrole placu budowy, w tym ogrodzeń, wykopów budowlanych i wykopalisk archeologicznych oraz systemu odwodnienia drogi, pod kątem obecności zwierząt (częstotliwość kontroli placu budowy należy dostosować do warunków pogodowych i pory roku) oraz dokonywać ewakuacji zidentyfikowanych osobników poza obszar prowadzonych działań, do optymalnych dla danego gatunku siedliska,
 - przeciwdziałać powstawaniu na terenie budowy podmokłości i zagłębień wypełnionych wodą, które mogą zostać potencjalnie zasiedlone przez płazy, a w przypadku ich utworzenia się i konieczności likwidacji, dokonać kontroli na obecność płazów z ewentualnym ich przeniesieniem w odpowiednie siedlisko,
 - określić rodzaj i wymiary oraz sposób i termin montażu (szczelność), dokładne miejsce i czas funkcjonowania ogrodzeń i zabezpieczeń oraz nadzorować ich wykonanie,
 - nadzorować prace rozbiórkowe oraz wycinkę drzew i krzewów, w tym przeprowadzić inspekcję na obecność zwierząt oraz ich siedlisk, nadzorować zabezpieczenie drzew i krzewów na czas robót, cięcia techniczne i inne prace ogrodnicze,
 - uczestniczyć w doborze składu gatunkowego nasadzeń (obowiązkowy udział specjalistów z zakresu chiropterologii i ornitologii w przypadku nasadzeń szpalerowych) oraz dobrać odpowiednie sztuczne schronienia dla zwierząt (rodzaj i ilość), jak również wskazać miejsca do ich zamontowania,
 - egzekwować, doprecyzowywać i ewentualnie modyfikować metody (w tym technologie) oraz terminy poszczególnych prac z uwzględnieniem zmian sezonowych pór roku i warunków pogodowych, w tym temperatury,
 - na bieżąco określać zagrożenia dla przyrodniczych elementów środowiska i wprowadzać działania zaradcze lub naprawcze.
- 1.2.22. Nadzór przyrodniczy należy prowadzić w obszarze oddziaływania inwestycji, tj. na terenach przewidzianych pod trwałe i czasowe zajęcie. Harmonogram realizacji prac nadzoru przyrodniczego (terminy, pory dnia, częstotliwość kontroli) powinien uwzględniać fenologię i aktywność dobową poszczególnych elementów środowiska.
- 1.2.23. Zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn budowlanych i baz materiałowych należy lokalizować na terenach położonych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie, poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego tj. 0+230-0+340, 1+050-1+250, 1+440-1+530, 2+170-3+520, 4+150-4+265, 5+095-5+270, 5+520-5+855, 6+250-6+350, 6+510-6+630, 8+755-8+920.
- 1.2.24. Prace budowlane (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00).
- 1.2.25. Podczas prowadzenia prac budowlanych stosować sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy, o najmniejszej możliwej uciążliwości akustycznej.
- 1.2.26. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów).
- 1.2.27. Podczas prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zraszanie wodą placu budowy w dni słoneczne oraz wietrzne, zabezpieczenie materiałów pylistych przed rozwianiem (np. poprzez przykrywanie plandekami), osłanianie przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 1.2.28. Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie.
- 1.2.29. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód podziemnych.

- 1.2.30. Wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu oraz tankowania tzw. sprzętu drobnego – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi. Zapewnić mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych poza terenem zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy w miejscach do tego przeznaczonych.
- 1.2.31. Zaplecze placu budowy wyposażać w pomieszczenia socjalne i sanitarne, z których ścieki bytowe będą regularnie usuwane przez uprawnione do tego podmioty; w miejscach prowadzenia robót rozstawić toalety przewoźne i zapewnić ich opróżnianie przez uprawnione do tego podmioty.
- 1.2.32. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzać poprzez system rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej do projektowanych zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, po wcześniejszym podczyszczeniu, w sposób niepowodujący szkód i podtopień na terenach sąsiednich.
- 1.2.33. Zastosować szczelny system odwodnienia drogi w następujących km odcinka trasy: 0+230 – 0+340, 1+050-1+250, 1+440-1+530, 2+170-3+520, 4+150-4+265, 5+095-5+270, 5+520-5+855, 6+250-6+350, 6+510-6+630, 8+755-8+920.
- 1.2.34. Zastosować szczelne odwodnienie wiaduktów i kładek.
- 1.2.35. Prace odwodnieniowe prowadzić przy czasowym i miejscowym odwodnieniu.
- 1.2.36. Wodę z odwadniania wykopów odprowadzać do odbiorników po wcześniejszym podczyszczeniu.
- 1.2.37. Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową drogę, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji.
- 1.2.38. Zbiorniki retencyjne należy utrzymywać w sprawności oczyszczając je regularnie z nagromadzonych osadów.
- 1.2.39. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.40. Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś:

- 1.3.1. Zaprojektować ekrany akustyczne nieprzezroczyste w odcieniach zieleni, szarości lub brązu. W przypadku konieczności zastosowania przezroczystych ekranów akustycznych należy je wyposażać w pionowe pasy o szerokości co najmniej 2 cm oddalone od siebie o 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem. Tam gdzie jest to możliwe ekrany nieprzezroczyste obsadzić pnąciami.
- 1.3.2. Wzdłuż trasy zaprojektować nasadzenia z wykorzystaniem gatunków drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia i zasolenie pochodzące z dróg, przystosowanych do wymagań glebowych i warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia (w nawiązaniu do struktury przestrzennej i gatunkowej zniszczonego siedliska). Przy projektowaniu nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime.
- 1.3.3. W rejonie przejścia dla zwierząt w km 2+350 (po ok. 100 m od osi przejścia) zaprojektować nasadzenia zieleni naprowadzającej w postaci drzew i gęstych krzewów nakierowujące zwierzęta do światła przejścia.
- 1.3.4. Zaprojektować, przy udziale specjalistów z zakresu chiropterologii i ornitologii, szpalerowe nasadzenia uzupełniające wzdłuż drogi głównej oraz dróg poprzecznych.

