



Warszawa, dnia 5 lipca 2021 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.420.32.2020.OLN.24

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 84 ust. 1 oraz ust. 1a i art. 85 ust. 1 oraz 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 (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 247, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), oraz art. 104 § 1 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 735, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 lutego 2020 r. (data wpływu: 4 marca 2020 r.) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana [REDAKTOWANE] w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: *Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województwa łódzkiego i mazowieckiego – węzeł „Konotopa” (bez węzła) o dodatkowy pas ruchu*, uzupełnionego w dniach: 25 czerwca 2020 r., 8 kwietnia 2020 r., 2 lipca 2020 r., 15 września 2020 r. i 22 października 2020 r.

- 1) **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko;**
- 2) **określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nakładam obowiązek unikania, zapobiegania oraz ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z którymi:**
 1. prace realizacyjne wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw;
 2. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 3. zaplecze budowy, park maszyn i pojazdów oraz tymczasowe magazyny surowców, odpadów i substancji chemicznych lokalizować na utwardzonej powierzchni lub na nieprzepuszczalnym podłożu, poza terenami o wysokiej przepuszczalności, oraz z dala od cieków i terenów zagrożenia powodziowego, a także poza terenami o wysokim poziomie wód gruntowych;
 4. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju i konserwacji pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; w przypadku ich awaryjnego wycieku, zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał traktować jak odpad niebezpieczny i przekazać do unieszkodliwienia uprawnionym odbiorcom;
 5. w trakcie realizacji wyposażyć inwestycję w przenośne sanitariaty dla pracowników budowlanych (zbiorniki bezodpływowe); zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 6. w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia na terenie inwestycji, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych, wody z odwodnienia przed odprowadzeniem oczyścić z zawiesiny mineralnej;

7. prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
8. wszelkie prace prowadzone w obrębie cieków prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód płynących;
9. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji i zaplecza odprowadzać powierzchniowo do gruntu bez szkód dla gruntów sąsiednich; zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe substancjami mineralnymi z terenu zaplecza odprowadzać po oczyszczeniu w osadniku zawieszin mineralnych;
10. powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych przedmiotowej inwestycji odprowadzać do rowów przy pomocy wpustów lub ścieków, w miejscach obiektów inżynierskich za pomocą kanalizacji deszczowej; odprowadzenie ww. wód prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienny stan wód na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gurtów sąsiednich;
11. wody opadowe i roztopowe z rowów odprowadzać do istniejących zbiorników retencyjnych, a następnie podczyszczać i odprowadzać do odbiornika;
12. podczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji nie mogą przekraczać parametrów określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311) w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzeniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, (zwanego dalej „Rozporządzeniem MGMiŻŚ”);
13. rowy, zbiorniki retencyjne i kanalizację deszczową odpowiednio dostosować do wielkości spływu wód opadowych z powierzchni utwardzonych;
14. prowadzić regularne przeglądy i konserwacje, utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność, całego systemu odwadniającego, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji, zapewniające jego prawidłowe i sprawne działanie; regularnie usuwać nagromadzone w urządzeniach podczyszczających ścieki i studzienkach ściekowych zanieczyszczenia przez uprawnione podmioty;
15. niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed wyciekami substancji ropopochodnych;
16. prace ziemne poprzedzić usunięciem z podłoża (na obszarze planowanych prac ziemnych) warstwy humusu (gleby); magazynować humus w wyznaczonym miejscu, w sposób który zabezpieczy go przed zanieczyszczeniem; po zakończeniu robót budowlanych humus wykorzystać w miarę możliwości (tylko gdy nie będzie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi) na terenie w/w przedsięwzięcia; ewentualny nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom; zanieczyszczony grunt niezwłocznie przekazać do rekultywacji;
17. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób który zabezpieczający odpady przed pyleniem, rozwiewaniem oraz w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem; powstałe odpady poddawać odzyskowi lub unieszkodliwieniu przez uprawnione podmioty;
18. odpady niebezpieczne mogące powstawać na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach/kontenerach (lub innych urządzeniach przystosowanych do danego rodzaju odpadów), 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 do odzysku lub unieszkodliwienia lub bezpośrednio, bez magazynowania przekazywać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa; miejsca

magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt;

19. odpady inne niż niebezpieczne powstałe na etapie eksploatacji inwestycji bez magazynowania przekazywać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania;
20. przed rozpoczęciem robót sprawdzić teren budowy pod kątem obecności zwierząt i ewentualnie przenieść je poza teren budowy w bezpieczne dla nich miejsce;
21. wszelkie „pułapki” (np. głębokie wykopy) starannie zabezpieczyć przez wpadaniem i uwięzieniem w nich drobnych zwierząt;
22. przed zasypaniem wykopów sprawdzić dno pod kątem obecności w nich zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ewakuować je poza teren budowy;
23. teren inwestycji utrzymywać w należytym porządku, w dni słoneczne i wietrzne w celu ograniczania wtórnego pylenia zraszać wodą plac budowy;
24. zabezpieczyć materiały pyliste przed rozwiewaniem (np. poprzez osłanianie przed działaniem wiatru miejsc magazynowania materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych pojazdów transportujących materiały sypkie, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy);
25. wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju;
26. w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej zaleca się prowadzenie prac budowlanych jedynie w porze dziennej (w godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;
27. wykonać nowe ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Nr ekranu	Km A2		Strona drogi	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu	Dodatkowe zabezpieczenia
	Początek	Koniec					
EN1*	413+332	413+910	L	578	5	nieprzeźroczysty	-
EN2**	413+600	414+200	P	600	5	nieprzeźroczysty	-
EN3	437+500	437+850	P	350	5	nieprzeźroczysty	-
EN4	418+840	418+885	L	45	3	nieprzeźroczysty	-
EN5	452+150	452+400	Ś***	250	6	nieprzeźroczysty	-
EN6	424+620	424+640	L	20	4	nieprzeźroczysty	-
EN7****	412+215	412+300	P	85	6	nieprzeźroczysty	-
	412+300	412+350	P	50	4	nieprzeźroczysty	-

