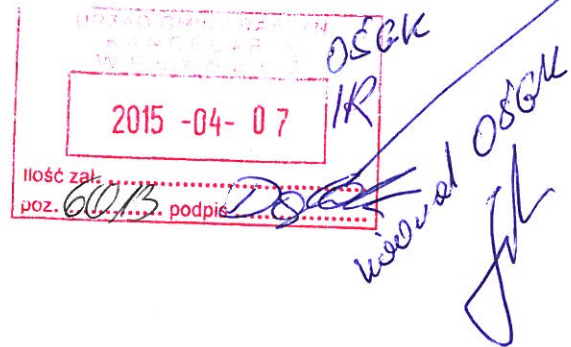




Warszawa, dnia 31 marca 2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.46.2014.MW.1



**OBWIESZCZENIE**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie działając na podstawie:

- art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, ze zm.), w związku z art. 74 ust. 3 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 2013 r. poz. 1235, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”) zawiadamia strony postępowania,
- art. 85 ust. 3 ustawy ooś podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 31 marca 2015 r. wydał decyzję, znak: WOOS-II.4200.46.2014.MW, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *Budowa trzeciego pasa ruchu (zabudowa rezerwy w pasie dzielącym) na realizowanym odcinku drogi ekspresowej S8 od węzła „Janki Małe” do węzła „Paszków”.*

Z treścią decyzji i dokumentacją sprawy, w tym opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pruszkowie, zapoznać się można w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, parter, pok. 2, od poniedziałku do piątku, w godz. 9<sup>00</sup>-15<sup>00</sup>, a dodatkowo z samą treścią decyzji na stronie internetowej organu oraz w niżej wymienionych urzędach.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*T. Radziejewicz*  
**Tomasz Radziejewicz**  
Główny Specjalista

**Do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (14 dni) w:**

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie,
2. Urzędzie Gminy Nadarzyn,
3. Urzędzie Gminy Raszyn.

Po upływie terminu uwidocznienia, obwieszczenie należy niezwłocznie odesłać na adres:  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
ul. Sienkiewicza 3  
00-015 Warszawa

Wywieszono dnia .....

Zdjęto dnia .....



Warszawa, dnia 31 marca 2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.46.2014.MW

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 84 i 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 2013 r. poz. 1235, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), a także § 3 ust. 2 pkt 1 w zw. 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. Nr 213, poz. 1397, ze zm.) w zw. z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 31 października 2014 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Andrzeja Wiszowatego – przedstawiciela Strabag Sp. z o.o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- 1. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: *Budowa trzeciego pasa ruchu (zabudowa rezerwy w pasie dzielącym na realizowanym odcinku drogi ekspresowej S8 od węzła „Janki Małe” do węzła „Paszków”.***
- 2. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

**UZASADNIENIE**

W dniu 3 listopada 2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 31 października 2014 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanej przez pełnomocnika – Pana Andrzeja Wiszowatego – przedstawiciela Strabag Sp. z o.o., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 5 listopada 2014 r., znak: WOOS-II.4200.46.2014.MW, Regionalny Dyrektor zwrócił się o uzupełnienie braków formalnych w dokumentacji. Uzupełnienie wpłynęło do organu w dniu 14 listopada 2014 r. i 19 listopada 2014 r.

Następnie pismem z dnia 27 listopada 2014 r. Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej „KIP”) w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne oraz powietrze atmosferyczne. Uzupełnienie wpłynęło do organu w dniu 12 grudnia 2014 r.

Regionalny Dyrektor po zapoznaniu się z ww. uzupełnieniem, pismem z dnia 19 grudnia 2014 r., znak: WOOS-II.4200.46.2014.MW, wezwał do złożenia dalszych wyjaśnień w zakresie oddziaływania

inwestycji na powietrze. Stosowne uzupełnienie dokumentacji wpłynęło do organu w dniu 14 stycznia 2015 r.

Analiza wniosku wykazała, iż przedsięwzięcie będzie dotyczyło rozbudowy drogi ekspresowej i tym samym potwierdziła – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. h ustawy ooś – właściwość 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. Nr 213, poz. 1397, ze zm.).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- KIP wraz z uzupełnieniami;
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- poświadczoną kopię mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać;
- pełnomocnictwa.

Działając zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś Regionalny Dyrektor zwrócił się pismem z dnia 19 stycznia 2015 r., znak: WOOS-II.4200.46.2014.MW, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pruszkowie (zwanego dalej „PPIS w Pruszkowie”) o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku o określenie zakresu raportu o jego oddziaływaniu na środowisko.

PPIS w Pruszkowie w wydanej przez siebie opinii z dnia 30 stycznia 2015 r., znak: NZ.712.5.2015.JZ/24, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor w oparciu o ww. opinię oraz po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, wydał w dniu 17 lutego 2015 r. postanowienie znak: WOOS-II.4200.46.2014.MW, którym nie nałożył obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

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 charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

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

Regionalny Dyrektor w dniu 27 maja 2014 r. wydał postanowienie (zwane dalej „postanowieniem uzgadniającym”), którym uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej na odcinku Opacz – Paszków, w przekroju 2x2 pasy ruchu.

Projektowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu do realizowanego obecnie w przekroju 2x2 pasy ruchu odcinka drogi ekspresowej S8 na odcinku Paszków - Janki Małe tak, aby osiągnąć docelowy przekrój 2x3 pasy ruchu na odcinku od km 441+675,04 do km 444+674,61.

Dodatkowy pas dobudowany będzie "do wewnątrz" – poprzez wykorzystanie rezerwy w pasie dzielącym. Jezdnia lewa wymaga dobudowy pasa na odcinku od km 441+675,04 do km 443+954,38, jezdnia prawa na odcinku od km 441+675,04 do km 444+674,61.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie pruszkowskim, w gminie Nadarzyn i Raszyn. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 3 km.

System odwodnienia drogi ekspresowej składać się będzie z trapezowych rowów drogowych, wpustów deszczowych wraz z przykanalikami. Odwodnienie obejmować będzie ujęcie, odprowadzenie, oczyszczenie i zrzut wód deszczowych spływających z jezdni, poboczy, pasa dzielącego, drogi oraz pasa terenu przylegającego do drogi do odbiorników. Na odcinku od km 444+290 do km 444+675 ułożony zostanie ściek przykrawędziowy trójkątny wzdłuż nowej krawędzi poszerzonej jezdni, z którego ścieki będą odprowadzane do budowanego systemu zbierania i odprowadzania ścieków.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się ustawienie barier ochronnych stalowych w następujących lokalizacjach:

- w pasie dzielącym (środkowym i bocznym) drogi,
- w rejonie wysokich nasypów, rowów trapezowych, obiektów mostowych, podpór obiektów, ekranów akustycznych, urządzeń inżynierii ruchu itp.

W pasie dzielącym drogi ekspresowej bez zmian pozostaje przejazd awaryjny umożliwiający przejazd między jezdniami w razie wypadku lub w czasie remontu. Przejazd awaryjny posiadał będzie nawierzchnię taką, jak jezdnia drogi ekspresowej.

Na całej długości przebudowywanego odcinka drogi oświetlenie drogowe zostanie wykonane zgodnie z projektem dotyczącym realizacji drogi ekspresowej.

Planowany odcinek trasy ekspresowej przebiega przez tereny mieszane: zurbanizowane i leśne. W otoczeniu drogi S8 występują zwarte zespoły zabudowy typu podmiejskiego z zabudową mieszkaniową jednorodzinną z hurtowniami, magazynami i małymi zakładami przemysłowymi i usługowymi, które są poprzedzielane terenami rolniczymi. W rejonie węzła Paszków znajduje się kompleks leśny.

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

Planowana inwestycja polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu do realizowanego obecnie w przekroju 2x2 pasy ruchu odcinka drogi ekspresowej S8. Inwestycje te są ze sobą powiązane i ich oddziaływań nie da się rozdzielić i nie można rozpatrywać oddzielnie. Zaprojektowane środki ochrony środowiska mają na celu minimalizację oddziaływania całej inwestycji.

c) wykorzystywania zasobów naturalnych:

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

Materiały wykorzystywane podczas rozbudowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień - stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne - do wykonania nawierzchni drogowej, ponadto koska brukowa i cement pod chodniki oraz elementy oznakowania dróg. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym - olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowsów w ilości od kilku do maksymalnie kilkunastu m<sup>3</sup> na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno –

bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

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

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W wyniku realizacji przedsięwzięcia powstanie nieorganizowana emisja substancji gazowych i pyłowych do powietrza, powstających w wyniku spalania paliw w silnikach sprzętu budowlanego i innych pojazdów oraz układania mas bitumicznych. Będzie ona jednak okresowa, krótkotrwała i zakończy się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. W związku z powyższym oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza na etapie realizacji będzie niewielkie i ograniczone do najbliższego jej otoczenia.

Podczas prowadzenia prac budowlanych będzie miało miejsce także krótkotrwałe i okresowe obciążenie emisją hałasu spowodowaną pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu. Prace te charakteryzować się będą bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem w stosunku do terenu, na którym będą one realizowane.

Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia to przede wszystkim odpady z budowy, remontu i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Ponadto w fazie realizacji inwestycji na terenie zaplecza technicznego powstawać będą ścieki komunalne oraz socjalno-bytowe. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne toalety, z których ścieki będą odbierane przez uprawnione podmioty. Powstałe odpady będą segregowane i składowane w sposób uniemożliwiający powstanie zagrożenia dla środowiska 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. Ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach.

Faza eksploatacji przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń powietrza, pochodzącą z ruchu pojazdów poruszających się po analizowanej drodze. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego planowanej drogi zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych wskazanych w charakterystyce przedsięwzięcia. Według prognozy przedstawionej w KIP po realizacji zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych, na terenach wokół istniejącej drogi dopuszczalne wartości poziomu hałasu będą dotrzymane.

Regionalny Dyrektor w postanowieniu uzgadniającym wskazał lokalizację i parametry ekranów akustycznych koniecznych do zastosowania w celu zminimalizowania oddziaływania hałasu na budynki wymagające ochrony akustycznej. Analiza akustyczna wykonana dla przedmiotowego przedsięwzięcia uwzględniała aktualizację i weryfikację zabudowy podlegającej ochronie akustycznej oraz zmianę prognozy ruchu. Wyniki ww. analizy wskazały na możliwość rezygnacji z niektórych odcinków ekranów akustycznych wskazanych w postanowieniu uzgadniającym Regionalnego Dyrektora.

Z przedłożonego uzupełnienia KIP wynika, że na etapie eksploatacji inwestycji wartości stężeń średniorocznych i maksymalnych substancji w powietrzu poza liniami rozgraniczającymi drogi będą niższe od dopuszczalnych.

Docelowy system odwodnienia drogi S8 w przekroju 2x2 pasy ruchu uwzględnił dobudowę trzeciego pasa ruchu. System ten został oceniony w ramach przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla drogi S8 (w przekroju 2x2 pasy ruchu). W ramach budowy S8 w przekroju 2x2 pasy ruchu przebudowano już istniejące rowy odwodnieniowe, dostosowując je do potrzeb urządzeń drogowych. Dobudowa trzeciego pasa nie pociąga za sobą konieczności podejmowania dalszych działań w tym zakresie. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zakłada ingerencji w zrealizowany system odprowadzania i podczyszczania ścieków.

W wyniku funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia powstawać będą m. in. odpady związane z utrzymaniem jezdni, jej ewentualnym remontem, funkcjonowaniem zbiornika retencyjnego oraz urządzeń podczyszczających wody opadowe. Będą one zagospodarowywane w sposób zabezpieczający środowisko przed uciążliwościami.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych i technologicznych, wyeliminuje możliwość wystąpienia poważnej awarii, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym 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 oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane w miejscach występowania obszarów wodno – błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. W rejonie węzła Paszków znajduje się kompleks leśny.

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

W rejonie inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Obszar inwestycji znajduje się w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215A Subniecka Warszawska. W pobliżu analizowanego odcinka drogi zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych Paszków – około 35 m od łącznicy węzła Paszków (strona prawa). Właścicielem ujęcia jest Gospodarstwo Paszków PGR Walendów. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zakłada ingerencji w zrealizowany system odwadniania drogi i nie będzie się wiązała z znaczną ingerencją w środowisko gruntowo-wodne, w związku z tym nie wskazuje też na możliwość negatywnego oddziaływania inwestycji na stan i funkcjonowanie ww. ujęcia.

Przedsięwzięcie położone jest na terenie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o nazwie Utrata od źródeł do Żbikówki ze Żbikówką (oznaczonej kodem: PLRW200017272834) oraz Jednolitej Części Wód Podziemnych nr 81. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na obecny stan zachowania ww. jednostek gospodarki wodnej.

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

Inwestycja zlokalizowana jest w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, w odległości ok. 10 km od najbliższego obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 Las Natoliński PLH 140042.

Rozbudowa polegać będzie na poszerzeniu jezdni do wewnątrz pasa drogowego poprzez wykorzystanie rezerwy terenu przewidzianej w pasie dzielącym (obecnie o szerokości 11 m). W związku z powyższym, w wyniku realizacji przedsięwzięcia, nie zostanie zajęty dodatkowy teren poza pasem drogowym.

Z racji realizacji przedsięwzięcia w całkowicie przekształconym pasie drogowym nie wystąpi kolizja z żadnymi naturalnymi stanowiskami roślin i zwierząt i stanowiskami przyrodniczymi. W konsekwencji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na szatę roślinną oraz faunę. Budowana droga ekspresowa S8 wyposażona jest w docelowy (uwzględniający trzeci pas ruchu) system przejść dla zwierząt, który w pełni wystarczy dla zachowania spójności lokalnych populacji zwierząt i roślin. Poszerzenie przekroju drogi ekspresowej S8 nie spowoduje wzrostu oddziaływania na przecinany regionalny korytarz migracyjny (chroniony w formie obszaru chronionego krajobrazu).

Ze względu na charakter przedsięwzięcia nie wystąpi oddziaływanie na krajobraz. Na etapie realizacji inwestycji oddziaływanie na środowisko przyrodnicze będzie chwilowe, nieciągłe i skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter i skalę oraz odległość względem najbliższego obszaru Natura 2000 nie jest przedsięwzięciem mogącym w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony ww. obszaru, jak również integralność i spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z przedłożonych materiałów wynika, że nie przewiduje się aby na etapie eksploatacji planowane przedsięwzięcie spowodowało dodatkowe uciążliwości w stosunku do stanu po budowie drogi ekspresowej w przekroju 2x2 pasy ruchu. Skala i rodzaje oddziaływań będą porównywalne do sytuacji po zrealizowaniu drogi S8 w przekroju 2x2 pasy ruchu.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska przyrodniczo-krajobrazowego i kulturowego oraz stwarzać niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzi. Zaprojektowane rozwiązania pozwolą na poprawę warunków ruchu, co przełoży się na poprawę komfortu podróżowania i tym samym wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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

W miejscu realizacji inwestycji brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

W sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi ekspresowej S8 nie są zlokalizowane żadne obiekty wpisane do rejestru zabytków. Wszystkie stanowiska archeologiczne, zlokalizowane w pasie drogowym zostały wyeksplorowane na etapie budowy drogi S8. Nie występują kolizje ze stanowiskami archeologicznymi.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Nadarzyn wynosi około 163 osoby/km<sup>2</sup>, na terenie gminy Raszyn – około 483 osoby/km<sup>2</sup>.

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

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

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, 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) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Informacje zawarte w KIP stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w KIP potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształcaniem profilu i właściwości fizykochemicznych gleb.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów. W określonym terminie nie wpłynęły do organu żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy o oś dane o wniosku o wydanie decyzji i o decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie. W myśl postanowień art. 85 ust. 3 ustawy o oś Regionalny Dyrektor podał do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji, możliwości zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z opinią PPIS w Pruszkowie.