- 1.3.5. Zaprojektować obustronne ogrodzenie ochronne drogi z siatki o wysokości minimum 250 cm i zmiennej wielkości oczek: do wysokości 50 cm wymiary oczek 2 cm × 15 cm, część środkowa od wysokości 50 cm do wysokości 120 cm wymiary oczek 5 cm × 15 cm, część górna od wysokości 120 cm wymiary oczek 15 cm × 15 cm. Siatka musi być wkopana w ziemię na głębokość minimum 50 cm. W miejscach, gdzie projektowane ekrany akustyczne i ekrany antyolśnieniowe mogą pełnić funkcje wygradzenia, można zrezygnować z ogrodzenia ochronnego. Ekrany powinny szczelnie łączyć się z projektowanym ogrodzeniem ochronnym. Wyjścia ewakuacyjne w ekranach oraz projektowane furtki i bramy w ogrodzeniu wyposażać w samozamykacze. Podwalina ekranów, które będą pełnić funkcję wygradzenia trasy, powinna być zagłębiona w grunt na co najmniej 30 cm.
- 1.3.6. W rejonie przejścia dla płazów i małych zwierząt w km 2+350 zaprojektować ogrodzenie ochronno - naprowadzające z prefabrykatów betonowych o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub siatki stalowej o wymiarach oczek nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm i wysokości minimum 50 cm ponad powierzchnię terenu z tzw. przewieszką. Ogrodzenie powinno być zakopane na głębokość minimum 30 cm. W miarę możliwości technicznych i dostępności terenu przedmiotowe wygradzenie należy zaprojektować wzdłuż drogi na długości 100 m w obie strony od przejścia. Na zakończeniach skrajnych ogrodzenie musi posiadać dodatkowe zabezpieczenia w postaci załamania w kształcie litery „U” zwróconych w kierunku przejścia. Ogrodzenie ochronne należy prowadzić bez gwałtownych załamania z ewentualnymi łagodnymi łukami w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się z nimi w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu. W miejscach, gdzie przewidziano budowę ekranów akustycznych, które mogą pełnić funkcje wygradzenia, można zrezygnować z wprowadzenia ogrodzenia ochronno - naprowadzającego. Zapewnić szczelność ogrodzeń, w szczególności w rejonie zjazdów i furtek poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń (np. stoprynny, uszczelnienia, nakładki gumowe). Rodzaj i wymiary oraz sposób montażu i dokładne miejsce ogrodzenia uzgodnić z nadzorem przyrodniczym.
- 1.3.7. Na powierzchni przejścia dla zwierząt w km 2+350 oraz na odcinkach 100m w obie strony od przejścia zastosować oprawy oświetleniowe ograniczające rozpraszanie światła poza jezdnię poprzez koncentrację strumieni świetlnych na koronie drogi. Do oświetlenia drogi zastosować lampy sodowe lub LED o minimalnym poziomie emisji promieniowania UV.
- 1.3.8. Urządzenia służące do odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zaprojektować w taki sposób, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt.
- 1.3.9. Zbiorniki retencyjno - infiltracyjne w ok. km: 0+027 P (ZRI-02), 2+072 P (ZRI-07), 2+213 L (ZRI-09), 2+675 P (ZRI-08), 6+000 P (ZRI-14), 6+074 L (ZRI-16), przystosować do pełnienia funkcji miejsc bytowania płazów, w tym umożliwić dostęp płazów od ww. zbiorników. Nachylenie brzegów o charakterze naturalnym na długości 50% linii brzegowej nie może przekraczać wartości 1:2,5. Skarpy o łagodnym nachyleniu lokalizować przede wszystkim po przeciwnej stronie zbiornika w stosunku do planowanej drogi ekspresowej i obsadzić roślinnością, tak, aby były jak najbardziej wkomponowane w otoczenie. Zbiorniki odgrodzić od pasa drogowego (ogrodzenie przeciwko dostawaniu się płazów na drogę pomiędzy zbiornikiem a jezdnią), ogrodzenie przedłużyć o około 100 m z każdej strony w stosunku do granicy zbiornika. Ogrodzenie wykonać z siatki o oczkach nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm i wysokości minimum 50 cm ponad powierzchnię terenu, zakopanej na minimum 30 cm i prowadzić równoległe do pasa drogowego, łącząc je szczelnie z obiektem, który może być wykorzystywany do migracji zwierząt, lub też doprowadzając do obiektu ograniczającego możliwość dalszej migracji. Zbiorniki wyposażać w systemy podczyszczania wód opadowych i roztopowych przed zrzutem do odbiorników w rejonie siedlisk płazów.
- 1.3.10. Zaprojektować przepust suchy dla płazów i małych zwierząt w km 2+350 o parametrach minimalnych przestrzeni wykorzystywanej przez zwierzęta (światło poziome x światło pionowe): 2 m x 1,5 m, współczynnik ciasnoty nie mniejszy niż 0,07. W przypadku, kiedy u wylotu przepustu pełniącego funkcję przejścia zlokalizowana będzie droga dojazdowa lub droga zbiorcza należy zapewnić ciągłość migracji pod tą drogą w formie przepustu o parametrach światła przepustu analogicznych jak przepust pod drogą główną. Rowy

odwadniająca w strefie obejmującej strefę przejścia i dojścia (najścia) do przejścia skanalizować na szerokości ograniczonej wygrodeniem.

- 1.3.11. Zaprojektować, w formie litych drewnianych lub drewnopodobnych parkanów wysokości 4 m, ekrany ekologiczne po min. 100 m w każdą stronę od końca konstrukcji obiektu WD-5 w km 4+651 oraz, jeżeli jest taka możliwość, pod samym obiektem. Wprowadzić wzdłuż krawędzi wiaduktu WD-5 w km 4+651 podwyższone ekrany przeciwoślusniowe o wysokości 2 – 4 m.
- 1.3.12. Zaprojektować szpalerowe nasadzenia drzew gatunków takich jak kasztanowiec zwyczajny i lipa drobnolistna wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 639 i ul. Wiśniowej, gmina Czosnów.
- 1.3.13. Wykonać zbiorniki retencyjno - infiltracyjne:
- ZRI-01 w km 0+222,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-02 w km 0+027,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-03 w km 0+550,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-04 w km 0+700,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-05 w km 1+590,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-06 w km 1+610,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-07 w km 2+072,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-08 w km 2+675,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-09 w km 2+213,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-10 w km 3+835,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-11 w km 3+690,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-12 w km 4+683,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-13 w km 4+700,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-14 w km 6+000,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-15 w km 5+700,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-16 w km 6+074,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-17 w km 6+650,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-18 w km 7+200,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-19 w km 7+250,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-20 w km 8+045,00 – 8+161,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-21 w km 8+030,00 – 8+161,00 strona prawa drogi,
 - ZRI-22 w km 8+300,00 – 8+400,00 strona lewa drogi,
 - ZRI-23 w km 8+300,00 – 8+400,00 strona prawa drogi.

- 1.3.14. Wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Numer ekranu	Strona	Wysokość ekranu [m]	Typ ekranu	Początek – koniec ekranu
E1	prawa	7,0	pochłaniający	8+600 – 9+200
E8	lewa	4,0	pochłaniający	0+000 – 0+282
	lewa	6,0	pochłaniający	0+282 – 0+450
E9	lewa	5,0	pochłaniający	0+471 – 0+700
E10	lewa	7,0	pochłaniający	6+200 – 8+050
E11	lewa	7,0	pochłaniający	8+601 – 9+200

2. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

Monitoringiem objąć aktywność i śmiertelność chiropterofauny na odcinku od km 2+700 do km 4+150 oraz od km 4+500 do km 5+800 trasy. Monitoring należy prowadzić przez 3 kolejne lata od momentu rozpoczęcia eksploatacji drogi. Wszelkie dane pochodzące z obserwacji i kontroli terenowych zebrać w odpowiednio przygotowanych ujednoczonych formularzach, używanych przez cały okres prowadzenia monitoringu. Sprawozdania z monitoringu należy każdorazowo przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w postaci rocznego raportu nie

później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego. Monitoring powinien objąć: identyfikację miejsc przemieszczania się nad drogą nietoperzy, wykorzystanie otoczenia drogi przez nietoperze, weryfikację skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ drogi na nietoperze, ocenę poziomu śmiertelności nietoperzy, określenie oddziaływania drogi i infrastruktury towarzyszącej (np. wiadukty, ekrany, nasadzenia zieleni) na nietoperze, z podziałem na grupy „pożądane” i „niepożądane”, określenie konieczności wykonania dodatkowych zabezpieczeń. Zaleca się wykorzystanie następujących metod monitoringu: prowadzenie nasłuchów detektorowych (badanie tras migracyjnych oraz żerowisk zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi) oraz zbieranie martwych osobników celem wyznaczenia miejsc kolizji z pojazdami.

3. **Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o oś, w szczególności w zakresie zapewnienia dodatkowego powiązania pomiędzy Kampinoskim Parkiem Narodowym a doliną Wisły, poprzez wykonanie samodzielnego lub zespolonego przejścia dla większych zwierząt pomiędzy około km 2+700 – 5+300 oraz przejścia dla małych zwierząt w około km 6+150.**
4. **Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie poziomów hałasu w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do użytkowania i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania. Kontrolne pomiary hałasu wykonać m. in. w następujących punktach:**

Numer punktu pomiarowego	Kilometraż	Strona droga
1	8+780	Prawa
2	9+090	Prawa
3	9+130	Prawa
23	0+020	Lewa
24	0+360	Lewa
25	0+433	Lewa
26	6+390	Lewa
27	7+145	Lewa
28	7+402	Lewa
29	7+765	Lewa
30	9+095	Lewa

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia (np. ekrany akustyczne). Jeżeli nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych, by zapobiec ewentualnym przekroczeniom dopuszczalnych poziomów hałasu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

5. **Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

Uzasadnienie

W dniu 3 sierpnia 2016 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez pełnomocnika – Tomasza Kwiecińskiego Zastępcę Dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie – z dnia 3 sierpnia 2016 r., znak: O.WA.KP-14.4170.1.2016.120, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *Rozbudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Czostów – Kiełpin do parametrów drogi ekspresowej.*

Pismem z dnia 29 sierpnia 2016 r., znak: O.WA.KP-14.4170.1.2016.137, Inwestor uzupełnił ww. wniosek i wniósł o zmianę: nazwy przedsięwzięcia na: *Północny wylot z Warszawy drogi ekspresowej S-*

7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, Etap I – rozbudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Czosnów – Kielpin do parametrów drogi ekspresowej oraz wariantu rekomendowanego przez Inwestora.

Rodzaj inwestycji i fakt zakwalifikowania jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko potwierdziły – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora w przedmiotowej sprawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor stwierdził konieczność uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W dniach 28 września 2016 r. i 30 marca 2017 r. wystosowano wezwania określające zakres wymaganych uzupełnień. Uzupełnienia wpłynęły do Regionalnego Dyrektora w dniach 13 lutego 2017 r. oraz 14 kwietnia 2017 r.

Ponadto w dniu 11 maja 2017 r. Inwestor przedłożył skorygowany raport ooś zawierający nowe rozwiązanie węzła „Sadowa” w wariantcie IIB.

Regionalny Dyrektor uzyskał wymaganą zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 5 czerwca 2017 r., znak: ZS.9022.746.2017 DB (potrzymaną pismem z dnia 5 września 2017 r., znak: ZS.9022.746.2017. PN), zawierającą uwagi na temat wymagań koniecznych do spełnienia w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor w trakcie prowadzonego postępowania przeanalizował dokumentację zgromadzoną w sprawie. Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu ooś jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Regionalny Dyrektor w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i uwzględnił ww. ustalenia zawarte w raporcie ooś i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1 sentencji decyzji);
- 2) 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 1.2 sentencji decyzji);
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3 sentencji decyzji).
- 4) konieczność wykonania badań monitoringowych (pkt 2 sentencji decyzji);
- 5) konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś (pkt 3 sentencji decyzji);
- 6) konieczność wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji decyzji).

W przedłożonym raporcie ooś Inwestor przedstawił analizę trzech wariantów przedmiotowego przedsięwzięcia (WI, WII, WIIB) różniących się rozwiązaniami technicznymi w zakresie węzłów, dróg serwisowych oraz infrastruktury towarzyszącej. Analizowane warianty zakładają wykonanie drogi z nawierzchni bitumicznej. Dodatkowo przeanalizowano alternatywne warianty technologiczne polegające na wykonaniu nawierzchni betonowej z otwartym kruszywem (WI.1, WII.1, WIIB.1). Pod względem rozwiązań projektowych nie różnią się one lokalizacyjnie od wariantów z nawierzchnią bitumiczną. Raport zawierał również opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor podzielił argumentację przytoczoną w raporcie o oś w kwestii celowości i pozytywnych skutków wykonania przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez Inwestora (wariant II.1 ze schematycznym układem węzła „Sadowa” według wariantu IIB).

Warunki, o których mowa powyżej, znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i można umotywić je w przedstawiony poniżej sposób.

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 zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, Inwestor został zobowiązany do tego, by prace w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej prowadzić w miarę możliwości poza porą nocną (pkt 1.2.24 sentencji decyzji) przy użyciu wysoko sprawnych maszyn i narzędzi budowlanych o najkorzystniejszych parametrach akustycznych (pkt 1.2.25 sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko, warunki życia i zdrowie ludzi, należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów (pkt 1.2.26 sentencji decyzji). Dodatkowo Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność lokalizacji zaplecza budowy w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie (pkt 1.2.23 sentencji decyzji).

Na obszarach otaczających przeznaczoną do rozbudowy drogę występują tereny mieszkaniowe jednorodzinne, mieszkaniowo-usługowe, usługowe, działalności produkcyjnej oraz rolne. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) tereny upraw rolnych nie wymagają ochrony przed hałasem, zaś dla zabudowy mieszkaniowej obecnej na terenach sąsiadujących z drogą dopuszczalne poziomy hałasu równoważnego według stałej korekcyjnej A wynoszą:

1. w dzień:

- dla zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych – 65 dB,
- dla zabudowy jednorodzinnej – 61 dB

2. w nocy:

- dla zabudowy zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych, zabudowy jednorodzinnej – 56 dB.

Eksploatacja planowanej drogi będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla lat 2019 i 2035 z uwzględnieniem lokalizacji drogi oraz ukształtowania terenu i zabudowy wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, wobec czego zaproponowano zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych.

Według prognozy przedstawionej w raporcie oceny oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych, na terenach wokół istniejącej drogi należy spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu hałasu w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zabezpieczeń akustycznych.

W celu minimalizacji oddziaływania hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych wymienionych w pkt 1.3.14 sentencji decyzji.

Według prognozy przedstawionej w raporcie o oś po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń

akustycznych zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Jedynie w pkt 25, w roku 2035 prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy o 2,2 dB i porze dnia 1,3 dB.

Przystawione w raporcie o oś prognozy oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji wykazały, że w przypadku receptora nr 25, w roku 2035 nie ma możliwości dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej mimo zastosowanych zaproponowanych środków ochronnych. Budynek ten znajduje się w rejonie projektowanego ronda przy drodze dojazdowej, w odległości ok. 140 m od osi drogi głównej.

W związku z powyższym, dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji decyzji) i wskazano punkty kontrolne hałasu. Jej wyniki umożliwią ewentualną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych (w tym zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń) lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824) okresowe pomiary hałasu należy wykonywać co 5 lat dla dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów lub o procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20% w przypadku średniego dobowego ruchu przekraczającego 5 tys. pojazdów. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że średni dobowy ruch na całym odcinku drogi S7 przekracza 3 mln pojazdów. W związku z powyższym Inwestor ma obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów hałasu.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów, wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Dodatkowo podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić emisja pyłu.

W celu ograniczenia tych oddziaływań na tereny pozostające w najbliższym otoczeniu miejsca realizacji inwestycji Regionalny Dyrektor określił warunki wskazane w pkt 1.2.25 i 1.2.27 sentencji decyzji.

Emisja substancji zanieczyszczających powietrze w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ponadto spełnienie przez Inwestora nałożonych na niego warunków sprawi, że uciążliwości te zostaną zminimalizowane.

W trakcie eksploatacji projektowanej drogi będą powstawać zanieczyszczenia komunikacyjne spowodowane ruchem pojazdów. Z przedstawionych w raporcie o oś wyników modelowania rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wynika, że na etapie eksploatacji inwestycji wartości stężeń średniorocznych i maksymalnych substancji w powietrzu poza liniami rozgraniczającymi drogi będą niższe od dopuszczalnych.

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z pracami budowlanymi o szerokim zakresie. Wpływ na środowisko gruntowo-wodne wynikał będzie z poruszania się ciężkiego sprzętu mechanicznego oraz z konieczności przeprowadzenia prac budowlanych.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie rozbudowywanej drogi Inwestor został zobowiązany do zastosowania odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych dotyczących lokalizacji zaplecza budowy, jego zagospodarowania oraz wyposażenia (pkt 1.2.23, 1.2.28, 1.2.29 i 1.2.30 sentencji decyzji). Dodatkowo Inwestor będzie

używać sprzętu sprawnego technicznie co zapewni zabezpieczenie gruntu i wód przed wyciekami płynów technicznych i paliw (pkt 1.2.25 sentencji decyzji). Warunkiem w pkt. 1.2.28 sentencji decyzji organ wskazał jakie kroki należy podjąć w wypadku awaryjnego wystąpienia zanieczyszczenia gleby substancjami niebezpiecznymi.

W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na stosunki wodne na przedmiotowym terenie w pkt 1.2.35 i 1.2.36 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor określił sposób wykonywania odwodnień w trakcie robót budowlanych.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, jej zaplecze zostanie wyposażone w pomieszczenia sanitarne i socjalne. Ścieki sanitarne będą gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i usuwane przez uprawnione do tego podmioty (pkt 1.2.31 sentencji decyzji).

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi z wybudowanej trasy przedmiotowa inwestycja wymaga wykonania systemu urządzeń zbierających i podczyszczających ścieki opadowe z powierzchni drogi według zaleceń w pkt 1.2.32 – 1.2.34 sentencji decyzji.

Zbiorniki retencyjne wykonane w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji mają na celu m.in. ograniczanie maksymalnych przepływów do zewnętrznej sieci hydrologicznej, co zwiększy bezpieczeństwo przeciwpowodziowe odwadnianych terenów (pkt 1.3.13 sentencji decyzji).

System odwadniania i podczyszczania ścieków związany z przedmiotowym przedsięwzięciem wymaga regularnych przeglądów oraz konserwacji, dzięki czemu zachowana zostanie jego wysoka efektywność (pkt 1.2.37, 1.2.38 sentencji decyzji).

Po analizie informacji zawartych w raporcie oś, stwierdza się, że realizacja inwestycji nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych założonych w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Przy zastosowaniu się Inwestora do warunków wskazanych w sentencji decyzji inwestycja nie spowoduje niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo-wodnym.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wytwarzanie odpadów materiałowo-budowlanych, które będą powstawać w wyniku prowadzenia robót ziemnych, robót budowlanych, robót demontażowych (usuwanie elementów istniejącej infrastruktury technicznej, rozbiórka budynków), wycinki drzew i krzewów. Ponadto odpady będą powstawać w zapleczu socjalnym i zapleczu technicznym placu budowy.

Odpady, powstające w tej fazie prac, zaliczane będą, zgodnie z katalogiem odpadów do następujących grup:

- odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając grunt z terenów zanieczyszczonych) – grupa 17,
- odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie – grupa 20,
- odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach – grupa 15,
- odpadowa masa roślinna.

W celu realizacji wymogów odpowiedniego prowadzenia gospodarki odpadami zobowiązano Inwestora do realizacji następujących zasad postępowania z różnymi grupami odpadów. Odpady niebezpieczne muszą być gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, następnie muszą być przekazywane uprawnionym odbiorcom.

Jednocześnie Inwestor został zobowiązany, aby miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostało oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt 1.2.40 sentencji decyzji). Inwestor został zobligowany do tego, aby odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz przekazywać je uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.39 sentencji decyzji).

W trakcie eksploatacji drogi będą powstawać odpady wynikające z jej funkcjonowania (typowe odpady komunalne powstające podczas użytkowania drogi) oraz odpady powstające w czasie prowadzonych okresowo prac remontowych, utrzymaniowych i konserwacyjnych. Podczas eksploatacji stacji będą powstawać odpady zaliczane zarówno do niebezpiecznych jak i do innych niż niebezpieczne.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jego zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

W związku z powyższym ocenia się, że w wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji, oddziaływanie związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko.

Planowana trasa drogi ekspresowej S-7 przebiega po śladzie drogi krajowej nr 7, przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego. Zamierzenie oddalone jest od obszaru Natura 2000 Puszcza Kampinoska PLC140001 o około 650 m, od obszaru Kampinoska Dolina Wisły PLH140029 o około 0,9 km, zaś od obszaru Dolina Środkowej Wisły PLB140004 o około 1,2 km.

Planowana droga w km 0+000-6+000 przebiega przez krajobraz otwarty, w otoczeniu pól, łąk i nieużytków, powoli przekształcanych w kierunku zabudowy usługowej i mieszkaniowej. Zielen przydrożna reprezentowana jest przez ciągnące się odcinkowo, wzdłuż drogi krajowej nr 7, szpalerowe nasadzenia drzew. Alejowe nasadzenia drzew występują również wzdłuż dróg poprzecznych w stosunku do drogi krajowej nr 7. W kilometrze 6+000-9+200 planowanej drogi dominuje zabudowa mieszkaniowa i usługowa z niewielkimi powierzchniami biologicznie czynnymi. W sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej występuje zielen typowa dla tego rodzaju terenów. Tworzą ją nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych w ogródkach przydomowych.

W raporcie oś określono miejsca wrażliwe z uwagi na wody powierzchniowe i podziemne oraz miejsca cennych przyrodniczo. W rejonie planowanej trasy zidentyfikowano siedlisko płazów oraz alejowe nasadzenia drzew wzdłuż dróg poprzecznych w stosunku do drogi krajowej nr 7 (np. droga wojewódzka nr 639, ul. Janusza Kusocińskiego w miejscowości Palmiry, gmina Czosnów, ul. Polna na odcinku Czosnów – Dobrzyń). W związku z powyższym w pkt 1.2.1 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor wprowadził ograniczenia w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, placów postojowych, baz materiałów, składów paliw itp. oraz dróg dojazdowych. Powyższe zapewni ochronę ww. elementów.

Rejon inwestycji stanowi siedlisko płazów i gadów oraz drobnych ssaków, na które faza realizacji oddziaływać będzie m. in. na skutek zdjęcia humusu wraz z porastającą go roślinnością (zniszczenie miejsc potencjalnego bytowania zwierząt). W wyniku prowadzenia tego typu prac może również dojść do przypadkowego uśmiercenia pojedynczych osobników, które nie zdążą się wycofać poza obszar prowadzonych działań. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt występujących na terenie inwestycji, zdjęcie wierzchniej warstwy gleby nakazano wykonać jednokierunkowo, po przeprowadzeniu kontroli terenu na obecność zwierząt lub ich kryjówek oraz określono optymalny termin prowadzenia tego typu prac. Właściwe przeprowadzenie ww. prac umożliwi ucieczkę

poszczególnym osobnikom z terenu robót lub ich identyfikację i przeniesienie z dala od frontu robót (pkt 1.2.2 i 1.2.3 sentencji decyzji).

Zebranie warstw ziemi i ich zdeponowanie w sąsiedztwie wykopów w wyznaczonym miejscu, określonym w projekcie organizacji placu budowy, w sposób zapobiegający jego przesuszaniu lub mieszananiu z innymi gruntami, zapewni ochronę istniejących gruntów przed degradacją i umożliwi ich późniejsze wykorzystanie do prac rekultywacyjnych, co przyspieszy powrót środowiska do równowagi (pkt 1.2.4 sentencji decyzji).

Inwestycja spowoduje zniszczenie pokrywy roślinnej oraz ekspansję gatunków niepożądanych. Wielu gatunkom inwazyjnym sprzyjają różnego rodzaju zaburzenia antropogeniczne (np. zdarta na skutek budowy darń). Realizacja zamierzenia spowoduje czasową destabilizację ekosystemu oraz tworzenie się nowych potencjalnych siedlisk dla obcych i rodzimych gatunków ekspansywnych. Usunięcie fragmentów roślin inwazyjnych z terenu budowy oraz ich utylizacja zapobiegnie dodatkowemu rozprzestrzenieniu się tych roślin (pkt 1.2.5 sentencji decyzji).

Przewidziana do usunięcia roślinność stanowi potencjalne siedlisko ssaków takich jak wiewiórki i nietoperze. Drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki mogą być również miejscem bytowania ptaków. Ponadto, drzewa dziuplaste stanowią cenny element flory o wysokich walorach widokowych. Oczyszczenie pasa budowy z drzew i krzewów, w związku z niszczeniem gniazd i likwidacją dziupli oraz oddziaływaniem akustycznym (płoszenie) może spowodować straty w lęgach ptaków oraz wpłynąć na sukces rozrodczy i śmiertelność ssaków. W związku z powyższym w pkt 1.2.6 – 1.2.8 sentencji decyzji nakazano: dążyć do minimalizacji zajętości terenu i zachowania jak największej liczby drzew dziuplastych, przeprowadzenie weryfikacji drzew i krzewów oraz obiektów budowlanych przewidzianych do rozbiórki pod kątem obecności gatunków chronionych i ich siedlisk oraz dobór odpowiednich schronień zastępczych. Ponadto, w celu zapewnienia właściwej ochrony poszczególnych elementów przyrody wskazano optymalne terminy wycinki.

W rejonie zamierzenia wykryto m. in. osobniki nietoperzy z grupy karlików (gatunki które mogą tworzyć kolonie rozrodcze w budynkach oraz w nich zimować), mroczka późnego (gatunek zasiedlający różnorodnie środowiska antropogeniczne, w tym kryjówki w budynkach zwłaszcza stojących w lasach lub na obrzeżach i w centrach miast, zakładający kolonie rozrodcze na strychach, które dzieli m. in. z karlikami), czy też gacka brunatnego (gatunek związany z lasami, unikający terenów zabudowanych, który kolonie rozrodcze zakłada na strychach budynków, w dziuplach drzew). W przypadku większości gatunków nietoperzy zasiedlających budynki rozproszenie kolonii rozrodczych następuje pomiędzy sierpniem a wrześniem. Również niektóre gatunki ptaków lęgnących się w budynkach mogą wyprowadzać lęgi jeszcze we wrześniu (np. jaskółka dymówka). W związku z powyższym w pkt 1.2.9 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor określił optymalny termin na przeprowadzenie prac wyburzeniowych.

Zabezpieczenie zgodnie ze sztuką ogrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji zapewni ich zachowanie w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. Ruch pojazdów oraz składowanie materiałów w rejonie drzew, poprzez zmianę struktury gleby (jej zagęszczenie) może spowodować ograniczenie dostępu korzeniom do zasobów pokarmowych, wodnych i tlenowych. W związku z powyższym w pkt 1.2.10 sentencji decyzji wprowadzono stosowne ograniczenia.

Na etapie realizacji inwestycji istnieje potencjalne zagrożenie kolizji osobników płazów migrujących pomiędzy siedliskami, z pojazdami pracującymi na budowie oraz wzrost śmiertelności zwierząt na skutek uwięzienia ich na placu budowy, zasypania. W związku z powyższym w pkt 1.2.11 i 1.2.12 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor nakazał wygrodzić teren robót oraz wprowadzić właściwe zabezpieczenia. Powyższe działania ograniczą śmiertelność zwierząt na etapie realizacji.

W celu ochrony zidentyfikowanych w rejonie robót elementów przyrodniczych w pkt 1.2.13 sentencji decyzji nakazano zachowanie poziomu wód gruntowych w rejonie prac, których obniżenie mogłoby

zaburzyć równowagę przyrodniczą i niekorzystnie wpłynąć na występującą w rejonie roślinność. Ponadto określono optymalne metody prowadzenia prac odwodnieniowych.

Na analizowanym odcinku planowanej drogi S-7 zidentyfikowano stanowisko herpetofauny (km 2+200-2+350P). Zanieczyszczenie wód odprowadzanych z placu budowy może potencjalnie negatywnie oddziaływać na analizowane siedlisko a docelowo na stwierdzone gatunki objęte ochroną prawną. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na herpetofaunę w pkt 1.2.14 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor nakazał podczyszczanie wód z placu budowy przed ich wprowadzeniem do odbiorników zlokalizowanych w rejonie ich siedliska.

Zastosowanie właściwego oświetlenia ograniczy przywabianie owadów, a pośrednio zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na nietoperze. Obudowy lamp ograniczą śmiertelność owadów na skutek kontaktu z rozżarzoną żarówką (pkt 1.2.15 sentencji decyzji).

W celu złagodzenia ujemnego oddziaływania drogi na otaczający krajobraz w pkt 1.2.16 sentencji decyzji nakazano wykonać nasadzenia zieleni oraz trawniki. Zieleń pozwoli na wizualne odgrodzenie drogi od otoczenia, podniesie walory estetyczne drogi oraz będzie ukierunkuje zwierzęta na przejścia.

W ramach minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko zaprojektowano szereg instalacji oraz przewidziano wiele działań mających na celu ochronę zwierząt i ich tras migracji, pozytywnie wpływających na krajobraz i bioróżnorodność w otoczeniu drogi. W celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania ww. instalacji w dłuższym okresie oraz utrzymania efektu minimalizacji oddziaływań, nakazano prowadzenie na etapie eksploatacji zamierzenia działań konserwacyjnych i pielęgnacyjnych, gwarantujących utrzymanie m. in. ogrodzeń, przejść, czy zieleni w dobrym stanie (pkt 1.2.17 – 1.2.20 sentencji decyzji).

Prace budowlane nakazano prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym, który pełnić będzie zasadniczą rolę w ograniczaniu potencjalnych zmian środowiskowych. Celem nadzoru będzie ocena wpływu prowadzonych prac budowlanych na gatunki fauny i flory i zbiorowiska roślinne stwierdzone, zarówno na obszarze planowanej inwestycji jak i na terenach bezpośrednio z nią sąsiadujących. Dodatkową rolą nadzoru będzie zapobieganie stratom (np. poprzez ewakuację zwierząt z terenu robót budowlanych), jak również zapobieganie obecności zwierząt w pasie budowy (np. przez monitorowanie i zapobieganie powstawaniu okresowych zalewisk, montaż tymczasowych ogrodzeń). Reagując na bieżąco, wprowadzając lub modyfikując środki minimalizujące, nadzór przyrodniczy będzie przeciwdziałał szkodom w środowisku przyrodniczym. Objęcie zamierzenia nadzorem przyrodniczym, który zapewni lustrację terenu przed rozpoczęciem i w trakcie robót oraz właściwe warunki i terminy ich prowadzenia, ograniczy śmiertelność zwierząt. Prowadzenie prac pod nadzorem zapobiegnie negatywnym oddziaływaniom oraz spowoduje, że będą one miały charakter lokalny i odwracalny. Wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów może przyciągać osobniki nietoperzy i ptaków w rejon drogi i powodować wśród nich śmiertelność. Szpalery drzew wzdłuż pasa drogowego, jako element liniowy mogą spowodować zwiększenie aktywności zwierząt w rejonie drogi oraz wpłynąć na zmianę ich zachowań. Zaprojektowanie nasadzeń wzdłuż drogi przy udziale specjalistów z zakresu chiropterologii i ornitologii ograniczy na etapie eksploatacji ewentualne negatywne oddziaływania na ptaki i nietoperze związane z wprowadzeniem nowych nasadzeń (pkt 1.2.21 – 1.2.22 sentencji decyzji).

W celu ograniczenia śmiertelności ptaków na skutek rozbijania się osobników o ekrany w pkt 1.3.1 sentencji decyzji określono wymogi w zakresie ich przezroczystości. Odpowiednia kolorystyka oraz zastosowanie pnączy (tzw. zielona ściana) umożliwi lepsze wkomponowanie ekranów w otaczający krajobraz.

Właściwy dobór gatunków drzew i krzewów, przy uwzględnieniu konieczności zachowania typowego charakteru ekosystemu, złagodzi oddziaływanie drogi na krajobraz (pkt 1.3.2 sentencji decyzji). Wprowadzenie nasadzeń naprowadzających na przejście dla zwierząt w km 2+350 poprawi skuteczność jego wykorzystania (pkt 1.3.3 sentencji decyzji). W rejonie planowanej trasy występują

alejowe nasadzenia drzew wzdłuż drogi krajowej nr 7 oraz dróg poprzecznych w stosunku do planowanej trasy (np. droga wojewódzka nr 639 i ul. Wiśniowa, ul. Janusza Kusocińskiego w miejscowości Palmiry, ul. Polna na odcinku Czosnów – Dobrzyń). Aleje drzew stanowią cenny element krajobrazu oraz, jako elementy o charakterze liniowym, mogą pełnić funkcję naprowadzającą nietoperze na wiadukty, zmniejszając tym samym ryzyko kolizji zwierząt z pojazdami. W związku z powyższym nakazano wprowadzić nasadzenia wysokich drzew o charakterze alejowym (pkt 1.3.4 sentencji decyzji).

Wprowadzenie ogrodzenia ochronnego na całej długości trasy ograniczy śmiertelność zwierząt na skutek kolizji z pojazdami. Negatywne oddziaływanie drogi zmniejszy się w stosunku do stanu obecnego. W celu ochrony drobnych zwierząt nakazano wprowadzić ogrodzenia o oczkach siatki na tyle gęstych, aby uniemożliwić wejście drobnym zwierzętom na drogę. Powiązanie ich z funkcją naprowadzającą na przejścia, zapewni zachowanie powiązań przyrodniczych (pkt 1.3.5 i 1.3.6 sentencji decyzji).

W celu ograniczenia efektu bariery w pkt 1.3.7 sentencji decyzji wskazano konieczność zastosowania odpowiednich opraw oświetlenia. Wykonanie oświetlenia przy użyciu lamp zwabiających owady może skutkować żerowaniem nietoperzy w rejonie drogi oraz wzrostem ich śmiertelności na skutek kolizji z pojazdami. Problem dotyczy głównie wszystkich gatunków mroczków, karlików i borowca wielkiego. Lampy sodowe wytwarzają światło o żółtym zabarwieniu, z nieznaczną ilością UV. Owady nie są silnie przyciągane do tego źródła światła podobnie jak do lamp typu LED. Taki rodzaj oświetlenia ogranicza przebywanie owadów nocą nad drogą, a co za tym idzie polowanie w danym miejscu nietoperzy. Wprowadzenie oświetlenia trasy na przedmiotowym odcinku o widmie świetlnym nieprzywabiającym owadów ograniczy przebywanie nietoperzy nad trasą.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, w tym płazów na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w pkt 1.3.8 i 1.3.9 sentencji decyzji Regionalny Dyrektor nakazał odpowiednio zaprojektować system odwodnienia drogi. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na płazy w raporcie oś zaproponowano wykonanie wszystkich zbiorników retencyjno – infiltracyjnych w formie grobli ziemnych w kształcie, który pozwoli w przyszłości na zasiedlenie tych obiektów przez płazy. Analiza uwarunkowań środowiskowych oraz proponowanych lokalizacji zbiorników (np. przy zabudowie usługowej lub w węzłach) wykazała, że nie wszystkie powinny być udostępnione tej grupie zwierząt. W związku z powyższym wskazano, które ze zbiorników należy przystosować do pełnienia funkcji siedlisk rozrodu i bytowania płazów, a które należy odgradzić w celu uniemożliwienia płazom dostawania się na ich teren. Nadanie zbiornikom odpowiedniego kształtu i wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń pozwoli w przyszłości na zasiedlenie tych obiektów przez płazy tworząc tym samym para naturalne siedliska zastępcze dla tej grupy zwierząt.

Pola, łąki, pastwiska i nieużytki otaczające trasę zasiedlone są przez ubogi zespół ssaków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną, dominujących wśród drobnych gryzoni, oraz zająca szaraka i lisa. W rejonie km 2+300-2+500 zidentyfikowano lokalny szlak migracji małych zwierząt i płazów (zająca, lisa, żaby moczarowej, ropuchy szarej, żab zielonych, jaszczurki zwinki). Planowana droga zostanie ogrodzona. Funkcjonowanie projektowanej trasy przy wykorzystaniu ogrodzenia ochronnego na całej jej długości nie spowoduje trwałego oddzielenia siedlisk zwierząt i przerwania szlaków migracyjnych dzięki budowie przejścia dla zwierząt i struktur naprowadzających w postaci zieleni naprowadzającej oraz płotków ochronno-naprowadzających. Dzięki wprowadzonym środkom ochronnym wyeliminowana zostanie możliwość kolizji zwierząt z pojazdami, a zidentyfikowany szlak migracji zwierząt zostanie zachowany i umożliwiony zostanie kontakt między sąsiadującymi populacjami (pkt 1.3.10 sentencji decyzji).

Nasłuchy wykazały, że newralgicznym obszarem w zakresie przemieszczania się nietoperzy przez projektowaną drogę jest aleja drzew wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 639 oraz ul. Wiśniowej, biegnąca prostopadle do projektowanej drogi S-7 (km 4+650). Zidentyfikowano tu mroczka późnego, gacka brunatnego oraz osobniki z grupy karlików. Gatunki takie odznaczają się wysokim ryzykiem kolizji w pojazdami na drogach. W przedmiotowej lokalizacji zaplanowano wiadukt, który będzie mógł

pełnić funkcję przejścia dla nietoperzy. W celu dostosowania wiaduktu do roli przejścia w raporcie oos przewidziano zastosowanie wzdłuż drogi ekspresowej ekranów zapobiegających obniżaniu lotu nietoperzy lecących w poprzek trasy, ograniczających kolizje z pojazdami oraz nakierowujących do wyznaczonego miejsca przelotu. W raporcie oos zaproponowano ekrany o wysokości 2,5 m. Zalecana wysokość struktur wymuszających podniesienie wysokości lotu nietoperzy to 4-5 m w przypadku przemieszczania się na planowanej drodze samochodów ciężarowych, zwłaszcza typu TIR, których wysokość oscyluje w granicach 4m wysokości. W związku z powyższym dostosowano wysokość ekranów. Zagospodarowanie powierzchni samego przejścia powinno zapewniać ciągłość przedzielonych drogą struktur kierunkowych, ułatwiających przemieszczanie się nietoperzy (szpalery, pasy drzew i krzewów wysokich). W związku z powyższym wiadukt WD-5 nakazano dostosować do funkcji przejścia dla nietoperzy poprzez wprowadzenie wzdłuż krawędzi obiektu podwyższonych ekranów (pkt 1.3.11 sentencji decyzji).

Nasadzenia, jako element o charakterze liniowym naprowadzającym na wiadukt, pozwolą na bezkolizyjne przemieszczanie się tej grupy zwierząt w rejonie inwestycji, zmniejszając ryzyko kolizji z pojazdami. W związku z powyższym nakazano wprowadzić szpalery drzew łączących przejście z układem zadrzewień w jego otoczeniu (pkt 1.3.12 sentencji decyzji).

Specjaliści wskazują, że w przypadku większości gatunków nietoperzy, przekraczanie dróg nie odbywa się wąskim „korytarzem”, a raczej w strefie przelotu, nawet o szerokości ponad 100 metrów. Literatura podaje, że istotnym czynnikiem mającym wpływ na poziom śmiertelności oraz tworzenie efektu bariery ekologicznej ma bezpośrednie otoczenie, w którym droga przebiega oraz natężenie ruchu (niewielkie odstępstwa pomiędzy pojazdami, światła, hałas) i prędkość pojazdów. Prognozowany wpływ drogi na nietoperze określa się na podstawie badań miejsc newralgicznych przecinanych przez projektowaną trasę (np. ciek wodny, szpalery drzew, tereny leśne i zadrzewione, obiekty podziemne), zmierzających do określenia zagęszczenia nietoperzy i ich składu gatunkowego. Pozostałe odcinki drogi powinny być objęte monitoringiem ze zwróceniem uwagi na kierunki przelotu poszczególnych gatunków.

Zgodnie z raportem oos obszar w km 4+650-5+800 stanowi niezabudowany teren wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 7 na odcinku Czosnów - Łomianki, gdzie nietoperze mogą przemieszczać się pomiędzy siedliskiem nietoperzy w miejscowości Łonna-Las, a doliną Wisły. Zidentyfikowano tu mrocza późnego oraz gatunki z grupy karlików, gatunki odznaczające się wysokim ryzykiem kolizji w pojazdami na drogach. W raporcie oos wskazano, że możliwe są kolizje z nietoperzami na trasie przelotu wzdłuż ul. Wiśniowej oraz drogi wojewódzkiej nr 639 biegnących prostopadłe do projektowanej drogi S-7, zaś na odcinku w km 4+650-5+800 planowana trasa może spowodować uszczuplenie arealu żerowania i tras przelotów nietoperzy. Nasłuchy wykazały, iż najbardziej newralgicznym obszarem jest aleja drzew wzdłuż ul. Wiśniowej oraz drogi wojewódzkiej nr 639, biegnąca prostopadłe do projektowanej trasy S-7 (km 4+650). W miejscu tym planowany jest wiadukt, który zostanie dostosowany do rangi przejścia dla nietoperzy.

Analiza zdjęć satelitarnych wykazała, że teren w rejonie projektowanej drogi na odcinku około 2+600 – 3+600 również jest niezabudowany i może stanowić potencjalne miejsce żerowania nietoperzy zarówno po lewej, jak i prawej stronie drogi. W km około 3+760 przebiega, biegnąca prostopadłe do projektowanej trasy S-7, obsadzona drzewami w układzie alejowym ul. J. Kusocińskiego. Droga ta również może stanowić potencjalne miejsce przemieszczania się nietoperzy w poprzek planowanej trasy. Powyższych terenów nie objęto jednak badaniami w zakresie identyfikacji tras przelotów i miejsc żerowania nietoperzy. Zgodnie w raporcie oos w rejonie ul. J. Kusocińskiego planowany jest węzeł Palmiry wraz z wiaduktem w ciągu tej drogi oraz nasadzeniami drzew i oświetleniem.

Na skutek wprowadzonych zmian siedliska nietoperzy mogą ulec zaburzeniom i istotnym zmianom (np. przywabianie nad trasę, zmiany trasy przelotów i miejsc przekraczania trasy, zmiany żerowisk). Monitoring porealizacyjny, o którym mowa w pkt 2 sentencji decyzji pozwoli m. in. na poznanie realnych miejsc, w których nietoperze są przepłazane i nie podejmują prób przelotów nad drogą, rozpoznanie czy w wyniku funkcjonowania drogi nastąpiła zmiana dotychczasowych zachowań

u nietoperzy lub wzrost ich śmiertelności, czy też określenie konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań minimalizujących efekt bariery.

Jednym z problemów Kampinoskiego Parku Narodowego, stanowiącego również obszar Natura 2000 Puszcza Kampinowska PLC140001 jest wzmożona urbanizacja terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie Parku, głównie wzdłuż szlaków komunikacyjnych, co odbywa się głównie kosztem gruntów rolnych. Zjawisko to prowadzi stopniowo do odgradzania Parku oraz uszczuplania miejsc bytowania, w tym żerowania zwierząt, których biotop nie ogranicza się jedynie do terenów zalesionych. Liniowa zabudowa ograniczając możliwości przemieszczania się zwierząt, utrudnia wymianę genów między populacjami poszczególnych gatunków. Wygrodzenie trasy spowoduje całkowite odcięcie na omawianym odcinku Parku od korytarza ekologicznego doliny Wisły. Tereny zlokalizowane po prawej stronie drogi w obrębach geodezyjnych Łomna i Łomna –Las to tereny niezabudowane, podlegające stopniowej sukcesji. Tereny położone po stronie lewej trasy to w większości tereny uprawne lub nieużytki z nielicznymi zaroślami. Są to obszary wykorzystywane przez zwierzęta (np. sarny) m. in. jako żerowiska. Niektóre dane o kolizjach wskazują, że (mimo dużego obciążenia ruchem) droga krajowa nr 7 jest pokonywana przez zwierzęta (trasa nie jest ogrodzona i zwierzęta mają możliwość przechodzenia przez nią na całej długości).

Jako miejsca kolizji wskazywane są rejon ul. Poziomkowej obręb Dziekanów Nowy, czy też ul. Nadwiślańskiej obręb Pieńków. Z uwagi na istniejące w terenie ogrodzenia nieruchomości w rejonie km 6+200-6+400 trasy (strona prawa), zasadnym wydaje się ponowne przeanalizowanie realizacji przejścia dla małych zwierząt w rejonie projektowanego zbiornika ZRI-16.

Niektóre dane wskazują, że do kolizji ze zwierzętami dochodzi również w rejonie ul. Wiśniowej obręb Łomna-Las i DW639, czy też ul. Janusza Kusocińskiego obręb Palmiry. Analiza zdjęć satelitarnych i sposobu zagospodarowania terenu wykazała, że wzdłuż ul. Jana Kochanowskiego w miejscowości Łomna od cmentarza w kierunku miejscowości Dziekanów Polski występują tereny, w ramach których zwierzęta mają możliwość przedostania się w kierunku Wisły.

Przeprowadzenie dodatkowych obserwacji terenowych, zebranie wyczerpujących danych o kolizjach od odpowiednich służb i instytucji, czy też wywiad lokalny z mieszkańcami, pozwoli na określenie możliwości wzmocnienia powiązań przyrodniczych w rejonie planowanej terasy.

Organ analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy i ustalając na jego podstawie charakter i skalę przedsięwzięcia oraz wielkość i zakres jego oddziaływania na środowisko, a także proponując konieczne do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko uznał, że w sytuacji, gdy (na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) nie ma możliwości przeprowadzenia dokładnych i szczegółowych analiz w zakresie wpływu inwestycji na środowisko konieczne jest nałożenie na Inwestora obowiązku ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o oś. Przygotowana na tym etapie dokumentacja powinna odnosić się w szczególności do kwestii zapewnienia dodatkowego powiązania przyrodniczego pomiędzy Kampinoskim Parkiem Narodowym a doliną Wisły (pkt 3 sentencji decyzji).

Zgodnie z art. 30 ustawy o oś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy o oś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy (od 27 lipca 2017 r. do 25 sierpnia 2017 r.) termin ich składania oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Gminy Czosnów, Urzędzie

Miasta i Gminy Łomianki oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W przewidzianym na to terminie nie wpłynęły do organu żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor 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. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia.

Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Gminy Czosnów, Urzędzie Miasta i Gminy Łomianki oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

We wniosku z dnia 3 sierpnia 2017 r., znak: O.WA.KP-14.4170.1.2016.120, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócono się również o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S7 od Czosnowa do Kiełpina, jako element ciągu drogowego S7 Gdańsk (Południowa Obwodnica Gdańska) – Warszawa, wchodzi w skład tzw. bazowej sieci TEN-T, zakładającej integrację różnych rodzajów transportu, której pełne wdrożenie wiąże się z odpowiednim planowaniem połączeń drogowych, jako spójnych elementów systemu transportowego kraju, w tym takich które zapewniają efektywne powiązania z terminalami intermodalnymi na sieci TEN-T. Ponadto w ramach sieci TEN-T istnieje zobowiązanie państw członkowskich do wybudowania sieci bazowej TEN-T do 2030 roku. Uwzględniając termin 2030 r. należy zauważyć, iż już w 2020 r. sieć bazowa powinna być wysoko zaawansowana, aby wypełnić przedmiotowe zobowiązanie.

Odcinek drogi ekspresowej, którego dotyczy niniejszy wniosek, wpisuje się ponadto w dokumenty strategiczne i planistyczne o charakterze lokalnym, wojewódzkim i krajowym m. in.:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Politykę Transportową Państwa na lata 2006-2025, Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi została ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na poprawę jakości istniejącego głównego korytarza transportowego Gdańsk-Warszawa-Kraków, wpłynie na skrócenie czasu przejazdów i poprawi dostępność komunikacyjną terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy. Krótszy czas przejazdu przyniesie korzyści zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. Rozbudowa przedmiotowego odcinka drogi wpłynie na redukcję czasu poświęconego na przejazd i ułatwi mobilność. Nowe połączenia drogowe umożliwią dostęp przedsiębiorstw do większego rynku, skrócą czas dostawy i ograniczą koszty dotarcia do odbiorcy. Rozbudowa drogi na omawianym odcinku umożliwi wyeliminowanie „wąskich gardeł” w transporcie drogowym – zredukuje ryzyko powstawania korków i zwiększy płynność ruchu. Zastosowanie nowoczesnych i trwałych technologii oraz dostosowanie nawierzchni do nacisku na poziomie 115kN/oś zapewni odpowiednią trwałość inwestycji drogowej i wydłuży czas jej użytkowania. Wysoka jakość nowej drogi wpłynie również na niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów.

Zwiększenie parametrów istniejącej drogi krajowej na przedmiotowym odcinku zdynamizuje rozwój gospodarczy, a połączenie – poprzez węzły – z terenami wiejskimi i obszarami peryferyjnymi

wzmocni proces terytorialnego równoważenia rozwoju oraz sprzyjać będzie spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Dla mieszkańców oznaczać to będzie lepszy dostęp do rynku pracy oraz ułatwienie korzystania z usług publicznych. Z drugiej strony pozwoli to na stworzenie warunków do lokalizowania inwestycji poza dotychczasowymi ośrodkami wzrostu na oddalone od nich obszary.

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 oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. W opinii organu nowe zorganizowanie i usprawnienie układu komunikacyjnego w przedmiotowym rejonie wraz ze zwiększeniem bezpieczeństwa użytkowników tej drogi oraz zapewnieniem nowych rozwiązań chroniących środowisko, w tym życie i zdrowie mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją uzasadnia interes społeczny. Natomiast sprawne i możliwie szybkie zrealizowanie planowanego przedsięwzięcia, w sytuacji konieczności funkcjonalnego powiązania go z innymi ciągami komunikacyjnym służy realizacji ważnego interesu strony. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

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



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Stembida

Załącznik:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Tomasz Kwieciński – pełnomocnik Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa,
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.

Do wiadomości:

- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
w Warszawie
ul. Żelazna 79
00-875 Warszawa



Warszawa, dnia 20 listopada 2017 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4200.7.2016.MW.17

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Czosnów – Kiełpin. Trasa powiązana będzie z istniejącą siecią drogową poprzez węzły, a obsługa ruchu lokalnego zostanie zapewniona przez drogi dojazdowe.

Poza ekspresową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić budowa nowych oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych (elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itd.) jak również przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz budowa dróg obsługujących.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie województwa mazowieckiego, w powiatach: nowodworskim i warszawskim zachodnim, na obszarze gmin: Czosnów i Łomianki.

Projektowana droga posiada długość około 9,2 km i przebiega po istniejącym śladzie drogi krajowej, z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań powiązań komunikacyjnych.

Istniejąca droga krajowa nr 7 jest drogą dwujezdniową o przekroju 2x2 pasy ruchu. W ramach realizacji inwestycji planuje się jej poszerzenie do przekroju 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku plus pasy awaryjne. Równoległe do projektowanej drogi ekspresowej poprowadzone zostaną drogi o szerokości 5-7 m dla obsługi przyległego terenu.

Podstawowe dane techniczne projektowanej drogi S7 są następujące:

- droga klasy S,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- droga dwujezdniowa, trzypasowa (lokalnie czteropasowa),
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego postoju – 2,50 m,
- wysokość skrajni min. 4,7 m.

Wjazd na trasę będzie możliwy wyłącznie z węzłów drogowych:

- „Czosnów”,
- „Palmiry”,
- „Sadowa”.

Droga wyposażona będzie w następujące obiekty:

- obiekty inżynierskie takie, jak: przepusty, przejazdy, przejścia bezkolizyjne dla pieszych,
- urządzenia ochrony środowiska: ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia trasy.

Ponadto w ramach realizacji inwestycji planuje się wykonanie ciągów pieszych lub pieszorowerowych oraz budowę oświetlenia m. in. na węzłach drogowych.

Na przedmiotowym odcinku drogi przewidziano rezerwę terenową na infrastrukturę na MOPII w rejonie km 5+550 i km 5+850 oraz na Obwód Utrzymania Drogi w okolicach węzła „Czosnów” w km 0+350.

System odwodnienia drogi opierać będzie się na sieci rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej, który sprowadzi wody opadowe do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, po wcześniejszym podczyszczeniu.

Planowana trasa drogi ekspresowej S-7 przebiega przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego. Zamierzenie oddalone jest od obszaru Natura 2000 Puszcza Kampinoska PLC140001 o około 650 m, od obszaru Kampinoska Dolina Wisły PLH140029 o około 0,9 km, zaś od obszaru Dolina Środkowej Wisły PLB140004 o około 1,2 km.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Kębida