EN1* - ekran posadowiony na korpusie istniejącego wału ziemnego

EN2** - ekran posadowiony na korpusie istniejącego wału ziemnego z zachowaniem ciągłości z istniejącym ekranem akustycznym EP2

S*** - ekran w środku pasa rozdziału

EN7**** - kontynuacja ekranu EP1

28. wybudowane na analizowanym odcinku drogi wały ziemne pozostawić bez zmian;
29. zmodyfikować parametry wymienionych poniżej istniejących ekranów akustycznych, z zachowaniem bez zmian pozostałych, w następujący sposób:

Nr ekranu	Km A2		Strona drogi	Długość [m]	Wysokość [m] przed modyfikacją	Wysokość po modyfikacji [m]	Typ ekranu	Dodatkowe zabezpieczenia	Odcinek drogi***
	początek	koniec							
EL2	412+330	412+710	L	380	4,5	7	nieprzeźroczysty	-	C1
EL3	414+330	414+570	L	240	6	8	nieprzeźroczysty	dyfraktor	C1
EL4*	414+570	414+608	L	38	5	8	nieprzeźroczysty do 2,5 m wyżej przeźroczysty	dyfraktor	C1
EL5	415+060	415+590	L	530	6	8	nieprzeźroczysty	-	C1
EL6	415+610	416+310	L	700	6	8	nieprzeźroczysty	-	C1

EL12	418+600	418+840	L	240	7	8	nieprzeźroczysty	-	C1
EL13	418+885	419+390	L	505	6	8	nieprzeźroczysty	-	C1
E1**	433+050	433+600	L	550	4	5	nieprzeźroczysty	-	D1
E3	436+700	437+150	L	450	4	5	nieprzeźroczysty	-	D1
7	451+776	452+300	L	525	7	8	nieprzeźroczysty	dyfraktor	E
7	452+300	452+875	L	577	6	8	nieprzeźroczysty	dyfraktor	E
7	452+875	453+401	L	527	7	8	nieprzeźroczysty	dyfraktor	E
7	453+401	454+023	L	614	6	7	nieprzeźroczysty	dyfraktor	E
EP4	414+900	415+400	P	500	7	8	nieprzeźroczysty	-	C1
EP6	415+640	416+300	P	660	7,5	8	nieprzeźroczysty	-	C1
23	451+865	452+946	P	1079	6	7,5	nieprzeźroczysty	dyfraktor	E

EL4* - zmieniony fragment ekranu

E1** - ekran akustyczny E1 należy podwyższyć do wysokości 5 m i pozostawić w obecnym miejscu

Odcinki drogi ***: C1 – od km 411+465,8 do km 425+653, C2 – od km 425+653 do km 440+500, D1 – od km 433+050 do km 441+143,53, D2 – od km 441+143,53 do km 449+100, E – od km 449+217 do końca trasy (do km 454+524,25).

3) Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 4 marca 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 28 lutego 2020 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana [REDAKTOWANE] o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Wniosek uzupełniony został w dniach: 25 czerwca 2020 r., 8 kwietnia 2020 r., 2 lipca 2020 r., 15 września 2020 r. i 22 października 2020 r., a karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej „kip”) w dniach: 22 stycznia 2021 r. i 1 marca 2021 r.

Analiza wniosku wykazała, że przedmiotowa inwestycja należy do przedsięwzięć polegających na zmianie lub rozbudowie przedsięwzięć, dla których do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był regionalny dyrektor ochrony środowiska, i tym samym potwierdziła, wynikającą z ówczesnie obowiązujących przepisów tj. art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. p) 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 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „Dyrektorem RZGW”) z dnia 17 listopada 2020 r., (data wpływu epuap: 17 listopada 2020 r. i data wpływu listownie: 20 listopada 2020 r.), znak: WA.RZŚ.435.1.633.2020.BW, stwierdzająca, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji, jednocześnie wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań. Wszystkie warunki określone w ww. opinii Dyrektora RZGW zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, częściowo zostały uszczegółowione.

Regionalny Dyrektor uzyskał opinie sanitarną z dnia 7 grudnia 2020 r., (datą wpływu 14 grudnia 2020 r.) znak: ZNS.712.21.2020.AT.17434, Państwowego Powiatowego Inspektora

Sanitarnego Grodzisku Mazowieckim (zwanego dalej „PPIS”) stwierdzająca, że istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W związku z wpływem uzupełnień kip na wezwania Regionalnego Dyrektora, Dyrektor RZGW przy piśmie z dnia 1 kwietnia 2021 r. (data wpływu e-puap: 2 kwietnia 2021 r.; data wpływu listownie: 8 kwietnia 2021 r.), znak: WA.RZŚ.435.1.633.2020.BW.2 podtrzymał swoje stanowisko zawarte w ww. opinii, stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji. Również PPIS podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w ww. opinii sanitarnej, przy piśmie z dnia 30 marca 2021 r. (data wpływu: 6 kwietnia 2021 r.), znak: ZNS.723.53.2021.AT.2073.

Regionalny Dyrektor nie uwzględnił ww. opinii PPIS nakładającej obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, odstępując od jej przeprowadzenia argumentując ten fakt następująco. Zarówno z treści ww. opinii jak i pisma podtrzymującego stanowisko PPIS wynika, że planowane przedsięwzięcie przy zastosowaniu wszystkich rozwiązań technicznych oraz przestrzennych określonych w kip nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na środowisko oraz jakość życia okolicznych mieszkańców, a także nie będzie powodowała zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, a standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Spośród zaproponowanych przez organ opiniujący obostrzeń Regionalny Dyrektor w całości uwzględnił wszystkie wskazania Dyrektora RZGW, jednocześnie uszczegóławiając część z nich, uznając je za zasadne wobec możliwych do wystąpienia oddziaływań na środowisko oraz adekwatne do skali i charakteru planowanej inwestycji.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji Regionalny Dyrektor dokładnie przeanalizował zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym opinię PPIS i Dyrektora RZGW, a także rozpatrzył zebraną dokumentację pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddał analizie:

- 1) Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie nowej nawierzchni dodatkowego pasa ruchu z wykorzystaniem rezerwy pozostawionej w istniejącym pasie dzielącym autostrady A2 i połączenie technologiczne konstrukcji nowego pasa z istniejącą nawierzchnią na odcinku granica województwa łódzkiego i mazowieckiego – węzeł „Konotopa” (bez węzła) oraz przebudowę stacji poboru opłat (SPO) oraz punktu poboru opłat (PPO).

Długość planowanego do realizacji odcinka pasa ruchu w ramach poszerzenia autostrady wynosi ok. 42 000 m dla każdej jezdni. Dla SPO w km ok. 420+000 będą dwie jezdnie po dwa pasy o długości ok. 200 m każda, dla SPO w km około 438+300 będą dwie jezdnie po dwa pasy o długości ok. 300 m i 350 m. Na PPO przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni z betonu cementowego i budowę w jej miejsce dwóch jezdni bitumicznych o 3 pasach ruchu każda i długości ok. 750 m każda. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano budowę dwóch (po jednym dla każdego kierunku jazdy) stanowisk do kontroli pojazdów na PPO Pruszków.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa mazowieckiego, w powiatach: żyrardowskim – w gminie Wiskitki, grodziskim – w gminach: Baranów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki, pruszkowski – w gminach: Brwinów, Pruszków, Piastów i warszawskim zachodnim – w gminie Ożarów Mazowiecki.

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

Zgodnie z informacjami podanymi w dokumentacji, planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w ramach rozbudowy odcinka autostrady A2.

Generowane przez przedmiotową inwestycję oddziaływania kumulować się będą z istniejącymi oddziaływaniami ciągów komunikacyjnych oraz innymi zrealizowanymi, realizowanymi i planowanymi do realizacji inwestycjami w stopniu niepowodującym przekroczenia dopuszczalnych wartości, przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko planowanej inwestycji.

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

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie surowców i materiałów oraz paliw, energii i wody.

Na cele technologiczne woda dostarczana będzie beczkowozami. Woda do celów bytowych, w przypadku braku możliwości korzystania z sieci, będzie również dostarczana beczkowozami. Realizacja inwestycji wymagać będzie wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do przebudowy drogi. Wszelkie użyte surowce i materiały wykorzystane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Ścieki magazynowane będą w bezodpływowych zbiornikach i opróżniane przez wyspecjalizowaną firmę. W ramach inwestycji zużywane będą paliwa – olej napędowy – przeciętne zużycie na jedną maszynę budowlaną wynosić będzie ok. 40 dm³ na godzinę pracy. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji wykorzystanie surowców i materiałów wiązać się będzie przede wszystkim z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Wykorzystanie energii elektrycznej związane będzie z projektowanym oświetleniem drogowym, oraz pracami utrzymaniowymi. Do zimowego utrzymania zużywane będą środki chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir).

Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu oraz zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe.

- d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji inwestycji będzie wiązać się z pracami wykonawczymi, które będą miały charakter typowych robót budowlano-ziemnych.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji wprowadzono warunki określone w sentencji niniejszej decyzji w pkt.2.1-2.15.

Na etapie realizacji inwestycji stosowany będzie sprzęt sprawny technicznie eksploatowany i konsekrowany w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw. Materiały i surowce będą magazynowane w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do wód i gruntu. Zaplecze budowy, park maszyn i pojazdów oraz tymczasowe magazyny (surowców, odpadów i substancji chemicznych) zlokalizowane będą na utwardzonym lub nieprzepuszczalnym podłożu. Poza terenami o wysokiej przepuszczalności, oraz z dala od cieków i terenów zagrożenia powodziowego, a także poza terenami o wysokim poziomie wód gruntowych. Zaplecze budowy, w tym miejsca postojowe i konserwacji pojazdów i maszyn, będzie zabezpieczone przed przedostawaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do gruntu i wód, ponadto

miejsca te zostaną wyposażone w materiały sorpcyjne. Powstałe zanieczyszczenia zostaną szybko usunięte i traktowane jak odpad niebezpieczny, a następnie przekazane do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom. Teren realizacji inwestycji zostanie wyposażony w przenośne sanitariaty dla pracowników budowlanych, zbiorniki bezodpływowe będą systematycznie opróżniane, aby nie dopuścić do ich przepełnienia, przez uprawnione podmioty. Zaopatrzenie na wodę będzie niewielkie i wynikać będzie z zastosowanej technologii i organizacji pracy na budowie. Woda wykorzystywana będzie do celów technologicznych i celów socjalno-bytowych. Woda dostarczana będzie z sieci wodociągowej lub beczkowozami. Na terenie zaplecza budowy nie będą wykonywane prace typu mycie pojazdów, maszyn i urządzeń oraz tankowanie pojazdów i maszyn, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego, tankowanie to wykonywane będzie w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne.

Z dokumentacji wynika, że nie będzie konieczności wykonania prac odwodnieniowych. Jednakże w przypadku konieczności w sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek w pkt 2.6. Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z zaplecza budowlanego odprowadzane będą do gruntu. W przypadku zanieczyszczenia osadami stałymi przed odprowadzeniem woda będzie oczyszczona z zawiesiny mineralnej. W przypadku zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wykorzystywane będą sorbenty do strącania zanieczyszczeń, a zanieczyszczenia będą przekazywane do utylizacji uprawnionym odbiorcom.

Wody opadowe i roztopowe z terenu jezdni tak jak dotychczas będą odprowadzane powierzchniowo do rowów, a następnie do zbiorników retencyjnych. Wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem do odbiorników, którymi są ciek lub rowy melioracyjne, wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane w urządzeniach oczyszczających, dostosowanych do wrażliwości terenu. System odwodnieniowy będzie konserwowany i utrzymywany w należyтым porządku, a powstałe zanieczyszczenia będą usuwane przez uprawnione podmioty. Rowy, zbiorniki retencyjne i kanalizacja deszczowa będą dostosowane do wielkości spływu wód opadowych z powierzchni utwardzonych. Podczyszczone wody opadowe i roztopowe będą posiadały parametry zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Prace w obrębie cieków wodnych prowadzone będą w sposób niepowodujący zanieczyszczenia wód płynących, a prace ziemne prowadzone będą w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności w sposób ograniczający ingerencję w warstwę wodonośną.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia źródłem emisji substancji do powietrza oraz emisji hałasu będą praca sprzętu budowlanego oraz ruch pojazdów dowożących m.in. materiały budowlane. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu prac realizacyjnych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy prace realizacyjne wykonywane będą sprzętem sprawnym technicznie, eksploatowanym i konserwowanym prawidłowo. W czasie postoju silniki pojazdów będą wyłączane. Teren inwestycji utrzymywany będzie w należyтым porządku. W celu minimalizacji wtórnego pylenia w dni słoneczne i wietrzne plac budowy zraszany będzie wodą. Materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem.

Na etapie eksploatacji obowiązujące normy jakości środowiska będą dotrzymane, a zatem nie pogorszy to stanu sanitarnego powietrza na terenach przyległych.

W trakcie przebudowy drogi wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Bardzo długie odcinki inwestycji realizowane będą w pasie drogowym otoczonym istniejącymi zabezpieczeniami akustycznymi, co pozwoli na ograniczenie negatywnego wpływu hałasu na sąsiadujące zabudowania mieszkalne. W celu ograniczenia emisji hałasu prace budowlane w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej zaplanowane zostaną w porze dnia w godzinach od 6:00 do 22:00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego.

Z analizy akustycznej wynika, że istniejące ekrany akustyczne i wały ziemne nie będą wystarczająco skuteczne w kontekście dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w związku z powyższym konieczne jest wybudowanie nowych ekranów, zmodyfikowanie parametrów istniejących ekranów oraz pozostawienie istniejących wałów ziemnych.

Po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci nowych ekranów akustycznych oraz przebudowy istniejących ekranów zgodnie z warunkiem wskazanym w sentencji niniejszej decyzji planowana inwestycja nie będzie powodowała przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla chronionej akustycznie zabudowy.

Przeprowadzona analiza akustyczna uwzględniła odcinki dróg powiatowych i wojewódzkich znajdujące się w granicach linii zakresu inwestycji, a tym samym ich skumulowane oddziaływanie akustyczne. Analiza wykazała, że hałas emitowany przez pojazdy poruszające się po tych drogach nie powoduje przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Na etapie realizacji i eksploatacji będą wytwarzane typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady. Gospodarka odpadami odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Masy ziemne niezanieczyszczone będą zagospodarowane na terenie planowanej inwestycji, a ich ewentualny nadmiar przekazywany uprawnionym podmiotom (warunek 2.16 niniejszej decyzji). W przypadku powstawania zanieczyszczonych mas ziemnych będą one niezwłocznie usuwane i przekazywane uprawnionym podmiotom.

Nie przewiduje się, aby gospodarowanie odpadami zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji planowanej inwestycji negatywnie wpływały na środowisko. W celu minimalizacji ewentualnych oddziaływań gospodarki odpadami na środowisko określono w sentencji niniejszej decyzji warunki w pkt. 2.16-2.19.

Na podstawie informacji zawartych w kip można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie, zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji, przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Zastosowanie proponowanych przez Inwestora w kip rozwiązań chroniących środowisko, a także poddanie się przez niego obostrzeniom określonym w sentencji niniejszej decyzji ograniczy do niezbędnego minimum przewidywane oddziaływania na środowisko i nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na środowisko oraz jakość życia okolicznych mieszkańców.

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

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp zminimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany.

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

Z dokumentacji wynika, że na etapie realizacji i eksploatacji powstawać będą odpady.

W czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną następujące rodzaje odpadów, o szacunkowych ilościach:

Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg/czas trwania prac]
13 01 10*	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	10,0
13 01 13*	Inne oleje hydrauliczne	
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	4,2
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	4,0
16 01 07*	Filtry olejowe	2,4
16 01 13*	Płyny hamulcowe	2,4
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	2,0
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB)	1,5
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	40 200,0
17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	64,0
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	45 000,0
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	15 500,0
17 02 03	Tworzywa sztuczne	60,0

17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	32 250,0
17 04 02	Aluminium	200,0
17 04 05	Żelazo i stal	1400,0
17 04 07	Mieszanki metali	352,0
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	722 400,0
20 01 01	Papier i tektura	<1,0
20 01 02	Szkło	<1,0
20 01 08	Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	<1,0
20 01 39	Tworzywa sztuczne	<1,0
20 01 99	Inne niewymienione frakcje zbierane w sposób selektywny	<1,0
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	<1,0
20 03 04	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	<1,0

Masy ziemne niezanieczyszczone będą zagospodarowane na terenie planowanej inwestycji, a ich ewentualny nadmiar przekazywany uprawnionym podmiotom (warunek 2.16 niniejszej decyzji). W przypadku powstawania zanieczyszczonych mas ziemnych będą one niezwłocznie usuwane i przekazywane uprawnionym podmiotom.

Ww. odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W celu minimalizacji ewentualnych oddziaływań gospodarki odpadami na środowisko wskazano w sentencji niniejszej decyzji warunki na etapie realizacji inwestycji w pkt. 2.17-2.18.

Na etapie eksploatacji planowanej inwestycji powstawać będą następujące rodzaje i ilości odpadów:

Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg/rok]
13 05 01*	Odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	12,0
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	8,0
16 81 01*	Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	<1,0
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB)	<1,0
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	12,0
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	11,0

16 81 02	Odpady inne niż wymienione w 16 81 01	<1,0
17 04 02	Aluminium	3,5
17 04 05	Żelazo i stal	4,5
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	5,0
20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	5,0
20 03 06	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych	3,0

Z kip wnika, że nie przewiduje się magazynowania odpadów na etapie eksploatacji. Odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym podmiotom posiadającym zezwolenie na odbiór tego typu odpadów. W sentencji niniejszej decyzji wskazano warunki z zakresu gospodarki odpadami dla etapu eksploatacji inwestycji w pkt. 2.18-2.19.

* odpady niebezpieczne

- g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:
Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi.
- 2) Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:
Z opinii Dyrektora RZGW wynika, że planowana inwestycja znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi, lub innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskami łągowymi oraz przy ujściu rzek.
- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:
Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.
- c) obszary górskie lub leśne:
Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. Z kip wynika, że przedsięwzięcie w większości przebiega przez tereny słabo zurbanizowane, głównie rolne. Autostrada w swojej części wschodniej sąsiaduje z niewielkim fragmentem kompleksu leśnego uroczyska Halin.
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:
Planowane przedsięwzięcie leży w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych nr 215 – Subniecka Warszawska. W km ok. 451+960 autostrady A2, po stronie lewej, w odległości ok. 150 m od osi autostrady zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych (2 studnie). Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód.
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:
Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Nr 42, poz. 870, ze zm.), Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej

Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 21 Wojewody Mazowieckiego z dnia 25 sierpnia 2006 roku w sprawie Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2006 r., Nr 178, poz. 6936, ze zm.) oraz na granicy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 9 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005r. w sprawie Bolimowskiego Parku Krajobrazowego leżącego częściowo w granicach województwa mazowieckiego (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2005 r., Nr 75, poz. 1978). Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 – zwaną dalej „ustawą o ochronie przyrody”) oraz ww. rozporządzeniami na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu i Bolimowskiego Parku Krajobrazowego obowiązuje szereg zakazów, jednakże realizacja przedmiotowej inwestycji ich nie naruszy. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu i parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Rawki PLH100015 oddalony o ok. 3,6 km od terenu planowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie ingeruje w siedliska naturalne i półnaturalne mogące stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami - ptasią i siedliskową. Inwestycja realizowana będzie na terenie przekształconym antropogenicznie – pas drogowy istniejącej autostrady. Z uwagi na stopień przekształcenia miejsca inwestycji oraz jego bezpośredniego otoczenia uznano, że nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie jest konieczne.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, stwierdza się, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność obszaru Natura 2000 Dolina Rawki PLH100015 oraz na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ponadto, realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu oraz zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe.

W celu ograniczenia ryzyka nieumyślnego zabijania zwierząt podczas wykonywania prac budowlanych nałożono w sentencji niniejszej decyzji warunki w pkt. 2.20-2.22.

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

Z kip wynika, że obliczenia wykazały, że dla planowanej inwestycji nie należy spodziewać się przekroczeń wartości odniesienia dla żadnej z analizowanych substancji. Istniejące budynki mieszkalne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, a emitowane z drogi zanieczyszczenia nie spowodują negatywnych odczuć i dyskomfortu dla życia ludzi.

Informacje zawarte w kip wykazały, że istniejące zabezpieczenia przeciwhałasowe nie zapewniają skutecznej ochrony – wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla zabudowy chronionej akustycznie zlokalizowanej w sąsiedztwie analizowanych dróg. Dla zabudowy, dla której stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu wskazano w treści niniejszej decyzji odpowiednie zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych.

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

Z kip wynika, że przedmiotowa inwestycja nie koliduje z obiektami dziedzictwa kulturowego zarówno wpisanymi do rejestru zabytków jak i obiektami o wartościach kulturowych nieobjętymi ewidencją i rejestrem konserwatora zabytków. W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego

odcinka autostrady A2 zinwentaryzowano obiekt wpisany do rejestru zabytków w km ok. 452+740 – 453+060 po stronie prawej (zespół gospodarstwa ogrodniczego).

Zabytki archeologiczne zlokalizowane w granicach autostrady A2 zostały przebadane w fazie jej realizacji. W związku z czym nie wystąpi negatywne oddziaływanie w fazie realizacji przedmiotowej inwestycji polegającej na dobudowie trzeciego pasa ruchu. W fazie eksploatacji autostrady nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Wiskitki wynosi około 66 osób/km², gminy Baranów wynosi około 71 osób/km², gminy Jaktorów wynosi około 226 osób/km², gminy Grodzisk Mazowiecki wynosi około 455 osób/km², gminy Brwinów wynosi około 386 osób/km², gminy Pruszków wynosi około 3247 osób/km², gminy Piastów wynosi około 3937 osób/km² i gminy Ożarów Mazowiecka wynosi około 1006 osób/km².

i) obszary przylegające do jezior:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest związane z obszarami przylegającymi do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

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

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Zgodnie z opinią Dyrektora RZGW planowana inwestycja położona jest w obszarze kilku Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- w granicy z województwem łódzkim od km 411+466 do km 418+800 planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze JCWP „Sucha” PLRW200017272729. Stan ogólny ww. JCWP jest zły, stan ekologiczny poniżej dobrego, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP wyznaczono derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- w km 418+800 do 421+550 jest Dopływ spod Wiskitek PLRW2000172727632. Jej stan ogólny jest zły, stan ekologiczny poniżej dobrego, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych dla ww. JCWP uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- w km 241+550 do 423+800 zlokalizowana jest JCWP Pisia od Okrzeszy do ujścia PLRW2000192727699. Jej stan ogólny jest zły, stan ekologiczny poniżej dobrego, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP wyznaczono derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami.
- w km 423+800 do 428+400 inwestycja przechodzi przez JCWP Głęboka Struga PLRW2000172727649. Jej stan ogólny jest zły, jej stan ekologiczny umiarkowany, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- w km 428+400 do 436+100 występuje JCWP Pisia Tuczna PLRW2000172727689. Jej stan określono jako zły, stan ekologiczny umiarkowany, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- w km 436+100 do 446+800 występuje JCWP Rokitnica od źródła do Zimnej Wody, z Zimną Wodą PLRW2000172728689. Jej stan określono jako zły, stan ekologiczny słaby, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.
- w km 446+800 do 448+600 występuje JCWP Dopływ z Kolonii Krosna RW200017272836. Jej stan określono jako zły, stan ekologiczny poniżej dobrego, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww.

JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami.

- w km 488+600 do 451+000 występuje JCWP Utrata od Żbikówki do Rokitnicy bez Rokitnicy PLRW200019272859. Jej stan określono jako zły, stan ekologiczny poniżej dobrego, a stan chemiczny dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację.
- w km 451+000 do 454+100 występuje JCWP Utrata od źródeł do Żbikówki ze Żbikówką PLRW200017272834. Jej potencja ekologiczny określono jako zły, a stan chemiczny jako dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. JCWP uzyskano derogację, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych.

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o europejskim kodzie PLGW200065, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Ww. JCWPd nie uzyskała odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Planowana inwestycja położona jest na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 Subniecka warszawska.

Przedmiotowa inwestycja miejscami znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r., poz. 310, ze zm.).

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy, ani ilościowy wód powierzchniowych oraz podziemnych.

Realizacja inwestycji przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla JCW, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

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

Niniejsze przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane blisko granic międzynarodowych i nie spowoduje powstania oddziaływań transgranicznych.

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

Informacje zawarte w kip stwierdzają możliwość wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie, przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko oraz przy zastosowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

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

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

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

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

Zgodnie z informacjami podanymi w dokumentacji, planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w ramach rozbudowy odcinka autostrady A2.

Generowane przez przedmiotową inwestycję oddziaływania kumulować się będą z istniejącymi oddziaływaniami ciągów komunikacyjnych oraz innymi zrealizowanymi, realizowanymi i planowanymi do realizacji inwestycjami w stopniu niepowodującym przekroczenia dopuszczalnych wartości, przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko planowanej inwestycji.

- g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Zaplanowana przez inwestora organizacja i technologia robót budowlanych oraz jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów maksymalnie ograniczają prognozowane oddziaływania na środowisko.

Przy piśmie z dnia 6 kwietnia 2021r. (data wpływu: 8 kwietnia 2021 r.) Inwestor zwrócił się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, wskazując na ważny interes społeczny.

Inwestor uzasadnił swoją prośbę tym, że przedmiotowy odcinek autostrady, oddany został do ruchu w 2012 r., stanowi fragment połączenia aglomeracji warszawskiej z zachodnimi częściami Polski oraz Europy, stanowiąc jednocześnie fragment transeuropejskiego korytarza wschód-zachód (droga międzynarodowa nr E30). Droga posiada przekrój z tzw. szerokim środkowym pasem dzielącym, tj. z rezerwą na poszerzenie każdej jezdni o dodatkowy pas ruchu. Rezerwa ta została wykonana w celu umożliwienia bezkolizyjnego poszerzenia autostrady, z chwilą gdy takie poszerzenie będzie uzasadnione zwiększonym natężeniem ruchu. Istniejące natężenie ruchu na odcinku autostrady A2 Łódź (węzeł: Łódź Północ”) – Warszawa (węzeł „Konotopa”) na niektórych odcinkach przekracza wartości zalecane dla przekroju 2x2. W 2016 r. natężenie ruchu na tym odcinku dodatkowo wzrosło wskutek przejścia przez ten odcinek ruchu w relacji Wrocław-Warszawa z dotychczasowej trasy przez Piotrków Trybunalski (jako efekt oddania do ruchu wschodniej obwodnicy Łodzi w ciągu autostrady A1). W związku z powyższym zasadnym stało się wykonanie poszerzenia o zakładany dodatkowy pas. Ponadto realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na poprawę jakości istniejącego korytarza transportowego oraz wpłynie na:

- podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze;
- zwiększenie przepustowości połączenia drogowego pomiędzy Warszawą i Łodzią;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu;
- poprawę komfortu jazdy;
- zmniejszenie zużycia paliwa;
- skrócenie czasu podróży;
- poprawę jakości obsługi ruchu;
- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie autostrady A2;
- przebudowa drogi zminimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii;
- nastąpi większa mobilność służb ratunkowych w sytuacji konieczności reagowania na poważną awarię;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa istniejącego odcinka autostrady;
- poprawę warunków środowiskowych w sąsiedztwie autostrady, dzięki upłynnieniu ruchu.

Przedmiotowa inwestycja wpisuje się również w potrzeby komunikacyjne wskazywane w opracowaniu koncepcyjnym dla Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), w którym wprost założono m.in. konieczność przebudowy autostrady A2. Poszerzenie autostrady będzie niezbędne z punktu widzenia efektywnego i bezpiecznego rozprowadzenia zwiększonego ruchu drogowego

powstałego na dojazdach z i do CPK. Planowana inwestycja przyniesie docelowo wymierne korzyści dla zarówno obecnych jak i przyszłych użytkowników drogi.

Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, wskazujące na ważny interes społeczny, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 3. sentencji decyzji), zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania oraz biorąc pod wzgląd rodzaj, charakter i skalę planowanego przedsięwzięcia, a także opinię PPIS i Dyrektora RZGW, Regionalny Dyrektor stwierdza, że przedmiotowa inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Informacje o dokumentach wydanych w sprawie zamieszczone były w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W toku postępowania wpłynęły w dniu 24 listopada 2020 r., uwagi Pani ██████████ do przedmiotowego postępowania, przesłane za pośrednictwem platformy e-Puap. W ww. piśmie Pani ██████████ podniosła następujące kwestie dotyczące:

1. dokonania korekty danych wyjściowych do przeprowadzenia analizy hałasu dla przebudowywanego odcinka drogi, w zakresie przyjętej prędkości rzeczywistej pojazdów, prognozy ruchu, stanu technicznego nawierzchni, przeszkód konstrukcyjnych zlokalizowanych w pasie jezdni (np. szczeliny dylatacyjne na wiadukcie zlokalizowanym na granicy gminy Wiskitki i Bolimów) oraz wykonania propagacji hałasu z uwzględnieniem wzmocnienia fali hałasu spowodowanego odbiciem fali od ekranów akustycznych usytuowanych za autostradą w stosunku do położenia wsi Wola Szydłowiecka;
2. uzupełnienia ekranów akustycznych (pochłaniających) przed autostradą w stosunku do położenia wsi Wola Szydłowiecka;
3. wykonania inwestycji w zakresie konstrukcji drogi z zastosowaniem proponowanego wariantu I – wykonanie warstwy ścieralnej (cichej) SMA 11 gr. 4 cm;
4. wykonania analizy porealizacyjnej z uwzględnieniem punktu pomiarowego zlokalizowanego na poddaszu mieszkalnym budynku mieszkalnego zlokalizowanego pod adresem Wola Szydłowiecka 14.

Do ww. uwag odniósł się Pełnomocnik Inwestora w uzupełnieniu kip z dnia 20 stycznia 2021 r. (data wpływu: 22 stycznia 2021 r.), znak: TGD/PWA/06.215.2019/ZD/18/2021 wskazując w odniesieniu do poszczególnych pkt:

Ad 1.

- przyjęta prędkość pojazdów wynika z prędkości dopuszczalnej na autostradach i została ustalona z Inwestorem,
- analiza akustyczna została sporządzona na podstawie zatwierdzonej prognozy ruchu, zaproponowane zabezpieczenia przeciwhałasowe zostały zaprojektowane dla ruchu przewidzianego w roku 2035,
- podczas wykonywania analizy akustycznej w programie SoundPLAN uwzględniono pogarszanie się stanu nawierzchni na przestrzeni lat,
- program SoundPLAN nie daje możliwości uwzględnienia wskazanych konstrukcji. Należy jednak zaznaczyć że nowoczesna technologia wykonania inwestycji pozwala założyć, że wykonanie przeszkód konstrukcyjnych wskazanych w uwadze nie będzie powodowało odczuwalnego pogorszenia stanu klimatu akustycznego, szczególnie w miejscu tak odległym od przedmiotowej drogi,
- analiza akustyczna uwzględnia odbicia od wszelkich przeszkód terenowych uwzględnionych w modelu akustycznym (np. ekrany akustyczne, budynki).

Ad 2. Analiza akustyczna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonie wsi Wola Szydłowiecka. Obliczony zasięg oddziaływania hałasu w tym rejonie sięga do ok. 270 m od planowanej inwestycji. Najbliższe zabudowania Woli Szydłowieckiej oddalone są o ok. 650 m od

autostrady. W związku z powyższym nie ma podstaw do lokalizacji dodatkowych zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Ad 3. Pełnomocnik wskazuje, że wykonanie konkretnej konstrukcji nawierzchni nie jest uzależnione od przeprowadzonej analizy akustycznej.

Ad 4. Wskazany punkt zlokalizowany jest ponad 800 m od przedmiotowej inwestycji. Zasięg oddziaływania ponadnormatywnego hałasu w tym rejonie sięga maksymalnie 270 m od projektowanej drogi. Autor analizy akustycznej nie widzi racjonalnych podstaw do zlokalizowania we wskazanym miejscu punktu analizy porealizacyjnej, która posłużyć ma ocenie poprawności wykonanej analizy akustycznej oraz skuteczności zastosowanych zabezpieczeń.

W odniesieniu do powyższych uwag Regionalny Dyrektor informuje, co następuje. Zadaniem Regionalnego Dyrektora jest analiza przedłożonej dokumentacji i rozwiązań technicznych zaproponowanych przez Inwestora pod kątem ochrony środowiska. Przedłożona do postępowania kopia wraz z uzupełnieniem została sporządzona zgodnie z wymogami art. 62a ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania analizy planowanej inwestycji pod kątem ochrony środowiska. We właściwy sposób omówiono w niej kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska. Ponadto w celu minimalizacji ewentualnych oddziaływań na środowisko wskazano w sentencji niniejszej decyzji warunki w pkt. 2.1-2.29.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, skutkiem czego będzie ostateczność i prawomocność decyzji.

W przypadku zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania od decyzji I instancyjnej, strona nie może złożyć w tej sprawie również skargi do sądu administracyjnego.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Załączniki:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o oś.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie reprezentowana przez Pana ██████████
TRANSPROJEKT GDANSK Sp. z o.o.
Pracownia Projektowa w Warszawie
ul. Marcina Flisa 6
02-247 Warszawa;
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grodzisku Mazowieckim
ul. Żwirki i Wigury 10
05-825 Grodzisk Mazowiecki;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzecze 13B
03-194 Warszawa.



Warszawa, dnia 5 lipca 2021 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.420.32.2020.OLN.24

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247, ze zm.)

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie nowej nawierzchni dodatkowego pasa ruchu z wykorzystaniem rezerwy pozostawionej w istniejącym pasie dzielącym autostrady A2 i połączenie technologiczne konstrukcji nowego pasa z istniejącą nawierzchnią na odcinku granica województwa łódzkiego i mazowieckiego – węzeł „Konotopa” (bez węzła) oraz przebudowę stacji poboru opłat (SPO) oraz punktu poboru opłat (PPO).

Długość planowanego do realizacji odcinka pasa ruchu w ramach poszerzenia autostrady wynosi ok. 42 000 m dla każdej jezdni. Dla SPO w km ok. 420+000 będą dwie jezdnie po dwa pasy o długości ok. 200 m każda, dla SPO w km około 438+300 będą dwie jezdnie po dwa pasy o długości ok. 300 m i 350 m. Na PPO przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni z betonu cementowego i budowę w jej miejsce dwóch jezdni bitumicznych o 3 pasach ruchu każda i długości ok. 750 m każda. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano budowę dwóch (po jednym dla każdego kierunku jazdy) stanowisk do kontroli pojazdów na PPO Pruszków.

Projektowane parametry techniczne:

- Klasa drogi: A
- Prędkość projektowa: $V_p = 120$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = 130$ km/h
- Nośność: 115 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR 7
- Przekrój poprzeczny:
 - odc. od granicy woj. do węzła „Pruszków” wraz z węzłem – dwujezdniowy 2x3
 - odc. od węzła „Pruszków” bez węzła do węzła „Konotopa” – dwujezdniowy 2x4
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- Szerokość pasa awaryjnego: 3,0 m
- Pochylenie poprzeczne jezdni: 2,5%
- Szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m (z poszerzeniami pod ekrany akustyczne, oświetlenie lub inne niezbędne elementy)
- Szerokość pasa dzielącego: 5,0 m (w tym obustronne opaski po 0,5 m)
- Skrajnia pionowa autostrady: 4,70 m.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa mazowieckiego, w powiatach: żyrardowskim – w gminie Wiskitki, grodziskim – w gminach: Baranów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki, pruszkowski – w gminach: Brwinów, Pruszków, Piastów i warszawskim zachodnim – w gminie Ożarów Mazowiecki.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Nr 42, poz. 870, ze zm.), Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 21 Wojewody Mazowieckiego z dnia 25 sierpnia 2006 roku w sprawie Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2006 r., Nr 178, poz. 6936, ze zm.) oraz na granicy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 9 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005r. w sprawie Bolimowskiego Parku Krajobrazowego leżącego częściowo w granicach województwa mazowieckiego (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2005 r., Nr 75, poz. 1978).

Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Rawki PLH100015 oddalony o ok. 3,6 km od terenu planowanego przedsięwzięcia.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida