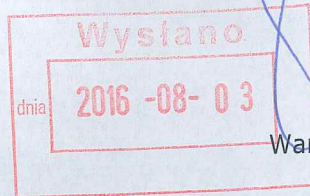




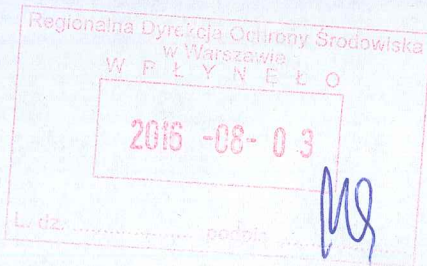
**Tomasz Kwieciński**  
**Zastępca Dyrektora Oddziału**  
**ds. Inwestycji**



Warszawa, dnia

03-08-2016

O.WA.KP-14.4170.1.2016.121



**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie**  
ul. Sienkiewicza 3  
00-015 Warszawa

#### WNIOSEK

### **O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE DROGI KRAJOWEJ NR 7 NA ODCINKU KIEŁPIN – TRASA ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE**

W imieniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie udzielonego mi pełnomocnictwa, na podstawie art. 73, 74 ust.1 pkt 1 Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199 poz. 1227 z późn.zm.) wnoszę o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kiełpin – Trasa Armii Krajowej w Warszawie**, które zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn.zm.), kwalifikuje się jako planowane przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna do uzyskania w przyszłości decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej, która wydana zostanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. nr 80 poz. 721 z późn. zm.).

Wariantem rekomendowanym przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad jest **wariant II.1** zakładający rozbudowę drogi ekspresowej na odcinku od km ok. 343,836 do km ok. 356,736 - Projekt budowy drogi S-7 obejmuje odcinek od miejscowości Kiełpin do Trasy Armii Krajowej w Warszawie. Zakłada się prowadzenie drogi po nowym śladzie (jedynie na początkowym fragmencie przewiduje się prowadzenie drogi S7 w nawiązaniu do obecnej ul. Kolejowej). Zgodnie z aktualnymi rozwiązaniami droga na terenie Bemowa i Bielán przechodzić będzie w tunelach. W celu zapewnienia powiązania z układem drogowym w rekomendowanym wariantcie przewiduje się budowę następujących węzłów drogowych: Kolejowa, Wólka Węglowa, Janickiego, Gen. Maczka, NS.

Składając niniejszy wniosek, zwracam się z uprzejmą prośbą o wykorzystanie, podczas prowadzonej procedury, dokumentacji przekazanej przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr O.WA.KP-14.4170.1.2016.120 z dnia .08.2016 r. tj.:

1. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
2. Streszczenia w języku niespecjalistycznym.

Jednocześnie, mając na uwadze ważny interes społeczny wynikający ze znacznego natężenia ruchu (zarówno pojazdów osobowych, jak i ciężarowych) na przedmiotowym odcinku, wnoszę o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art.108 §1 KPA.

### **UZASADNIENIE DLA RYGORU NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI**

Pomimo zrealizowanych w ostatnich latach inwestycji, krajowa infrastruktura drogowa w dalszym ciągu wymaga rozwoju i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie 4,7% sieci dróg publicznych ogółem, przenosi ponad 60% ruchu. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej rozbudowa. Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą bowiem brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz brak dostosowania do przenoszenia nacisku 115 kN/oś (zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z Traktatu Akcesyjnego). Mimo znacznej skali inwestycji podjętych, polska sieć dróg krajowych, w tym dróg ekspresowych, pozostaje niespójna i niewystarczająco drożna. Niezbędna jest więc kontynuacja działań inwestycyjnych na głównych ciągach dróg krajowych, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak i z innymi formami transportu (kolej, lotniska etc.).

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S7 od Kiełpina do Trasy Armii Krajowej w Warszawie, 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. 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 (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin i powiatów), jak i wojewódzkim czy krajowym, m.in.:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, stanowiącą najważniejszy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, Politykę Transportową Państwa na lata 2006-2025, Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (wraz z jego aktualizacją z 2014 r.), w którym za nadrzędny cel uznano zwiększenie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawę spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu,

integracje różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju, a jako podstawowe założenie prowadzące realizacji ww. celu wskazano działania zmierzające ku poprawie funkcjonowania przebiegających przez województwo mazowieckie ustanowionych paneuropejskich korytarzy transportowych oraz postulowanego (nowego) z międzynarodowym węzłem drogowo-kolejowym oraz lotniczym w Warszawie:

- o KVI Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylinia – Ostrawa – Brześć, którego wypełnienie stanowi autostrada A1 i linia kolejowa E65 relacji Gdańsk – Warszawa – Katowice (w tym CMK). Drugie połączenie drogowe przez Warszawę to droga nr 7 na północ od Warszawy i droga nr 8 na odcinku południowo- zachodnim od Warszawy;
- o korytarz postulowany KA Odessa – Konstanca – Kowel – Warszawa – Płock-Gdynia/Gdańsk, którego wypełnienie stanowią trasy ekspresowe S17, S7 i S10 oraz linie kolejowe nr 7, połączenie Modlin – Płock z ewentualna rozbudowa w kierunku Włocławka, a docelowo także przedłużenie linii CMK na parametrach Kolei Dużych Prędkości.

Należy zauważyć ponadto, że budowa przedmiotowego odcinka 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 roku (z perspektywą do 2030 roku). Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na poprawę jakości istniejącego głównego korytarza transportowego Gdańsk – Warszawa – Kraków, wpłynie na skrócenie czasu niezbędnego do pokonania zaplanowanej trasy i poprawi dostępność komunikacyjną terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy. Krótszy czas przyjazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Oszczędność czasu ma istotne znaczenie dla podróżujących osób, szczególnie na trasach długich, bądź prowadzących do lub z regionów odległych od centrów rozwoju. Rozbudowa przedmiotowego odcinka drogi wpłynie na redukcję czasu poświęcanego na przejazd i ułatwi mobilność. Podobnie, w przypadku przedsięwzięcia – nowe połączenia drogowe umożliwią dostęp do większego rynku, skrócą czas dostawy i ograniczą koszty dotarcia do odbiorcy. Budowa drogi ekspresowej nr 7 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 115 kN/oś zapewni natomiast odpowiednią trwałość inwestycji drogowej i wydłuży czas jej użytkowania. Wysoka jakość nowej drogi ekspresowej wpłynie również na niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów.

Budowa drogi ekspresowej na odcinku od Kiełpina do Trasy Armii Krajowej w Warszawie zdynamizuje rozwój gospodarczy, a połączenie – poprzez węzły łączące z drogami innych kategorii – z terenami wiejskimi i obszarami peryferyjnymi wzmocni proces terytorialnego równoważenia rozwoju oraz sprzyjać będzie spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Lepsza dostępność komunikacyjna będzie czynnikiem wspomagającym wzrost konkurencyjności oraz przeciwdziałającym marginalizacji obszarów problemowych. Dla mieszkańców oznaczać to będzie lepszy dostęp do rynku pracy oraz ułatwienie korzystania z usług publicznych (zwłaszcza mających kluczowe znaczenie dla rozwoju kapitału ludzkiego, takich jak edukacja). Z drugiej strony pozwoli to na stworzenie warunków do lokalizowania inwestycji poza dotychczasowymi ośrodkami wzrostu i dyfuzji procesów rozwojowych na oddalone od nich obszary.

Podsumowując realizacja inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kiełpin – Trasa Armii Krajowej w Warszawie przyniesie docelowo wymierne korzyści dla przyszłych użytkowników drogi w postaci znacznego skrócenia czasu podróży, niższych kosztów eksploatacji pojazdów oraz poprawy warunków i bezpieczeństwa ruchu na wybudowanej drodze. Biorąc pod uwagę ważny interes społeczny związany z budową przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7, wnoszę – jak na wstępie – o wydania decyzji o środowiskowych

dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kiełpin – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz o nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zastępca Dyrektora Oddziału  
ds. Inwestycji

inż. Tomasz Kwieciński

**Załączniki:**

3. Komplet pełnomocnictw
4. Poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie ono oddziaływać - 1 egzemplarz
5. Wypisy z rejestru gruntów - 1 egzemplarz
6. Wykaz działek w planowanych granicach zajęcia terenu pod inwestycje oraz w granicach oddziaływania drogi ekspresowej na środowisko - 1 egzemplarz
7. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – przekazane we wniosku nr O.WA.KP-14.4170.1.2016.120 z dnia 03.08.2016 r.
8. Streszczenie w języku niespecjalistycznym – przekazane we wniosku nr O.WA.KP-14.4170.1.2016.120 z dnia 03.08.2016 r.
9. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. a/a
3. I-2
4. Departament Środowiska GDDKiA

Sprawę prowadzi: Anna Mazurek  
Kierownik Projektu  
tel./fax (22) 209-24-12;  
annamazurek@gddkia.gov.pl

Departament Środowiska  
Wydział Oceny i Monitoringu Środowiska

Beata Telega-Królikowska  
z-ca Naczelnika Wydziału