We wniosku z dnia 31 października 2014 r. Pan Andrzej Wiszowaty, przedstawiciel Strabag Sp. z o.o. – pełnomocnik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zwrócił się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Budowa trzeciego pasa ruchu jest elementem większego przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S8 od rejonu węzła „Opacz” na terenie gminy Michałowice (z wyłączeniem tego węzła) do węzła „Paszków” i powiązania z drogą krajową nr 7 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 721 w miejscowości Magdalenka (wraz z węzłem „Paszków” i ww. skrzyżowaniem). Droga ta stanowi nowe włączenie dróg krajowych nr 7 (DK7) i nr 8 (DK8) do m. st. Warszawy z wykorzystaniem istniejących odcinków tych dróg poprzez ich przebudowę do parametrów dróg klasy S i GP. DK7 i DK8 zostaną połączone w miejscowości Janki Małe poprzez bezkolizyjny węzeł drogowy (węzeł „Janki Małe”), a następnie poprowadzone w kierunku północnym po nowej trasie do włączenia w Al. Jerozolimskie (węzeł „Salomea”) przecinając projektowaną Południową Obwodnicę Warszawy (węzeł „Opacz”).

Inwestycja ta stanowi zadanie priorytetowe w ramach programu budowy dróg na lata 2011-2015 i zgodnie z tym programem ma być rozliczona i zrealizowana od końca 2015 r. Realizacja inwestycji przewidziana jest do współfinansowania 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.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie na skrócenie czasu podróży przede wszystkim na wysokości przejścia drogi przez Raszyn, gdzie obecnie, od kilku lat corocznie obserwuje się znaczące zwiększanie natężenia ruchu. Taka sytuacja przyczynia się do zwiększenia wartości poziomu hałasu w rejonie Al. Krakowskiej, 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) powoduje wydłużanie się ww. godzin szczytu.

Przedmiotowa inwestycja przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, jak również wpłynie na zmniejszenie różnic społeczno-gospodarczych między północnymi i południowymi regionami kraju. Przedmiotowa 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 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 rejonie południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej 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 możliwe szybkie zrealizowanie planowanego przedsięwzięcia, w sytuacji konieczności funkcjonalnego powiązania go z innymi ważnymi ciągami komunikacyjnymi, służy realizacji ważnego interesu strony. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy materiałów dostarczonych wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę powyższe oraz uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, jak też mając na uwadze rodzaj, charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia stwierdza się, że inwestycja pn.: *Budowa trzeciego pasa ruchu (zabudowa rezerwy w pasie dzielącym) na realizowanym odcinku drogi ekspresowej S8 od węzła „Janki Małe” do węzła „Paszków”*, nie będzie miała znaczącego wpływu na środowisko, w tym na obszary chronione i nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Aleksandra Ałowska

### Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – za pośrednictwem pełnomocnika Pana Andrzeja Wiszowatego  
STRABAG Sp. z o.o.  
Janki, ul. Mszczonowska 49, 05-090 Raszyn
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.

Warszawa, dnia 31 marca 2015 r.



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4200.46.2014.MW

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

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

Projektowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu do realizowanego obecnie w przekroju 2x2 pasy ruchu odcinka drogi ekspresowej S8 na odcinku Paszków - Janki Małe tak, aby osiągnąć docelowy przekrój 2x3 pasy ruchu na odcinku od km 441+675,04 do km 444+674,61.

Dodatkowy pas dobudowany będzie "do wewnątrz" – poprzez wykorzystanie rezerwy w pasie dzielącym. Jezdnia lewa wymaga dobudowy pasa na odcinku od km 441+675,04 do km 443+954,38, jezdnia prawa na odcinku od km 441+675,04 do km 444+674,61.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie pruszkowskim, w gminie Nadarzyn i Raszyn. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 3 km.

Parametry techniczne drogi ekspresowej S8:

- klasa techniczna S
- kategoria ruchu KR6
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś
- klasa obciążenia obiektów A+Stanag 2021
- prędkość projektowa 100 km/h
- prędkość miarodajna 110 km/h
- liczba pasów ruchu 6 (przekrój 2x3)
- szerokość pasa ruchu 3,5m (3,5 m pasy wyłączeń)
- szerokość pasa dzielącego 3,0 – 12,0 m
- szerokość opasek wewnętrznych (pas dzielący) 0,5 m
- szerokość pasów awaryjnych 2,5 m
- szerokość poboczy ulepszonych od 1,3 m do 1,9 m
- pochylenie poprzeczne na prostej 2,5 %
- skrajnia pionowa 4,70 m
- pochylenie skarp wykopu i nasypu 1:1,5.

System odwodnienia drogi ekspresowej składać się będzie z trapezowych rowów drogowych, wpustów deszczowych wraz z przykanalikami. Odwodnienie obejmować będzie ujęcie, odprowadzenie, oczyszczenie i zrzut wód deszczowych spływających z jezdni, poboczy, pasa dzielącego, drogi oraz pasa terenu przylegającego do drogi do odbiorników. Na odcinku od km 444+290 do km 444+675 ułożony zostanie ściek przykrawędziowy trójkątny wzdłuż nowej krawędzi poszerzonej jezdni, z którego ścieki będą odprowadzane do budowanego systemu zbierania i odprowadzania ścieków.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się ustawienie barier ochronnych stalowych w następujących lokalizacjach:

- w pasie dzielącym (środkowym i bocznym) drogi,
- w rejonie wysokich nasypów, rowów trapezowych, obiektów mostowych, podpór obiektów, ekranów akustycznych, urządzeń inżynierii ruchu itp.

W pasie dzielącym drogi ekspresowej bez zmian pozostaje przejazd awaryjny umożliwiający przejazd między jezdniami w razie wypadku lub w czasie remontu. Przejazd awaryjny posiadał będzie nawierzchnię taką, jak jezdnia drogi ekspresowej.

Na całej długości przebudowywanego odcinka drogi oświetlenie drogowe zostanie wykonane zgodnie z projektem dotyczącym realizacji drogi ekspresowej.

W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego planowanej drogi zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, wskazanych w poniższej tabeli.

EP_8*	444+397 (S8_JP)	444+674,61 (S8_JP)	P	5,0	ekran odbijający przezroczysty
EP_9*	443+933 (S8_JP)	444+397 (S8_JP)	P	4,5	ekran odbijający przezroczysty
EL_17*	444+288 (S8_JP)	444+674,61(S8_JL)	L	6,0	ekran odbijający przezroczysty
EL_18*	443+782 (S8_JL)	444+288(S8_JP)	L	4,5	ekran odbijający przezroczysty
EL_19	443+304 (S8_JL)	443+782(S8_JL)	L	3,0	ekran pochłaniający
EL_20	443+133 (S8_JL)	443+297(S8_JL)	L	3,0	ekran pochłaniający

\* do wysokości 1,2 metra od krawędzi jezdni umożliwia się wykonanie ekranów przezroczystych (odbijających) z materiałów nieprzezroczystych (pochłaniających).

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje tylko pewien odcinek drogi S8 w przekroju 2x2 pasy ruchu. Z tego względu ekrany EP\_8 i EL\_17 (które zostały wskazane do realizacji w ramach budowy przedsięwzięcia w przekroju 2x2 pasy ruchu) zostały uwzględnione tylko w części objętej planowanym przedsięwzięciem. Z KIP wynika, że ekrany akustyczne EP\_8 i EL\_17 będą miały swoją kontynuację pod względem lokalizacji, jak i wysokości na odcinku drogi, który nie jest objęty zakresem niniejszej decyzji.

Planowany odcinek trasy ekspresowej przebiega przez tereny mieszane: zurbanizowane i leśne. W otoczeniu drogi S8 występują zwarte zespoły zabudowy typu podmiejskiego z zabudową mieszkaniową jednorodzinną z hurtowniami, magazynami i małymi zakładami przemysłowymi i usługowymi, które są poprzedzielane terenami rolniczymi. W rejonie węzła Paszków znajduje się kompleks leśny.

Inwestycja zlokalizowana jest w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, w odległości ok. 10 km od najbliższego obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 Las Natoliński PLH 140042.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska