



Warszawa, 31 marca 2022 r.

GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

DOOŚ-WDŚ/ZOO.4200.26.2016.AL/AB/JSz/SW.20

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.), dalej Kpa, w związku z art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150, ze zm.), dalej Poś, w związku z art. 153 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227, ze zm.), dalej ustawa ooś, po rozpatrzeniu odwołań: [REDAKTED]

[REDAKTED]

od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, dalej RDOŚ w Warszawie, z dnia 2 grudnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.15.2011.MW, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina,*

1. uchylam punkt 3.1 ww. decyzji w brzmieniu:

Wykonanie pochłaniająco - rozpraszających ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

Lp.	Kilometraż	Długość (m)	Strona drogi	Wysokość ekranu (m)
1.	0+536- 1+440	904	lewa	8
2.	0+536 - 1+760	1224	prawa	8
3.	1+760-2+040	280	prawa	6
4.	4+240 - 4+750	510	prawa	6
5.	5+000 - 5+650	650	prawa	6
6.	6+200 - 8+040	1840	lewa	6
7.	7+200 - 7+820	620	prawa	6
8.	8+570 - 9+050	480	lewa	6
9.	9+250 - 9+950	700	prawa	6
10.	9+450 - 9+950	500	lewa	6
11.	10+350- 12+040	1690	lewa	6
12.	11+770- 12+430	660	lewa	6
13.	12+060- 12+450	390	lewa	6

14.	12+450- 13+320	870	lewa	8
15.	13+320- 13+681	361	lewa	8
16.	10+700- 11+780	1080	prawa	6
17.	1 1+770-12+430	660	prawa	6
18.	12+420- 13+240	820	prawa	6
19.	13+260- 13+681	421	prawa	8
Planowana droga Wołomin - Struga				
20.	8+930	530	południowa	6
Łącznik z istniejącą drogą woj. Nr 635				
21.	12+060	290	północna	6
22.	12+040	240	południowa	6
Zjazd z istniejącej obwodnicy Radzymina na projektowaną drogę ekspresową S8				
23.	12+970	320	prawa	6
Istniejąca obwodnica Radzymina				
24.	12+980-13+320	380	lewa	8

i w tym zakresie orzekam:

Wykonanie ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

Nr ekranu (odcinek)	Od km	Do km	Wysokość ekranu [m]	Typ ekranu	
prawa strona					
1P	7+350	7+600	5,0	pochłaniający poza obiektem WS-7 km 7+460.67, na obiekcie WS-7 - mieszany	
2P	9+360	9+785	6,0	pochłaniający	
3P	10+900	11+450	6,0	pochłaniający poza obiektem WS-13 km 11+233.68, na obiekcie WS-13 - mieszany	
4P	12+450	12+750	3,0	pochłaniający	
5P	A	13+220	13+300	4,0	pochłaniający
	B	13+300	13+350	5,0	pochłaniający poza obiektem PD-16 km 13+339.39, na obiekcie PD-16 - mieszany
	C	13+350	13+450	6,0	pochłaniający poza obiektem PD-16 km 13+339.39, na obiekcie PD-16
	D	13+450	13+538	5,0	pochłaniający
	E	13+538	13+619	4,0	pochłaniający
lewa strona					
1L	6+515	6+875	5,0	pochłaniający	

2L	A	7+140	7+301	3,0	Pochłaniający
	B	7+301	7+402	4,5	pochłaniający
	C	7+402	7+503	5,5	pochłaniający poza obiektem WS-7 km 7+460.67, na obiekcie WS-7 - mieszany
	D	7+503	7+650	3,5	pochłaniający
3L	A	8+594	8+672	4,0	pochłaniający
	B	8+672	8+900	5,0	pochłaniający
	C	8+900	8+952	4,0	pochłaniający
4L		0+250 (wg DW 635)	0+525(wg DW 635)	3,5	pochłaniający poza obiektem WD 9 km 8+941,47, na obiekcie WD9 - mieszany
5L	A	10+500	10+919	4,5	pochłaniający
	B	10+919	11+000	5,0	pochłaniający
	C	11+000	11+414	6,0	pochłaniający poza obiektem WS-13, km 11+233.68, na obiekcie WS-13 -
prawa strona					
E_1a		0+533	0+537	6,0	pochłaniający
E_1b		0+537	0+541	5,0	pochłaniający
E_1c		0+541	0+545	4,0	pochłaniający
E_1d		0+545	0+549	3,0	pochłaniający
E_1e		0+549	0+600	2,0	pochłaniający
E_2		0+600	0+775	3,0	pochłaniający
E_3		0+775	0+861	4,5	pochłaniający
E_4		0+861	1 + 150	6,0	pochłaniający
E_5		4+341	4+643	2,0	pochłaniający
E_11		5+259	5+540	2,0	pochłaniający
lewa strona					
E_6a		0+533	0+537	5,5	pochłaniający
E_6b		0+537	0+541	4,5	pochłaniający
E_6c		0+541	0+545	3,5	pochłaniający
E_6d		0+545	0+549	2,5	pochłaniający
E_6e		0+549	0+600	2,0	pochłaniający
E_6f		0+600	0+808	2,0	pochłaniający
E_7		0+808	1+008	4,0	pochłaniający
E_8		1+008	1+258	6,0	pochłaniający

Wysokość ekranu — wysokość liczona od rzędnej krawędzi nawierzchni najbliższej położonej i ekranowanej jezdni do górnej krawędzi ekranu akustycznego z wyjątkiem (1)

(1) - wysokość liczona od rzędnej terenu w miejscu posadowienia ekranu do górnej krawędzi ekranu akustycznego. Długość rzeczywista - długość odczytana z planu sytuacyjnego PB, uwzględniająca kształt geometryczny linii ekranu, tzn. krzywe, zakładki, łuki, itp.

(2) - ekran zlokalizowany w granicach pasa drogowego, ale na odcinku nieobjętym przebudową.

2. uchylam punkt 4.1.2 ww. decyzji w brzmieniu:

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).

i w tym zakresie orzekam:

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie hałasu i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).

Pomiary hałasu należy wykonywać co dwa lata przez okres sześciu lat, dwukrotnie w ciągu roku w rejonach zabudowy mieszkaniowej. Pierwszy pomiar wykonać dwa lata po uzyskaniu ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna, wykaże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w przepisach szczegółowych i zaistnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, dopuszcza się możliwość odstąpienia od obowiązku wykonywania pomiarów hałasu, o których mowa w niniejszym punkcie.

W ramach monitoringu w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego przeprowadzić kontrole sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych i roztopowych. W przypadku wykrytych usterek lub nieprawidłowości w funkcjonowaniu urządzeń należy doprowadzić je do stanu zgodnego z przeznaczeniem. W razie stwierdzenia przekroczeń wskaźników węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych, należy zastosować odpowiednie środki ochrony. Kontrole techniczne przeprowadzać raz w roku. Monitoring w zakresie skuteczności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych i roztopowych należy rozpocząć 1 rok po uzyskaniu ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wyniki prowadzonych monitoringów przedkładać każdorazowo Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, a monitoring w zakresie hałasu także Marszałkowi Województwa Mazowieckiego.

3. uchylam punkt 4.1.3 ww. decyzji w brzmieniu:

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy zwierząt o zbliżonej ekologii gatunku), kontroli stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach.

i w tym zakresie orzekam:

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt za pomocą tropień zimowych – 4 razy w ciągu zimy przy zalegającej pokrywie śnieżnej. Ponadto należy prowadzić monitoring wykorzystania przejść w sezonie pozazimowym, z częstotliwością jednej kontroli w miesiącu, a dodatkowo w okresie wiosny raz na dobę – dwa cykle po 7 dni w godzinach porannych. Podczas powyższych kontroli należy sprawdzać wszystkie ślady bytności zwierząt.

Dodatkowo na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt, w zakresie:

- kontroli stanu przejść dla zwierząt oraz ich otoczenia – usuwanie stwierdzonych usterek lub nieprawidłowości,*
- kontroli drożności przepustów (dotyczy przejść dla ptaków i gadów) – usuwanie wszelkiego materiału blokującego światło przepustu,*
- kontroli rozwoju roślinności naprowadzającej zwierzęta do przejścia – w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek wprowadzenie nasadzeń uzupełniających,*

- kontroli intensywności penetracji przez ludzi przejść przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt - w przypadku stwierdzenia śladów wykorzystywania obiektów należy podjąć działania mające na celu utrudnienie dostępu, np. poprzez wyłożenie karp korzeniowych przy wylotach obiektu.

Ocenę w zakresie skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt należy przeprowadzić w 1, 3 i 5 roku po uzyskaniu ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. uchylam punkt 4.2 ww. decyzji w brzmieniu:

W przypadku nieprzyjęcia się sędzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, wprowadzić nasadzenia uzupełniające. Na etapie eksploatacji inwestycji poddawać zieleni stosownym zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na ich utrzymanie w stanie właściwym do pełnienia ich funkcji.

w tym zakresie orzekam:

W przypadku nieprzyjęcia się sędzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, wprowadzić nasadzenia uzupełniające w stosunku 1:1. Na etapie eksploatacji inwestycji poddawać zieleni stosownym zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na ich utrzymanie w stanie właściwym do pełnienia ich funkcji.

5. uchylam punkt 5.1 ww. decyzji w brzmieniu:

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i zanieczyszczeń powietrza, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania inwestycji na powietrze należy wykonać serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla roku kalendarzowego. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W analizie powinny znaleźć się także wyniki monitoringu określonego w punkcie 4.1. niniejszej decyzji.

i w tym zakresie orzekam:

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i zanieczyszczeń powietrza, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania inwestycji na powietrze należy wykonać serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla roku kalendarzowego. W analizie akustycznej powinny znaleźć się także wyniki monitoringu hałasu. Analizy wykonane zostaną po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanie się ostateczna a ich wyniki zostaną przedłożone Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska i Marszałkowi Województwa Mazowieckiego.

6. uchylam punkt 5.2 ww. decyzji w brzmieniu:

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem monitoringu oraz działań podjętych w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem monitoringu oraz działań łagodzących w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków; jej wyniki winny być przedstawione w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.

i w tym zakresie orzekam:

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem dostępnych wyników monitoringu oraz działań łagodzących w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków. Analiza wykonana będzie po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanie się ostateczna, a jej wyniki zostaną przedłożone Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, i Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

7. w pozostałej części utrzymuję w mocy ww. decyzję.

Uzasadnienie

W wyżej cytowanej decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.15.2011.MW, RDOS w Warszawie, działając na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dalej GDDKiA, reprezentowanego przez Stanisława Dmuchowskiego, określił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzyna*. Od ww. decyzji, w ustawowym terminie odwołanie wnieśli:

- pismem z dnia 29 grudnia 2011 r. [REDACTED]
- pismem z dnia 28 grudnia 2011 r. [REDACTED];
- pismem z dnia 28 grudnia 2011 r. [REDACTED];
- pismem z dnia 28 grudnia 2011 r. [REDACTED];
- pismem z dnia 28 grudnia 2011 r. [REDACTED];
- pismem z dnia 28 grudnia 2011 r. [REDACTED]

[REDACTED] z wnieśli o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości i przedstawili następujące zarzuty:

1. niezgodność decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego;
2. niezgodność decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. z wojewódzkim planem zagospodarowania przestrzennego;
3. nieuwzględnienie w decyzji wyników konsultacji społecznych;
4. wadliwość raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej raport oos, w postaci nieuwzględnienia wszystkich zabudowań, braku analizy oddziaływania inwestycji na środowisko i dobra materialne mieszkańców;
5. brak analizy wariantu najkorzystniejszego dla środowiska;
6. „ignorowanie faktów i zasłanianie się specustawą”; wniosek GDDKiA i wydana decyzja jest rażącym ignorowaniem opinii mieszkańców, rady miasta i brakiem troski o środowisko, a także o koszty budowy i sens wydatkowania unijnych funduszy.

[REDACTED], [REDACTED] i [REDACTED] wnieśli o uchylenie w całości decyzji i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji, ewentualnie o uchylenie decyzji i odmowę wydania decyzji w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, zarzucając skarżonej decyzji:

7. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 32 ust. 1 pkt 2, art. 48 ust. 1, art. 55 oraz art. 56 ust. 1a, 1b, 2, 8 Poś;
8. naruszenie przepisów prawa procesowego, tj. art. 77 § 1, art. 80, art. 107 § 3 oraz art. 108 § 1 Kpa;

9. naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 3 lit. a i b Poś, z uwagi na brak w raporcie ooś opisu wariantu najkorzystniejszego dla środowiska oraz niepoddanie analizie wariantów alternatywnych;
10. nie odniesienie się w skarżonej decyzji do zarzutów podnoszonych w licznych pismach kierowanych przez strony i społeczeństwo do organu, oraz przedłożonych na rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, podających w wątpliwość prawidłowość treści raportu ooś w zakresie art. 52 ust. 1 pkt 6 Poś. W decyzji Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, dalej GDOŚ, oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, dalej PWIS, pominęli analizę zagadnienia dotyczącego układów hydrograficznych i warunków gruntowo – wodnych, zostawiając ten temat na etap projektu budowlanego;
11. że w skarżonej decyzji organ stwierdził, że nie ma możliwości zapoznania się z ustaleniami konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2005 r., tymczasem o wynikach tych konsultacji wspomina chociażby w raporcie ooś;
12. nie odniesienie się w decyzji do „sytuacji rodzin, którym po raz drugi zostają zabrane grunty pod budowę tej samej drogi S8”. W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji mieszkańcy Kolonii Dybów informowali organ o problemach związanych z istniejącą obwodnicą Radzymina, tj. zalewaniu ich domów i gruntów, w wyniku zakłócenia stosunków wodnych, pękaniu budynków i hałasie;
13. nie odniesienie się w decyzji do kwestii „wyburzeń na życzenie”, warunków społeczno – ekonomicznych panujących w rejonie, oraz nie przanalizowanie w sposób rzetelny wpływu inwestycji na społeczność lokalne;
14. wadliwość raportu ooś oraz analizy wielokryterialnej;
15. że w decyzji środowiskowej nałożono warunek, iż „na etapie realizacji przedsięwzięcia należy wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg”, podczas gdy budynki i drogi lokalne nie są w stanie wytrzymać tak dużej uciążliwości. Ulica Piłsudskiego w Ciemnym ma ograniczenie obciążenia do 5 ton;
16. że w prognozach oddziaływania poszczególnych wariantów w perspektywie 2015 r. powinno być wzięte pod uwagę, że w wariantcie I nie ma już powierzchni pod zabudowę, natomiast na terenach zarezerwowanych pod wariant III jest znaczne tempo budowy nowych domów;
17. naruszenie art. 7 Kpa oraz wytycznych GDOŚ zawartych w decyzji z dnia 11 marca 2010 r., znak: DOOŚidk-452/596-4/583/10/AŁ-35, z uwagi na nierozszerzenie analizy o dodatkowy wariant realizacji inwestycji;
18. rozbieżność w danych dotyczących zajętości terenu, zawartych we wniosku o wydanie decyzji oraz raporcie ooś;
19. marginalizację w raporcie ooś istnienia w pobliżu planowanej trasy dużych ujęć wody;
20. pominięcie w raporcie ooś faktu istnienia w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy lub będącego w kolizji z trasą dużego zakładu produkcji cukierniczej „Tago”, zatrudniającego kilkaset osób;
21. naruszenie art. 80 Kpa z uwagi na nieprzeanalizowanie i nieustosunkowanie się do zarzutów podnoszonych w trakcie postępowania, dotyczących rozbieżności we wniosku o wydanie decyzji i w raporcie ooś w zakresie ilości budynków mieszkalnych planowanych do wyburzenia;
22. naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 6 Poś w zw. z art. 7, 77 i 80 Kpa, z uwagi na brak w raporcie ooś dokładnego opisu stanu środowiska biotycznego w rejonie planowanej inwestycji oraz przeprowadzenie niekompletnej inwentaryzacji przyrodniczej;

23. brak analizy i oceny możliwych zagrożeń dla zabytków i ich otoczenia, chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
24. niekompletną analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem;
25. brak opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia;
26. brak analizy transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia;
27. niekompletną i nierzeczową propozycję monitoringu przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji;
28. brak oceny przewidywanych skutków oddziaływania budowy drogi na ekosystem;
29. brak wskazań w raporcie oos na trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport oos;
30. nie uczynienie przez GDOŚ jako organu uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia, własnych ustaleń co do danych zawartych w raporcie oos;
31. nieprzeanalizowanie w trakcie postępowania zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wyników strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w związku z przyjętym dokumentem planistycznym;
32. naruszenie art. 7, 77 § 1, 107 § 3 w związku z art. 126 Kpa, bowiem organ I instancji nie przeanalizował wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, zaś decyzję wydał w oparciu o wadliwy materiał dowodowy; dodatkowo w uzasadnieniu decyzji oraz w uzasadnieniach postanowień uzgadniających GDOŚ oraz PWIS nie odniesiono się do kwestii, iż niepoddany w ogóle w raporcie oos analizie wariant alternatywny jest optymalnym z punktu widzenia ochrony środowiska oraz aspektów społecznych, jak również nie ustosunkowano się do kwestii domniemanych wadliwości raportu oos;
33. naruszenie art. 7, 77 § 1, 107 § 3 w związku z art. 126 Kpa, bowiem organy orzekające w sprawie nie przeanalizowały, czy realizacja inwestycji może spowodować pogorszenie stanu środowiska na obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu;
34. naruszenie art. 108 § 1 Kpa, gdyż nie zostały spełnione przesłanki warunkujące nadanie zaskarżonej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zarzuty skarżących zostały uzupełnione pismami wniesionymi w toku postępowania, tj. pismem z dnia 3 marca 2012 r. ([REDAKTION]) i pismem z dnia 20 kwietnia 2012 r. ([REDAKTION]), pismem z dnia 5 lipca 2012 r., uzupełnionym formalnie pismem z dnia 28 lipca 2012 r. ([REDAKTION]) w których sformułowano następujące uwagi i wnioski:

1. największym poparciem zarówno wśród mieszkańców Gminy Radzymin, jak również Marek, cieszy się wariant I realizacji inwestycji; wyniki konsultacji przeprowadzonych przez Studio Ogród są niewiarygodne, a rozprawa administracyjna została przeprowadzona w sposób nierzetelny;
2. w raporcie oos pominięto problem braku dróg mogących przejąć ruch pojazdów z planowanej trasy przez węzeł Radzymin, przy Zakładzie Produkcji Cukierniczej „Tago” w Ciemnem w kierunku centrum miasta oraz do części zachodniej i północnej gminy Radzymin;
3. skarżący kwestionują „odrzućcie z rozpatrywania jako najkorzystniejszego wariantu V”;
4. w raporcie oos zbagatelizowano temat zdarzeń nadzwyczajnych, co nie powinno mieć miejsca z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo planowanej trasy z zabudowaniami, zakładem produkcyjnym, ujęciem wody pitnej i szkołą w Ciemnem;

5. dane zawarte we wniosku z 8 listopada 2008 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia są rozbieżne z danymi zawartymi w raporcie ooś w zakresie długości, ilości wyburzeń, ilości węzłów i innych obiektów inżynierskich;
6. w raporcie ooś nie dokonano oceny stanu faktycznego istniejącej zabudowy oraz stanu dróg. Wskazany w decyzji środowiskowej dojazd na budowę trasy z wykorzystaniem istniejącej sieci dróg doprowadzi do olbrzymich strat związanych z pękaniem budynków, zniszczy drogi dojazdowe. Raport ooś marginalizuje wpływ skumulowanego oddziaływania kilku dróg. W raporcie ooś nie przeanalizowano wpływu drgań w trakcie eksploatacji, a także „skutków jakie spowoduje budowa drogi, w tym odcinka na wiadukcie”;
7. argumentem inwestora przemawiającym za realizacją inwestycji w wariantcie III jest budowa „węzła Wołomin” *za miejscowością Kozłówek i połączenie drogi S8 z miejscowością Czarna na drodze 635*. Tymczasem zadanie to nie może zostać zrealizowane, bowiem planowane jest między gazociągiem a korytem rzeki Czarna i istnieje zagrożenie awarią gazociągu. Budowa drogi wzdłuż koryta rzeki spowoduje zakłócenie stosunków wodnych, co może przyczynić się do podtopień w miejscowościach Nowy Janków i Kozłówek. Zarówno wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi łączącej miejscowość Czarna przez węzeł „Wołomin” na trasie S8 do drogi krajowej nr 8, jak również jego załączniki *nie wspominają o nabrzeżu rzeki, o gazociągu, o miejscu przebywania licznego ptactwa, roślin, o obszarach wodno-błotnych, o obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych*;
8. skarżący wnoszą o uznanie raportu ooś za stronniczy, nie mogący być podstawą „sprawiedliwej decyzji środowiskowej”, podtrzymują swe wnioski w zakresie uchylecia w całości skarżonej decyzji i postanowień organów współdziałających ze względu na to, że zostały wydane na podstawie nierzetelnego materiału dowodowego, a w decyzji dodatkowo organ I instancji nie dokonał wnikliwej oceny składanych dokumentów a za wiarygodne uznał jedynie wyjaśnienia inwestora;
9. brak w materiale dowodowym sprawy analizy, która wskazywałaby wariant III jako najbardziej uzasadniony ekonomicznie. W ocenie stron budowa drogi S8 zgodnie z przebiegiem wariantu III nie jest najtańsza. Skarżący proponują wybór wariantu II, który jest akceptowany przez społeczeństwo i najtańszy;
10. analiza przestrzenna nie uwzględnia rozwiązań, które nie będą kolidować z zabudowaniami i wyrządzą najmniejsze szkody w środowisku. W opinii stron w przedmiotowej sprawie forsuje się najgorsze rozwiązanie, opracowując przy tym wiele dokumentów niezgodnych ze stanem faktycznym. Organ I instancji nie wziął pod uwagę, że przedmiotowa inwestycja w wariantcie II została ujęta w mpzp gminy Radzymiń;
11. analiza środowiskowa nie oddaje pełnego obrazu oddziaływania na środowisko, bowiem inwentaryzacja została przeprowadzona w zbyt krótkim okresie. Działania inwestora są *arogantkie i nie liczące skutków swoich pociągnięć*, a jako przykład skarżący wskazują na pismo GDDKiA z dnia 30 kwietnia 2010 r., stanowiące odpowiedź na wezwanie do uzupełnienia raportu, oraz pismo, w którym inwestor wyjaśnia przyczyny odstąpienia od rozpatrywania wariantów odrzuconych;
12. dane zawarte we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia są rozbieżne w stosunku do danych zawartych w raporcie;
13. w analizie skutków społeczno-ekonomicznych nie dokonano oceny stanu faktycznego istniejącej zabudowy i stanu dróg. Wskazany w decyzji środowiskowej dojazd do budowy z

wykorzystaniem istniejącej sieci dróg przyczyni się do pękania budynków, niszczenia dróg dojazdowych;

14. raport o os marginalizuje wpływ skumulowanego oddziaływania kilku dróg, nie odnosi się do wpływu drgań, jakie są generowane przez poruszające się pojazdy w trakcie eksploatacji drogi;
15. budowa „węzła Wołomin” za Kozłówką i połączenia S8 z miejscowością Czarna na drodze 635 nie ma szans realizacji z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji między gazociągiem a korytem rzeki Czarna. Zarówno wniosek, jak i załącznik o wydanie zakresu raportu (...) nie wspominają o nabrzeżu rzeki, o gazociągu, o miejscu przebywania licznego ptactwa, roślin, o obszarach wodno-błotnych, o obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Materiał przedłożony wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi nieprawdę, a dowodem na to jest postanowienie RDOŚ w Warszawie z dnia 26 lutego 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BS-6614-219/10;
16. w aktach sprawy znajduje się mapka z zasięgiem oddziaływania trasy na zakład produkcyjny „Tago”, jednakże nie uwidoczniono na niej trzykondygnacyjnego obiektu o powierzchni ok. 4000 m², który również znajduje się w strefie oddziaływania inwestycji;
17. skarżący wnoszą o wyznaczenie trasy zgodnie z przebiegiem wariantu II, który omija zabudowania, jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie, najkorzystniejszy dla środowiska i ma poparcie społeczne;
18. GDOŚ, działając jako organ uzgadniający, oparł się o niekompletny materiał dowodowy;
19. z uwagi na istnienie tańszego, korzystniejszego dla środowiska i okolicznych mieszkańców wariantu realizacji niż wariant III, skarżący sprzeciwiają się odmowie wstrzymania natychmiastowej wykonalności decyzji.

W wyniku kontroli instancyjnej GDOŚ wydał decyzję z dnia 19 września 2012 r., znak: DOOS-OAI.4200.10.2012.AgŁb.2., uchylającą w części i w tym zakresie orzekającą co do istoty sprawy, a w pozostałym zakresie utrzymującą w mocy decyzję RDOŚ w Warszawie. Dodatkowo, organ odwoławczy utrzymał w mocy postanowienia organów współdziałających, tj. GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.60.2011.AŁ.3 i PWIS z dnia 16 lutego 2011 r., znak: ZNS.713-154-2/11.PN.

Na ww. decyzję GDOŚ, skargi wnieśli do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, dalej WSA w Warszawie:

- pismem z dnia 18 października 2012 r. [REDAKTOWANE]
- [REDAKTOWANE], reprezentowani przez adw. [REDAKTOWANE]
- pismem z dnia 24 października 2012 [REDAKTOWANE]
- pismem z dnia 2 listopada 2012 r. [REDAKTOWANE]
- pismem z dnia 3 listopada 2012 r. [REDAKTOWANE]
- pismem z dnia 3 listopada 2012 r. [REDAKTOWANE]
- pismem z dnia 5 listopada 2012 r. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków.

W wyniku kontroli sądowej, wyrokiem z dnia 5 kwietnia 2013 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2734/12, WSA w Warszawie, uchylił punkt 7 i 8 zaskarżonej decyzji GDOŚ, tj. punkty dotyczące utrzymania w mocy postanowień organów akcesoryjnych.

W następstwie powyższego wniesione zostały przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, dalej OTOP, [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE] skargi kasacyjne do Naczelnego Sądu

Administracyjnego, dalej NSA, w wyniku rozpatrzenia których Sąd, wyrokiem z dnia 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt: II OSK 2633/13, uchylił wyrok Sądu I instancji.

Rozpoznając sprawę ponownie WSA w Warszawie, wyrokiem z dnia 13 listopada 2015 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2569/15, uchylił decyzję GDOŚ z dnia 19 września 2012 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.10.2012.AgŁb.2, z uwagi na:

- 1) naruszenie art. 142 Kpa poprzez orzeczenia przez GDOŚ w punkcie 7 i 8 decyzji z dnia 19 września 2012 r. o utrzymaniu w mocy postanowień uzgodnieniowych;
- 2) odstąpienie od warunku nałożonego w punkcie 5 postanowienia PWIS w zakresie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie zatwierdzania projektu budowlanego dla drogi S8;
- 3) przeprowadzenie konsultacji społecznych w okresie 1 lutego - 31 maja 2007 r., podczas gdy decyzja o wyborze wariantu III jako preferowanego przez inwestora została podjęta przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, działającą przy GDDKiA, w dniach 19-20 marca 2007 r., tj. przed zakończeniem konsultacji;
- 4) brak odniesienia się w decyzji organu I instancji do 5 wniosków OTOP, wniesionych pismem z dnia 18 września 2008 r.;
- 5) konieczność uaktualnienia stanu istniejącej zabudowy. Sąd wskazał, że *prognoza obciążenia ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnem, zawarta w raporcie z 2007 r., nie obejmowała węzła „Wotomin” bowiem nie było w najbliższym horyzoncie czasowym perspektyw na realizację planowanej drogi, która połączy węzeł z istniejącą drogą wojewódzką nr 635, z którą trasa S8 miałyby również mieć powiązanie;*
- 6) brak podpisów autorów na dokumentacji, tj. wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy, dalej BPRW, stanowiące załącznik do pisma GDDKiA z 27 stycznia 2011 r., wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy, stanowiące załącznik do pisma GDDKiA z kwietnia 2011 r., streszczenie raportu ze stycznia 2011 r., streszczenie raportu z sierpnia 2010 r., przez co nie mogą zostać uznane jako dowody w sprawie.

Na ww. wyrok WSA w Warszawie wniesione zostały skargi kasacyjnej do NSA, z czego skarga GDDKiA została odrzucona ze względu na uchybienie terminu. Druga ze skarg kasacyjnych wniesiona przez ██████████

██████████ została oddalona wyrokiem z dnia 6 września 2016 r., sygn. akt: II OSK 572/16.

Organ II instancji ustalił i zważył, co następuje.

W skarżonej decyzji organ I instancji wskazał, że przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z uwagi na § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257 poz. 2573, ze zm.). Tymczasem właściwą podstawę prawną kwalifikacji stanowi § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. poz. 71). Zgodnie bowiem z brzmieniem § 4 ww. rozporządzenia do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1 ustawy o oś, wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, że kontrolowana decyzja została wydana na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1 Poś,

zastosowanie będzie miało zatem rozporządzenie z dnia 9 listopada 2010 r. Wskazać należy także, że rozporządzenie to utraciło moc w toku postępowania odwoławczego, tj. w dniu 26 września 2019 r. ale z uwagi na § 4 zastępującego go rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) wciąż znajduje zastosowanie w przedmiotowej sprawie. Na mocy art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a Poś wojewoda był właściwy do wydania decyzji dla przedmiotowej drogi. Z dniem wejścia w życie ustawy oś kompetencje te zostały przeniesione na RDOŚ w Warszawie. Powyższe uzasadnia właściwość miejscową i rzeczową GDOŚ w niniejszej sprawie z uwagi na brzmienie art. 127 ust. 3 ustawy oś.

Zgodnie z prawomocnym wyrokiem WSA w Warszawie z dnia 13 listopada 2015 r. i zawartą w nim oceną prawną przedmiotowej sprawy, GDOŚ rozpoznał ponownie odwołania skarżących (wraz z ich uzupełnieniami) wskazanych w sentencji niniejszego rozstrzygnięcia. Odwołania wniesione przez [REDAKTOWANE] zostały rozstrzygnięte odrębną decyzją w oparciu o art. 138 § 1 pkt 3 Kpa. Pierwszym zawiadomieniem w sprawie było pismo GDOŚ z dnia 7 lutego 2017 r., znak: DOOŚ-DSI.4200.29.2016.AŁ.3 i 5, informujące strony postępowania o wyznaczeniu nowego terminu sprawy i pośrednio o ponownym rozpatrzeniu sprawy w wyniku kontroli sądowej.

Z uwagi na śmierć w trakcie postępowania (12 października 2017 r.) [REDAKTOWANE] tut. organ przeprowadził postępowanie wyjaśniające na okoliczność ustalenia jego następców prawnych. W tym celu GDOŚ wystąpił do Urzędu Stanu Cywilnego w Radzyminie, pismem z dnia 2 lutego 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.38, o wydanie odpisu skróconego aktu zgonu zmarłego, w celu umożliwienia wezwania jego spadkobierców do udziału w postępowaniu. Pismem z dnia 22 lutego 2018 r., znak: USC.5362.2.7.2018, Urząd Stanu Cywilnego w Radzyminie przekazał do tut. organu akt zgonu [REDAKTOWANE]. Na podstawie powyższego, GDOŚ pismem z dnia 12 marca 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.40, wystąpił do Sądu Rejonowego w Wołominie o udzielenie informacji, czy zostało wydane postanowienie o stwierdzeniu nabycia spadku po ww. zmarłym oraz ewentualne przesłanie potwierdzonej za zgodność z oryginałem kopii powyższego postanowienia. Ponadto, GDOŚ pismem z dnia 12 marca 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.41, zwrócił się do [REDAKTOWANE], żony zmarłego [REDAKTOWANE], o wskazanie następców prawnych zmarłego. Do tut. organu wróciła ww. korespondencja z adnotacją pracownika poczty, iż adresat był nieobecny pod wskazanym adresem. Pismem z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.45, GDOŚ zwrócił się do Urzędu Miasta i Gminy w Radzyminie o udzielenie informacji dotyczącej osoby/osób, które mogłyby dysponować prawem do działki o nr [REDAKTOWANE]. W odpowiedzi na powyższe, pismem z dnia 9 maja 2018 r., znak: GeGGGr.0147.40.2018.MK, Urząd Miasta i Gminy w Radzyminie wskazał, iż nie posiada informacji o osobach, które nabyły po zmarłym [REDAKTOWANE] udział we współwłasności ww. nieruchomości. Urząd ten wskazał [REDAKTOWANE] – żonę zmarłego i współwłaściciela przedmiotowej działki, jako osobę która winna udzielić informacji w sprawie. Pismem z dnia 28 stycznia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.53, GDOŚ zwrócił się do Starostwa Powiatowego w Wołominie o ustalenie numerów działek ewidencyjnych, będących własnością wskazanych osób m.in. [REDAKTOWANE]. W odpowiedzi, Starostwo Powiatowego w Wołominie przy piśmie z dnia 30 stycznia 2019 r., znak: WGG.6620.16.50.2019, przesłało informację z rejestru gruntów m.in. dla przedmiotowej działki o nr ew. [REDAKTOWANE] obręb Ciemne, gmina Radzymin, woj. mazowieckie, iż [REDAKTOWANE] dysponuje w $\frac{3}{4}$ udziałem do wskazanej działki a w $\frac{1}{4}$ udziałem dysponuje [REDAKTOWANE]. Ponadto GDOŚ uzyskał w

dniu 30 grudnia 2021 r od Starostwa Powiatowego w Wołominie (o czym świadczy dołączona do akt sprawy notatka pracownika) potwierdzenie aktualności na dzień wydania niniejszej decyzji ww. informacji, że zmiany w prawie własności nieruchomości leżącej na działce ewid. o nr [REDAKTOWANO] Ciemne, gm. Radzymin powstały w wyniku dziedziczenia a następcą prawnym zmarłego [REDAKTOWANO] jest [REDAKTOWANO] (która złożyła także odrębne odwołanie) i [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO] w odwołaniu od decyzji [REDAKTOWANO] we wniosku z dnia 11 stycznia 2016 r. wnieśli, w oparciu o art. 135 Kpa, o wstrzymanie natychmiastowego wykonania skarżonej decyzji. Organ odwoławczy nie znalazł jednak podstaw do objęcia skarżących ochroną tymczasową i postanowieniami z dnia 28 lutego 2012 r., znak: DOOŚ-idk.4200.10.2012.AŁ.1 i z dnia 18 marca 2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.4.2016.AŁ.1, odmówił natychmiastowego wstrzymania decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r.

W toku postępowania odwoławczego tut. organ podjął się przeprowadzenia dodatkowego postępowania wyjaśniającego m.in. na okoliczność ustalenia następców prawnych stron postępowania zmarłych na etapie kontroli sądowej. W tym celu organ wystąpił do:

- notariusza Małgorzaty Ożarowskiej, pismem z dnia 27 listopada 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.22.1, o wydanie wypisu z rejestru aktów poświadczenia dziedziczenia po [REDAKTOWANO];
- wnioskodawcy, pismem z dnia 31 października 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.22, o przedłożenie dokumentów, wskazujących następców prawnych zmarłych osób, [REDAKTOWANO];
- Urzędu Stanu Cywilnego w Radzyminie, pismami: z dnia 13 kwietnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.7, z dnia 2 lutego 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.21.38; o wydanie odpisu skróconego aktu zgonu [REDAKTOWANO];
- Sądu Rejonowego w Wołominie, pismami: z dnia 28 kwietnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.11, z dnia 23 sierpnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.21, z dnia 12 marca 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.40, o udzielenie informacji, czy zostało wydane postanowienia o stwierdzeniu nabycia spadku po [REDAKTOWANO]

Przystępując do weryfikacji aktualności interesu prawnego statuującego przymiot strony odwołujących się w przedmiotowej sprawie, organ odwoławczy, pismami z dnia 4 grudnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.28, i z dnia 28 stycznia 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.53, zwrócił się do Starostwa Powiatowego w Wołominie, a pismem z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.45, do Urzędu Miasta i Gminy w Radzyminie z prośbą o ustalenie nr działek ewid. skarżących.

W dalszej konsekwencji, GDOŚ, realizując wskazania Sądu w tym zakresie, uznał za zasadną konieczność dokonania wyjaśnień przez GDDKiA, niezbędnych dla rozstrzygnięcia przedmiotowej spraw, tj.:

- stanu zaawansowania realizacji przedmiotowej inwestycji (pismo z dnia 3 grudnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.27);
- przedłożenie uaktualnionego raportu oos wraz z przedstawieniem informacji m.in. o obecnym i prognozowanym obciążeniu ruchem istniejącej drogi krajowej nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego i Ciemnem, obejmujące węzeł „Wołomin”, a także analizę oddziaływań akustycznych trasy (pismo z dnia 3 grudnia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.34);

- obecnego i prognozowanego obciążenia ruchem istniejącej drogi krajowej nr 8, nowobudowanej drogi ekspresowej S8 oraz dróg dojazdowych do niej wraz z propozycją środków minimalizujących w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu oraz przedłożenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w wersji papierowej, opatrzonego własnoręcznym podpisem autorów (pismo z dnia 26 lutego 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.58).

Ponadto, organ odwoławczy dwukrotnie wezwał wnioskodawcę o przedłożenie oryginałów lub urzędowo potwierdzonych odpisów pełnomocnictw w sprawie (pismo z dnia 3 grudnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.27, oraz z dnia 18 marca 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.59).

Na wniosek strony, tj. GDDKiA, z uwagi na konieczność uzupełnienia dokumentacji sprawy, GDOŚ zawiesił postępowanie odwoławcze, postanowieniem z dnia 24 stycznia 2020 r., znak: WDS-ZOO.4200.26.2016.AL/AB.1, które następnie zostało podjęte postanowieniem z dnia 17 września 2021 r., znak: DOOŚ-WDS.ZOO.4200.26.2016.AL/AB.5.

W następstwie powyższego wnioskodawca przedłożył przy piśmie:

- z dnia 5 lutego 2019 r., znak: O.WA.I-2.530.4.2019.2.ab:
 - a) aktualizację zagospodarowania terenu w rejonie drogi ekspresowej S-8 na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Radzymina;
 - b) wersję elektroniczną raportu oos w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd. Zadanie I - Projekt i budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku I węzeł „Marki” (bez węzła) - węzeł „Kobyłka” - odcinek B od węzła „Drewnica” do węzła „Kobyłka” km 0+521 - km 6+450,26 (płyta CD);
 - c) wersję elektroniczną raportu oos w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie II - węzeł „Kobyłka” (bez węzła) - węzeł „Radzymin Płd.” (płyta CD);
 - d) postanowienie RDOS w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r., znak: WOOS-II.4200.22.2015.MW.6, określające warunki realizacji przedsięwzięcia;
 - e) postanowienie RDOS w Warszawie z dnia 21 grudnia 2015 r., znak: WOOS-II.4200.21.2015.MW.5, określające warunki realizacji przedsięwzięcia;
 - f) wyjaśnienia w zakresie wezwań GDOŚ z dnia 16 grudnia 2010 r. i 29 marca 2011 r.;
 - g) kopie pełnomocnictw dla Elżbiety Brendy oraz Stanisława Dmuchowskiego;
- z dnia 13 lutego 2019 r., znak: O.WA.I-2.530.4.2019.3.ab, streszczenie raportu oos z sierpnia 2010 r. oraz streszczenie raportu oos ze stycznia 2011 r.;
- z dnia 3 kwietnia 2019 r., znak: O.WA.I-2.530.4.2019.5.ab, odpowiedź w zakresie wezwania z dnia 18 marca 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.59, wyjaśniając co rozumie pod pojęciem urzędowego poświadczenia;
- z dnia 20 lipca 2020 r., znak: O.WA.I-2.530.4.2020.1.ab, uzupełnienie na wezwanie z dnia 26 lutego 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.58:
 - a) wersję papierową raportu oos w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie I – Projekt i budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku I węzeł „Marki” (bez węzła) – węzeł „Kobyłka” – odcinek B od węzła „Drewnica” do węzła „Kobyłka” km 0+521 – km 6+450,26;

- b) wersję papierową raportu oos w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie II – węzeł „Kobyłka” (bez węzła) – węzeł „Radzymin Płd.”;
- c) dokument pn. „Aktualizacja raportu o oddziaływaniu na środowisko dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S17) do obwodnicy Radzymina”;
- d) kopie pełnomocnictw dla Tomasza Żuchowskiego, Jarosława Wąsowskiego oraz Bartłomieja Ratyńskiego.

Ze względu, iż przedłożone uzupełnienia opatrzone były jedynie podpisem Bartłomieja Ratyńskiego, niebędącego autorem raportu oos, i nie czyniły zadość brakom wezwania, GDOS wezwał ponownie o przedłożenie dokumentów pełnomocnictw – oryginałów lub kopii uwierzytelnionych urzędowo (przy czym urzędowego poświadczenia odpisu pełnomocnictwa może dokonać wyłącznie notariusz) oraz przedstawienie jednoznacznego stanowiska dotyczącego kwestii podpisów raportów przez osobę niebędącą ich autorem. W odpowiedzi na ww. wezwanie, GDDKiA przy piśmie z dnia 4 listopada 2021 r., podtrzymała swoje stanowisko, iż podpisane raporty przez Bartłomieja Ratyńskiego czynią zadość brakom wskazanym przez GDOS. Ponadto, GDDKiA podtrzymało także kwestię dotyczącą pełnomocnictw, załączając dodatkowo wyrok WSA w Warszawie z dnia 21 lipca 2021 r., sygn. akt: IV SA/Wa 562/21.

W toku postępowania odwoławczego następujące podmioty wniosły uwagi i wnioski:

- pismem z dnia 13 kwietnia 2016 r., znak: DIiO/4140/03-12/120/2016/jh, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, przekazał zgodnie z właściwością pisma [REDAKTED], [REDAKTED] oraz Towarzystwa na Rzecz Środowiska, m.in. w zakresie niezadowolienia z wyboru wariantu do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
- pismem z dnia 19 grudnia 2016 r. OTOP wniosło uwagi i wnioski w kwestiach przyrodniczych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, natomiast pismem z dnia 10 lutego 2017 r. przedłożyło sprostowanie oraz uzupełnienie wniosków złożonych we wcześniejszym piśmie;
- pismem z dnia 5 lutego 2018 r., znak: BRM.005.20.2018, Burmistrz Miasta Zielonka przedłożył uchwałę nr XLIV/424/18 z 28 lutego 2018 r. w sprawie konieczności podjęcia działań przez GDDKiA w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z nadmierną emisją hałasu wzdłuż drogi S8 w mieście Zielonka;
- pismem z dnia 8 marca 2018 r., znak: B.1610.2.78.2018, Przewodniczący Rady Miasta Marki przedłożył uchwałę nr LVII/489/2018 z 31 stycznia 2018 r. w sprawie konieczności podjęcia działań przez GDDKiA w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z nadmierną emisją hałasu wzdłuż drogi S8 w mieście Marki;
- pismem z dnia 29 marca 2018 r., znak: RPW.0002.3.2018, Przewodniczący Rady Powiatu Wołomińskiego przedłożył uchwałę nr XLVI – 530/2018 z 22 marca 2018 r. w sprawie konieczności podjęcia działań przez GDDKiA w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z nadmierną emisją hałasu wzdłuż drogi S8 na terenie powiatu wołomińskiego;
- przy piśmie z dnia 12 stycznia 2018 r., znak: ŚGO.640.1.2018.ECh, Burmistrz Radzymina przedłożył do tut. organu pismo mieszkańców miejscowości Nadma dotyczące zgłoszenia uciążliwości trasy S8 w zakresie hałasu oraz pisma Sołtysa Sołectwa Dybów Kolonia i Sołtysa wsi Ciemne wraz z listą mieszkańców skarżących się na ww. hałas;

- pismem z dnia 6 lipca 2020 r., [REDAKTOWANE] się do GDOŚ o wyjaśnienie statusu przedmiotowej sprawy ze wskazaniem terminu wydania przez tut. organ rozstrzygnięcia, na co GDOŚ udzielił odpowiedzi odrębnym pismem;
- pismem z dnia 23 sierpnia 2021 r. [REDAKTOWANE] złożył ponaglenie na przewlekłe prowadzenie postępowania, na co GDOŚ odpowiedział odrębnym pismem.

Pismem z dnia 26 listopada 2021 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.4200.26.2016.AL/AB/JSz/SW.11, GDOŚ, na podstawie art. 10 § 1 Kpa, zawiadomił strony, o zgromadzeniu całości materiału dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów i zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie z aktami sprawy zapoznały się [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] i OTOP (co potwierdzają dołączone do akt sprawy notatki z dnia 16 grudnia 2021 r. i 20 grudnia 2021 r.).

Pismem z dnia 29 grudnia 2021 r. (data wpływu do GDOŚ 3 stycznia 2022 r.) OTOP przedłożyło uwagi i wnioski w związku z prowadzonym postępowaniem. W piśmie tym podtrzymano, wnioskowane wcześniej przy piśmie z dnia 19 grudnia 2016 r., uzupełnionym pismem z dnia 10 lutego 2017 r., postulaty tj.: zawieszenie pod nadzorem ornitologicznym (niezależnym od wykonawcy tej kompensacji) w lasach Nadleśnictwa Drewnica, przez które przebiega wybudowany już odcinek drogi S8: 500 sztuk drewnianych, nadrzewnych skrzynek lęgowych, różnych typów (390 - typu „A”, 10 - typu „A- 1”, 30 - „K” - dla kowalika, 55 - „B” oraz 15 - typu „E” - dla puszczyka) - w terminie 6 miesięcy od wydania ostatecznych środowiskowych uwarunkowań zgody dla omawianego przedsięwzięcia. Skrzynki te powinny być corocznie, począwszy od jesieni 2023 r., oczyszczane ze starych gniazd (w terminie 15 października - koniec lutego), z czynności tej powinny być sporządzane corocznie sprawozdania, przesyłane do RDOŚ w Warszawie. Do powyższego pisma załączono:

- dokument pełnomocnictwa z dnia 14 grudnia 2021 r. na mocy którego [REDAKTOWANE] jest upoważniony do reprezentowania OTOP przed GDOŚ w przedmiotowej sprawie;
- wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 13 października 2021 r.;
- załącznik pn. Szczegółowa specyfikacja wykonania i zawieszenia skrzynek lęgowych dla ptaków.

W dalszej kolejności przy piśmie z dnia 30 grudnia 2021 r. (data wpływu do GDOŚ 30 grudnia 2021 r.) Towarzystwo Ochrony Przyrody, dalej TOP, reprezentowane przez [REDAKTOWANE] powołując się na art. 31 § 1 pkt 1 Kpa, wystąpiło o dopuszczenie do udziału na prawach strony, jako organizacja społeczna, w przedmiotowym postępowaniu. Załącznikami do powyższego wniosku było:

- zaświadczenie Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 4 listopada 2021 r., znak: AO-I.512.72.2021.PHE, o wpisie Towarzystwa do ewidencji stowarzyszeń zwykłych prowadzonej przez ww. organ pod numer 333 w dniu 7 maja 2018 r.;
- pismo Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie z dnia 6 czerwca 2020 r., znak: I-2.46.68.2020.30.635.PM, wraz z notatką ze spotkania z dnia 2 czerwca 2020 r. w sprawie „realizacji decyzji nr 84/2017 z dnia 10.05.2017 r. Burmistrza Wołomina o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi wojewódzkiej nr 635 na odcinku od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „Wołomin” na drodze krajowej S8 w zakresie wykonania kompensacji przyrodniczej”;

- protokół z dnia 19 czerwca 2020 r. wykonania nadzorowanej przez TOP kompensacji przyrodniczej w związku z budową odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła drogowego „Radzymin” na trasie S8.

Po dokonanej analizie wniosku TOP oraz z uwagi na spełnienie przesłanek warunkujących uwzględnienie żądania organizacji społecznej określonych w art. 31 § 1 Kpa, GDOŚ postanowieniem z dnia 5 stycznia 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.4200.26.2016.AL/AB/JSz/SW.17, dopuścił TOP do udziału w przedmiotowym postępowaniu.

W następstwie powyższego, zawiadomieniem z dnia 11 stycznia 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.4200.26.2016.AL/AB/JSz/SW.18, GDOŚ poinformował strony postępowania, że:

- postanowieniem z dnia 5 stycznia 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.4200.26.2016.AL/AB/JSz/SW.17, dopuścił do udziału w ww. postępowaniu na prawach strony TOP;
- zgromadzony został cały materiał dowodowy oraz że strony mogą zapoznać się z aktami sprawy, a przed wydaniem decyzji kończącej postępowanie, wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Przy piśmie z dnia 15 marca 2022 r., znak: O/WA.I-2.5302.4.1.2022, inwestor przedłożył dodatkowe wyjaśnienia w sprawie. Wskazał bowiem, że inwestycja była oddawana do użytku etapami, a ekrany akustyczne zostały zrealizowane zgodnie z postanowieniami decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Mając na uwadze tak ukształtowany materiał dowodowy sprawy, organ odwoławczy w pierwszej kolejności odniesie się do wskazań WSA w Warszawie co do dalszego procedowania, zawartych w wyroku z dnia 13 listopada 2016 r.

I. Brak podstaw prawnych do orzeczenia przez GDOŚ w punkcie 7 i 8 decyzji z dnia 19 września 2012 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.10.2012.AgŁb.2, o utrzymaniu w mocy postanowień uzgodnieniowych, tj. postanowienia GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r. oraz postanowienia PWIS dnia 16 lutego 2011 r., ze względu iż narusza to przepisy art. 142 Kpa.

Wskazane wyżej postanowienia organów współdziałających są niezaskarżalne, a zatem zarzuty podnoszone względem nich były, na zasadzie określonej art. 142 Kpa, rozpatrywane łącznie wraz z zarzutami podnoszonymi w odwołaniu. W razie wniesienia zarzutów w odwołaniu skierowanych przeciwko postanowieniu organ odwoławczy nie rozstrzyga tych kwestii odrębnie czy to w formie postanowienia czy też dodatkowych klauzul w decyzji, lecz ustosunkowuje się do nich w uzasadnieniu decyzji odwoławczej. Podkreślić należy zatem, że GDOŚ niniejszą decyzją naprawił uchybienia w zakresie art. 142 Kpa, leżące u podstaw uchylecia w ramach kontroli sądowej poprzedniej decyzji z dnia 19 września 2012 r. Przy ponownym rozpatrywaniu sprawy organ rozpatrzył podniesione w odwołaniach i ich uzupełnieniach zarzuty względem postanowień organów współdziałających. W szczególności odniósł się do ww. zarzutów w odpowiedzi na zarzuty nr 10, 30 i 32 z listy zarzutów. Warunki realizacji przedsięwzięcia określone w ww. postanowieniach zostały recypowane do decyzji RDOŚ w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r., co potwierdzają tabele:

L.p.	Warunki nałożone postanowieniem GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r.	Warunki, które znalazły odzwierciedlenie w decyzji RDOŚ w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r.
I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia		
1	Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi	

	<p>techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecze budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, tj. poza: doliną rzeki Czarnej i innych cieków powierzchniowych, bezpośrednim sąsiedztwem Jeziora Czarne (ok. km 1+700), obszarami leśnymi i ich bezpośrednim sąsiedztwem, zachodnią stroną trasy od km 3+500 do km 4+000, gdzie droga w odległości 100-150 m biegnie równoległe do rezerwatu przyrody „Horowe Bagno”, bezpośrednim sąsiedztwem cmentarza (ok. km 1+500), obszarami zabudowy mieszkaniowej, obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.1. decyzji</p>
2.	<p>Teren przekształcony w wyniku robót (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) należy zrekultywować po ich zakończeniu</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.2. decyzji</p>
3.	<p>Wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy, w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.3. decyzji</p>
4.	<p>W trakcie prowadzonych prac budowlanych zachować wszelkie środki ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń (m.in. związków ropopochodnych) do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby. W związku z tym, wykonawca robót powinien, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów) oraz uszczelnić teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej, szczególnie w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.4. decyzji</p>
5.	<p>Zaplecze techniczne budowy wyposażać w szczelne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.5. decyzji</p>
6.	<p>Roboty prowadzić w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.6. decyzji</p>
7.	<p>Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.7. decyzji</p>

	zajmujących się ich utylizacją	
8.	Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu lub zapewnić możliwość wykorzystania przez inne podmioty	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.8. decyzji
9.	W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania herpetofauny należy wykonać ogrodzenie uniemożliwiające wchodzenie płazów na teren budowy. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.9. decyzji
10.	Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.10. decyzji
11.	Podczas prowadzenia prac zachować ich etapowość, tak aby nie zamknąć tras wędrówek zwierząt, np. wygrodenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.11. decyzji
12.	W maksymalnym stopniu oszczędzać stanowiska roślin częściowo chronionych: konwalii majowej (<i>Convallaria majalis</i>) w rejonie km 4+300, km 4+650, km 5+100, km 5+200, km 5+500, km 6+450, km 8+000, km 10+000, km 10+200, km 10+400, kaliny koralowej (<i>Viburnum opulus</i>) w rejonie km 4+700, białostki szałwi (<i>Leucobryum glaucum</i>) w rejonie km 4+200, gajnika lśniącego (<i>Polytrichum splendens</i>) w rejonie km 4+500, km 7+650, km 9+900, chrobotka leśnego (<i>Cladonia arbuscula</i>) w rejonie km 4+150, km 4+450, km 5+200, km 5+700, km 9+700, km 9+900, płonnika pospolitego (<i>Polytrichum commune</i>) w rejonie km 9+750, kruszyny pospolitej (<i>Frangula alnus</i>) występującej w borach i borach mieszanych oraz lasach hściastych, rokitnika pospolitego (<i>Pleuroyum schreberi</i>), widłozęba wieloszczecinkowego (<i>Dicranum polysetum</i>) występującej w borach i borach mieszanych, widłaka jałowcowatego (<i>Lycopodium annotinum</i>) w rejonie km 9+800	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.12. decyzji
13.	Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia rewirów gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz o statusie SPEC2 i SPEC3: lerki (<i>Lullula arborea</i>) w rejonie km 5+900, km 7+150, km	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.13. decyzji

	7+800, km 10+250, km 10+300, gąsiorka (<i>Lamus collurio</i>) w rejonie km 0+600, km 1+000, km 3+000, km 3+500, km 3+900, km 4+350, km 5+400, km 5+650, km 6+200, km 8+200, km 11+700, km 12+400, zielonki (<i>Porzana parva</i>) w rejonie km 1+500, dzięcioła czarnego (<i>Przyocopus martius</i>) w rejonie km 3+900, dzięcioła średniego (<i>Dendrocopos medius</i>) w rejonie km 3+850, ortolana (<i>Emberia hortulana</i>) w rejonie km 4+700, srokosza (<i>Lanius excubitor</i>) w rejonie km 5+750, skowronka (<i>Alauda amensis</i>) w rejonie km 7+950, km 12+200, dzięcioła zielonego (<i>Picus uiridis</i>) w rejonie km 4+450, słonki (<i>Scolopax rusticolae</i>) w rejonie km 1+550, km 3+550, żurawia (<i>Grus grus</i>) w rejonie km 3+650, kuropatwy (<i>Pedrixpedrix</i>) w rejonie km 8+250	
14.	W trakcie prac budowlanych należy nie dopuścić do zniszczenia znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji siedlisk borów i lasów bagiennych, torfowisk przejściowych i trzęsawisk oraz starorzeczy i naturalnych eutroficznych zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z Nympeion, Potamion, zlokalizowanych w rejonie odcinka od km 1+450 do km 1+750 oraz w rezerwacie Horowe Bagno w rejonie odcinka od km 3+450 do km 4+000	RDOS w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.14. decyzji
15.	Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 — 22.00). W miarę możliwości zapewnić, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały równocześnie	RDOS w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.15. decyzji
16.	Ograniczyć do niezbędnego minimum roboty prowadzone w porze wieczornej (rozpoczynającej się na godzinę przed zachodem słońca) i nocnej (kończącej się na godzinę przed wschodem słońca) na odcinkach od km 0+536 do km 3+500 oraz od km 9+400 do km 11+000	RDOS w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.16. decyzji
17.	Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. osłonami przypniowymi, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej	RDOS w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.17. decyzji
18.	Wycinkę starych wierzb w rejonie przecięcia drogi ekspresowej S-8 z drogą gminną — ul. Szkolna/Przyjacielska w Nadmie poprzedzić, dokonaną przez entomologa, analizą istnienia chronionych gatunków chrząszczy, takich jak pachnica dębowa. W	RDOS w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.18. decyzji

	razie stwierdzenia ich występowania należy przenieść fragmenty drzew w bezpieczne miejsce	
19.	Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków - tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.19. decyzji
20.	Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów oraz ograniczyć ingerencję w walory krajobrazowe. Przy prowadzeniu wykopów, szczególnie w sytuacji gdy będą przekraczać pierwszy poziom wód gruntowych należy odciąć wykop od wód gruntowych (np. przy pomocy ścianki szczelinowej), co zapobiegnie powstaniu leja depresji	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.20. i 20.21. decyzji
21.	Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.22. decyzji
22.	Zachować wszystkie oczka wodne, glinianki i torfianki, które nie kolidują z przebiegiem planowanej inwestycji	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.23. decyzji
23.	Prace ziemne w rejonie zbiorników, cieków wodnych, rozlewisk oraz miejsc rozrodu płazów prowadzić poza okresem ich masowej migracji (poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października)	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.24. decyzji
24.	Prace związane z niezbędnym odwodnieniem terenów podmokłych prowadzić pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi herpetologa	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.34. decyzji
25.	Wodę rzeki Czarnej, na której będzie budowany most, zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do niej materiałów używanych podczas budowy np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.25. decyzji
26.	Przyjąć minimalną szerokość pasa robót wzdłuż koryt rzek, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia pokryta roślinnością	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.26. decyzji
27.	Ograniczyć do niezbędnego minimum roboty polegające na ingerencji w koryto i pas łądu pod obiektem mostowym na rzece Czarnej, a w razie konieczności prowadzić je poza okresem tarła ryb, to jest poza okresem od początku stycznia do końca lipca	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.27. decyzji
28.	Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją węzła Kobyłka należy pod nadzorem herpetologa dokonać odłowów płazów z części zbiornika wodnego w ok. km 600+100, którą zajmie węzeł, a następnie przenieść płazy w pozostałą część zbiornika. Procedura musi być	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.29. decyzji

	<p>przeprowadzona na początku marca z zachowaniem bezpieczeństwa zwierząt. Po dokonaniu odłowów na czas budowy należy odgradzić za pomocą siatki metalowej o średnicy oczek < 5 mm część zbiornika, która zostanie zasypiana od części zbiornika do której zostaną przeniesione płazy, aby zapobiec ich migracji. Wysokość ogrodzenia ma wynosić minimum 50 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm. Górna krawędź siatki powinna być odgięta na długości minimum 10 cm</p>	
29.	<p>Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w wyniku których zostanie zasypany zbiornik wodny w ok. km 7+300, należy zbudować nowe zbiorniki wodne o łącznej powierzchni ok. 0,6 ha położone w promieniu ok. 2-3 km od likwidowanego zbiornika, po obu stronach planowanej trasy. Zbiorniki będą stanowiły miejsca uwalniania zwierząt odłowionych z kasowanego zbiornika. Nowe zbiorniki wodne powinny być wkomponowane w otaczający krajobraz. W celu przyspieszenia procesu naturyzacji zbiorników zastępczych należy część roślinności wodnej przenieść do zbiorników zastępczych ze zbiorników likwidowanych.</p> <p>Przy wyborze lokalizacji zbiorników należy wziąć pod uwagę: odpowiednie ukształtowanie terenu, płytko występującą wodę gruntową oraz aby pomiędzy zbiornikiem wodnym a otaczającymi terenami, które mogą stanowić środowisko odpowiednie dla płazów, jak np. lasy liściaste, ogrody, łąki, nie było żadnych dróg przecinających szlaki migracji do i ze zbiornika. Pas robót powinien być odizolowany 50 cm siatką o średnicy oczek < 5 mm na rozciągłości nieistniejącego zbiornika oraz na odcinku 250 m na północny wschód i 250 m na południowy zachód od granic zasypanego miejsca rozrodu. Siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość co najmniej 30 cm. Górna krawędź siatki powinna być odgięta na długości minimum 10 cm</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.30. decyzji</p>
30.	<p>Procedurę likwidacji zbiornika wodnego przeprowadzić we wrześniu pod nadzorem herpetologa</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.31. decyzji</p>
31.	<p>Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.31. decyzji</p>
32.	<p>Na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych należy wstrzymać prace, powiadomić Wojewódzkiego</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.32. decyzji</p>

		Konserwatora Zabytków w Warszawie i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac (art. 32 ust. 1, 4, 9 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.)			
II W projekcie budowlanym					
1.	Wykonanie pochłaniająco - rozpraszających ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach				RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.1. decyzji
	Lp.	Kilometraż	Długość [m]	Strona drogi	Wysokość ekranu [m]
	1.	0+536 - 1+440	904	lewa	8
	2.	0+536 - 1+760	1224	prawa	8
	3.	1+760 - 2+040	280	prawa	6
	4.	4+240 - 4+750	510	prawa	6
	5.	5+000 - 5+650	650	prawa	6
	6.	6+200 - 8+040	1840	lewa	6
	7.	7+200 - 7+820	620	prawa	6
	8.	8+570 - 9+050	480	lewa	6
	9.	9+250 - 9+950	700	prawa	6
	10.	9+450 - 9+950	500	lewa	6
	11.	10+350 - 12+040	1690	lewa	6
	12.	11+770 - 12+430	660	lewa	6
	13.	12+060 - 12+450	390	lewa	6
	14.	12+450 - 13+320	870	lewa	8
	15.	13+320 - 13+681	361	lewa	8
	16.	10+700 - 11+780	1080	prawa	6
	17.	11+770 - 12+430	660	prawa	6

	18.	12+420 – 13+240	820	prawa	6	
	19.	13+260 – 13+681	421	prawa	8	
	Planowana droga Wołomin - Struga					
	20.	8+930	530	południowa	6	
	Łącznik z istniejącą drogą woj. Nr 635					
	21.	12+060	290	północna	6	
	22.	12+040	240	południowa	6	
	Zjazd z istniejącej obwodnicy Radzymina na projektowaną drogę ekspresową S8					
	23.	12+970	320	prawa	6	
	Istniejąca obwodnica Radzymina					
	24.	12+980 – 13+320	380	lewa	8	
2.	W przypadku zamontowania przezroczystych ekranów – umieszczenie na nich nadruku w formie poprzecznych pasów szerokości 2 cm, rozmieszczonych co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków					RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.2. decyzji
3.	Dopasowanie ekranów akustycznych w taki sposób, aby mogły zostać wkomponowane w krajobraz poprzez nasadzenie zieleni osłaniającej, dobranej w zależności od rodzaju gleby, nawodnienia, nasłonecznienia i odporności na zasolenie					RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.3. decyzji
4.	Zamontowanie na górnych krawędziach ekranów akustycznych reduktorów oktagonalnych					RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.4. decyzji
5.	W celu zapewnienia ochrony kompleksu leśnego i terenu rezerwatu Horowe Bagno przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza wykonanie wału ziemnego o wysokości 3 m usytuowanego po lewej str. trasy					RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.5. decyzji
6.	Wprowadzenie nasadzeń zieleni izolacyjno – osłonowej o szerokości od 5 do 10 m w następujących lokalizacjach: <u>po str. lewej:</u> – od km 7+600 do km 8+900 w dolinie rzeki Czarnej, – od km 9+220 do km 9+400 w rejonie wsi Kozłówek, – od km 9+940 do km 10+320 po str. lewej na północ od miejscowości Nowy Janków, między kompleksami leśnymi,					RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.6. decyzji

	<p><u>po str. prawej:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – od km 8+050 do km 8+680 w dolinie rzeki Czarnej, – od km 9+000 do km 9+400 w rejonie wsi Kozłówek, od km 9+940 do km 10+320 na północ od miejscowości Nowy Janków, między kompleksami leśnymi 	
7.	<p>Dobranie gatunkowo drzew i krzewów wchodzących w skład pasa zieleni przydrożnej, tak by były one odporne na zanieczyszczenia, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni. Podczas wykonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki, np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni, dzikiej róży, głogu, jarzębu szwedzkiego itp.</p>	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.7. decyzji</p>
8.	<p>Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających drogę ekspresową S8, w tym należy przewidzieć zaprojektowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przepustów dla płazów co 50 m od km 3+500 do km 4+000 (11 sztuk), o przekroju prostokątnym i wymiarach w świetle co najmniej 1,0 m wysokości i 1,5 m szerokości lub okrągłe o średnicy 1,5 m. Każdy przepust powinien mieć wbudowane jedno- lub dwustronne półki o szerokości ok. 0,5 m. Przy przepustach należy wykonać ogrodzenia naprowadzające zwierzęta do przejść w postaci betonowych płotków o wysokości minimum 0,5 m, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia. Płotki powinny znajdować się na całej długości po obu stronach analizowanego odcinka drogi oraz po 250 m na północ i południe od granicznych przepustów, – przejścia dla średnich zwierząt ok. km 4+850, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7, – przejścia dla średnich zwierząt w km 6+500, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7, 	<p>RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.8. decyzji</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - przejścia w formie poszerzonego przepustu w km 8+000, o wymiarach w świetle co najmniej 1,5 m wysokości i 3,5 m szerokości. Należy wykonać betonowe płotki o wysokości minimum 0,5 m na długości min. 50 - 100 m zabezpieczające przed przedostaniem się płazów na jezdnię i kierujących je do przejścia, - przejścia dla dużych zwierząt w km 8+680 pod obiektem mostowym na rzece Czarnej, o wymiarach w świetle co najmniej 5 m wysokości i szerokości z każdej strony cieku równej co najmniej podwójnej szerokości cieku. Po obu stronach ukształtować pas suchego terenu dla zwierząt położonego poza zasięgiem zalewów, o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta, odpowiednio urządzony, z naturalnym podłożem, - przejścia dla średnich zwierząt w km 9+840, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7, - przejścia dla średnich zwierząt w ok. km 10+330, o wymiarach w świetle co najmniej 2,5 m wysokości i 6,0 m szerokości; konieczne jest zachowanie minimalnego współczynnika ciasnoty wynoszącego 0,7 	
9.	<p>Powierzchnia przejścia dla zwierząt dużych i średnich powinna nawiązywać do warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Powinna spełniać zasadę najlepszego wkomponowania w otaczający krajobraz i stwarzać bezpieczne ukrycie dla przechodzących zwierząt poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ukształtowanie trawiastej pokrywy roślinnej na powierzchni przejść dolnych przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju (gatunki rodzime rosnące w otoczeniu), - nasadzenia krzewów oraz bylin na powierzchni przejścia – pojedyncze i kępowe, - dopuszczenie i wspieranie spontanicznej ekspansji roślinności, - rozmieszczenie na powierzchni przejścia karp korzeniowych. <p>Przy przejściach należy zaprojektować nasadzenia zieleni naprowadzające z wykorzystaniem rodzimych gatunków</p>	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.9. decyzji

	krzewiastych i niskich drzew bez nasadzeń roślinności wysokiej	
10.	W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, zapewnienie podłoża z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.10. decyzji
11.	Przy przejściach w rejonie obiektów mostowych, na barierach tych obiektów umieszczenie osłon przeciwolśnieniowych	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.11. decyzji
12.	Przy oświetleniu inwestycji zastosowanie lamp sodowych. Obudowa lamp musi być szczelna, aby uniemożliwić owadom kontakt z rozżarzoną żarówką	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.12. decyzji
13.	Na całej długości trasy wykonanie ogrodzenia ochronnego z siatki metalowej z metalowymi słupami, zabezpieczającej przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić 250 cm dla obszarów leśnych oraz polno - leśnych i 220 cm dla pozostałych obszarów. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi co najmniej na głębokość 30 cm, oczka siatki o zmiennej wielkości, zmniejszającej się ku dołowi, aby uniemożliwić wejście na jezdnię także płazom, gadom i małym ssakom	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.13. decyzji
14.	Lokalizacja ogrodzenia względem terenu i jezdni: <ul style="list-style-type: none"> – ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający, – ogrodzenie musi łączyć się w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych, czołem dolnych przejść dla zwierząt oraz z czołem płytaków betonowych naprowadzających płazy do przepustu lub bezpośrednio przechodzić ponad jego wlotem 	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.14. decyzji
15.	Odprowadzanie wód opadowych z drogi za pomocą rowów trawiastych otwartych. Szczelne odprowadzanie wód opadowych rowami od km 3+500 do km 4+000 oraz od km 7+800 do km 9+500. Dla mostów, estakad i skrzyżowań wysokościowych zastosowanie rurociągów podwieszanych pod obiektami, włączonych do rowów	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.15. decyzji
16.	Wykonanie zbiorników retencyjnych zespolonych z osadnikami i separatorami koalescencyjnymi na następujących odcinkach przeznaczonych do retencjonowania wód: <ul style="list-style-type: none"> – w rejonie km 0+420 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie rzeka Długa, – w rejonie km 2+450 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt, 	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.16. decyzji

	<ul style="list-style-type: none"> - w rejonie km 3+640 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt, - w rejonie km 5+360 – odbiornikiem wód ze zbiornika będzie grunt, - w rejonie km 6+710 – odbiornikiem wód będzie grunt, - w rejonie km 8+600 – odbiornikiem wód będzie rzeka Czarna, - w rejonie km 12+100 – odbiornikiem wód będzie grunt 	
17.	Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się łagodnym nachyleniem brzegów, być obsadzone roślinnością i pozostawione bez ogrodzenia	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.17. decyzji
18.	Dla ochrony zbiorników retencyjnych i odbiorników przed dopływem substancji niebezpiecznych, będących skutkami wypadków komunikacyjnych lub innych przyczyn - zainstalowanie na wylotach urządzeń odcinających dopływ spływów z drogi	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.18. decyzji
19.	Wszelkie planowane obiekty związane z siecią odwodnień (w tym zbiorniki retencyjne) i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 3.19. decyzji
III	Na inwestora należy nałożyć obowiązek wykonania monitoringu w zakresie stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno. Monitoring należy rozpocząć przed rozpoczęciem prac budowlanych i kontynuować na etapie realizacji inwestycji do upływu 1 r. po oddaniu drogi do eksploatacji. Obserwacje prowadzić w 14-dniowych odstępach, w miesiącach kwiecień - październik	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 4.1.1. decyzji
IV	Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu ograniczenia w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza. W odniesieniu do oddziaływania inwestycji na powietrze należy wykonać serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla r. kalendarzowego. Analiza wykonana będzie po upływie 1 r. od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych, zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji w której standardy w środowisku	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 5.1. decyzji

<p>nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.</p> <p>W analizie powinny znaleźć się także wyniki monitoringu określonego w punkcie III postanowienia</p>	
---	--

L.p.	Warunki nałożone postanowieniem PWIS w Warszawie z dnia 16 lutego 2011 r.	Warunki, które znalazły odzwierciedlenie w decyzji RDOŚ w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r.
1.	W celu ograniczenia hałasu, na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane w sąsiedztwie terenów zamieszkałych należy wykonywać w porze dziennej w godzinach 6:00-22:00	RDOŚ w Warszawie uszczegółowił warunek w treści decyzji (str. 15) <i>prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6:00-22:00)</i>
2.	Zaplecze budowy i postoju maszyn budowlanych należy lokalizować na terenach położonych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną. Ze względu na fakt, że projektowana droga częściowo przebiega przez tereny z zabudową mieszkaniową, niezbędne jest zapewnienie odpowiedniego doboru maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.1. decyzji
3.	Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych) należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 2.4. decyzji
4.	Do realizacji należy wprowadzić zabezpieczenia akustyczne w formie ekranów akustycznych zgodnie z tabelą 41 zawartą w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowanym przez Pracownię Ochrony Środowiska Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A. w styczniu 2010 r.	RDOŚ w Warszawie wskazał w decyzji lokalizację ekranów akustycznych (pkt 3.1. decyzji)
5.	Na etapie opracowywania projektu budowlanego należy przeprowadzić ponowne postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla wybranego do realizacji wariantu. W raporcie opracowywanym na tym etapie niezbędne jest szczegółowe przeanalizowanie uciążliwości akustycznych, a zwłaszcza dotyczące doboru ekranów, akustycznych (również z dodatkowymi zabezpieczeniami w postaci dyfraktorów montowanych na górnej krawędzi ekranów)	Warunek nieprzeniesiony do decyzji RDOŚ w Warszawie, w sprawie została przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania na środowiska w zakresie wskazanym postanowieniem organu inspekcji sanitarnej

6.	Po oddaniu do użytkowania drogi (wraz z projektowanymi urządzeniami ochrony środowiska) należy wykonać analizę porealizacyjną. W analizie porealizacyjnej należy skonfrontować dane obliczeniowe poziomów hałasu występujących w wyniku realizacji projektowanej drogi z pomiarami hałasu wykonanymi po oddaniu drogi do użytkowania wraz z zabezpieczeniami ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, mimo zastosowania urządzeń ochrony środowiska, należy przewidzieć ewentualne dodatkowe zabezpieczenia takie, aby były spełnione standardy ochrony środowiska zgodnie z obowiązującymi przepisami	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 5.1. decyzji
7.	Należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności technicznej oraz skuteczności działania urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych)	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunki w pkt 4.1.2 oraz 4.4. decyzji
8.	W ramach przeprowadzania analizy porealizacyjnej należy rozstrzygnąć problem ewentualnej konieczności wprowadzenia obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 Poś.	RDOŚ w Warszawie uwzględnił warunek w pkt 5.1. decyzji

II. Odstąpienie od warunku nałożonego w punkcie 5 sentencji postanowienia PWIS w zakresie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie zatwierdzania projektu budowlanego dla drogi S8

Jedynym z warunków nałożonych postanowieniami organów współdziałających nieprzeniesionym do skarżonej decyzji był warunek zawarty w pkt 5 postanowienia PWIS z dnia 16 lutego 2011 r. o treści: Na etapie opracowywania projektu budowlanego należy przeprowadzić ponowne postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla wybranego do realizacji wariantu. W raporcie opracowywanym na tym etapie niezbędne jest szczegółowe przeanalizowanie uciążliwości akustycznych, a zwłaszcza dotyczące doboru ekranów akustycznych (również z dodatkowymi zabezpieczeniami w postaci dyfraktorów montowanych na górnej krawędzi ekranów). Organ I instancji w kontrolowanej decyzji obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko nie nałożył. Powyższe, jak wynika z uzasadnienia decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r., wynikało z faktu, iż nie istnieje taka możliwość w świetle zapisów ustaw Poś, w ramach której przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko oraz wydano niniejszą decyzję.

Jednakże sam inwestor z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wystąpił także o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko na całej długości wybranego w decyzji RDOŚ w Warszawie wariantu III w dwóch odcinkach realizacyjnych, tj. od km 0+521 – 6+450,26 (postanowienie RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r., znak: WOŚ-II.4200.22.2015.MW.6) i km 6+450,26-13+690,73

(postanowienie RDOŚ w Warszawie z dnia 21 grudnia 2015 r., znak: WOOS-II.4200.21.2015.MW.5). Zbieżnie z zaleceniami organu inspekcji sanitarnej na etapie tzw. ponownej oceny oddziaływania na środowisko został sporządzony raport oos przedstawiający m.in. uciążliwości akustyczne i ekrany akustyczne jako środki je minimalizujące. W wyniku przeprowadzenia ponownej oceny w zakresie oddziaływania akustycznego RDOŚ w Warszawie w postanowieniu z dnia 23 listopada 2015 r. - w pkt 3.1, a w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2015 r. - w pkt 3.10 - wskazał konieczność wykonania ekranów akustycznych, określając szczegółowo ich typ, lokalizację i parametry. Jeśli chodzi o reduktory oktagonalne, tj. dyfraktory montowane na górnej krawędzi ekranów, określone w pkt 3.4 decyzji organu I instancji, to, w wyniku ponownej oceny, odstąpiono od ich realizacji.

Biorąc powyższe pod uwagę, a także fakt całkowitego zrealizowania i oddania do użytkowania przedmiotowej inwestycji drogowej, GDOŚ odstąpił od wskazania w sentencji swojego rozstrzygnięcia konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

- III. W ocenie WSA w Warszawie, GDOŚ winien był odnieść się do wyników, interpretacji i trybu przeprowadzenia konsultacji społecznych, a także rozważyć czy przeprowadzone konsultacje mogły mieć wpływ na dokonany wybór wariantu. Tym bardziej, że za wybraniem wariantu III była najmniejsza liczba zgromadzonych osób. Z akt sprawy wynika także, że konsultacje społeczne trwały w okresie od 1 lutego do 31 maja 2007 r., natomiast Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, działająca przy GDDKiA podjęła decyzję o wyborze wariantu III wcześniej, tj. już w dniach 19-20 marca 2007 r.**

Odnosząc się do powyższego należy wskazać, że inwestor wystąpił do RDOŚ w Warszawie o wydanie dla przedmiotowej inwestycji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w dniu 8 listopada 2007 r., a więc już po konsultacjach społecznych i posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych. Obydwa te narzędzia wyłaniania przez inwestora wariantu realizacji inwestycji drogowej pozostają poza kontrolą organów obydwu instancji. Niemniej jednak organ szczegółowo się do nich odniósł przy odpowiedzi na zarzut nr 3 poniżej. Podkreślić należy, że organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przedstawionym w nim wariantem jej przebiegu. Dopiero, jeżeli z oceny oddziaływania na środowisko wyniknie brak możliwości realizacji inwestycji w wariantcie inwestycyjnym (tu w wariantcie III) to organ, za zgodą wnioskodawcy wskazuje wariant dopuszczony do realizacji, ale tylko spośród tych wariantów które poddane zostały ocenie oddziaływania na środowisko (por. art. 55 Poś). W raporcie oos analizie wielokryterialnej poddano następujące warianty: wariant I, wariant II, wariant III i wariant IIa stanowiący podwariant wariantu II. Zaproponowany przez społeczeństwo wariant, tj. wariant II, został szczegółowo przedstawiony w dołączonym do wniosku o wydanie decyzji raporcie o oos, a następnie - podobnie jak inne warianty - przeanalizowany pod względem techniczno - ruchowym, przestrzennym, społecznym, środowiskowym i ekonomicznym. Warianty te były porównywane z rozwiązaniem zakładającym, że inwestycja nie zostanie zrealizowana i pozostanie stan istniejący na obecnej drodze nr 8. Każdy z przedstawionych wariantów wzbudzał niezadowolone i protesty różnych grup osób. W przypadku wariantów I i II protesty wpłynęły od mieszkańców wsi Nadma (z rejonu ul. Kozia Góra oraz osiedla Malinowa), wsi Ciemne (rejon ul. Piłsudskiego w zachodniej części wsi), Cegielnia i Słupno. Wariant III oprotowali mieszkańcy wsi Ciemne, Dybów Kolonia i Nowy Janków, którzy pozytywnie opiniują wariant II (społeczny). W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 wg wariantu III (analiza wielokryterialna por. raport oos ze stycznia

2011r., str. 307-312). Wariant ten został wybrany po uwzględnieniu wszystkich z analizowanych kryteriów a nie tylko kryterium środowiskowego czy też społecznego. Podkreślić należy, że żadnemu z ww. kryteriów nie można w okolicznościach analizowanej sprawy przyznać pierwszeństwa; inwestycja jest bowiem wymagająca zarówno pod kątem środowiskowym jak i społecznym. Dlatego też uznanie sumarycznego wyniku z analizy wielokryterialnej jako przesądającego o wyborze wariantu znajduje pełną aprobatę organu II instancji. Wskazać należy, że wariant IIa jest podwariantem wariantu II. Chodź różnice w analizie wielokryterialnej sumarycznej między ww. wariantami są niewielkie (punkty z uwzględnieniem wagi wariantu II 84,85 do 84,66 dla wariantu IIa), to jednak różnice w poszczególnych parametrach oceny, czy nawet sumaryczne w zakresie kryteriów (środowiskowe, ekonomiczne, społeczne, przestrzenne, techniczno-ruchowe) są już między tymi wariantami znaczne. I tak w ocenie techniczno-ruchowej wariant II zyskał sumarycznie 69,74 pkt podczas gdy wariant IIa 75,07. W ocenie przestrzennej różnica ta była mniejsza ale jednak nadal istotna, tj. 82,52 wariantu II do 86,72 wariantu IIa. W ocenie społecznej i środowiskowej wariant IIa różnił się o ponad 2 pkt od wariantu II (społeczna: 94,75 wariant IIa i 92,89 wariant II, środowiskowa: 72,54 wariant II i 74,04 wariant IIa). W ocenie ekonomicznej zaś wariant II zyskał 81,45 pkt podczas gdy wariant IIa zaledwie 72,32. Różnice między wariantem preferowanym III a grupą wariantów II-IIa są także, w zakresie poszczególnych parametrów i sumarycznie kryteriów, istotne. W ocenie techniczno-ruchowej wariant III zyskał 88,11 pkt podczas gdy warianty II-IIa odpowiednio 69,74 - 75,07. W ocenie społecznej wariant III został wyraźnie oceniany gorzej niż grupy wariantów II-IIa (wariant III 88,97, wariant II 92,89, wariant IIa 94,75), co zbieżne jest z zaprezentowanymi w postępowaniu preferencjami skarżących. Powyższe świadczy o tym, że w okolicznościach analizowanej sprawy przeprowadzona analiza wielokryterialna została sporządzona prawidłowo zarówno pod kątem parametrów przyjętych do oceny jak i określonej ich wagi, a przez to może być uznana za skuteczne i obiektywne narzędzie do wyłonienia wariantu przyjętego do realizacji. Wobec powyższego skoro różnice między wariantem inwestycyjnym a pozostałymi poddanymi ocenie oddziaływania na środowisko są jednak znaczne to stwierdzenie zawarte w raporcie oos (str. 304) i powielone w decyzji pierwszoinstancyjnej, że przeprowadzone analizy środowiskowe nie dają jednoznacznej odpowiedzi który z wariantów jest najkorzystniejszy, są całkowicie nieuprawnione. W ocenie środowiskowej wariant inwestycyjny III zyskał zdecydowaną przewagę nad grupą wariantów II-IIa (III 93,11 pkt, II 72,54 pkt, IIa 74,04 pkt), ale także i nad wariantem I (I 89,58 pkt), tym samym stanowi wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Nie ma także podstaw do twierdzenia, że ze względu na nieznaczne różnice między wariantami, wpływ konsultacji społecznych mających miejsce dodatkowo przed wszczęciem przedmiotowego postępowania, może mieć wpływ na wybór wariantu. W ocenie społecznej uwzględniono najbardziej obiektywne parametry jakie można przyjąć w tego typu analizach, tj. szacunkową liczbę mieszkańców w strefach oddziaływania hałasu. Uwzględniono także zgłaszaną właśnie na etapie konsultacji społecznych przeprowadzonych poza ramami postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej uciążliwość dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnem. Oznacza to, że konsultacje społeczne miały wpływ, właśnie poprzez analizę wielokryterialną, na wybór wariantu. Dodatkowo jak wskazano wyżej ocena społeczna nie może zostać uznana za jedyne kryterium przesądające o wyborze wariantu, szczególnie w sytuacji gdy różnice między analizowanymi wariantami nie są nieistotne.

Podkreślić należy, że w sprawie przeprowadzono udział społeczeństwa, tj. konsultacje społeczne odbywające się już w ramach prowadzonego przed właściwym organem postępowania

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W jego ramach, organ I instancji, stosownie do dyspozycji art. 32 ust. 1 i 2 Poś:

- podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21-dniowy termin ich składania (obwieszczenie z dnia 22 czerwca 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.15.2011.MW; termin: 29 czerwca 2011 r. – 19 lipca 2011 r.);
- rozpatrzył w uzasadnieniu swojej decyzji zgłoszone uwagi i wnioski;
- podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o decyzjach wymagających udziału społeczeństwa (obwieszczenie z dnia 5 grudnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.15.2011.MW).

Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Warszawie, Urzędu Miasta Marki, Urzędu Miasta Zielonka, Urzędu Miasta i Gminy Radzymin, Urzędu Miasta Kobyłka, Urzędu Miasta i Gminy Wołomin, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o. Warszawa oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Warszawie. Pokreślić należy, że w sprawie wyznaczono dwukrotnie 21-dniowy termin na wniesienie przez zainteresowanych uwag i wniosków. Powyższe wynikało ze zdiagnozowanych jeszcze na etapie postępowania pierwszoinstancyjnego nieprawidłowości, które wystąpiły w podaniu do publicznej wiadomości na terenie Miasta i Gminy Radzymin (obwieszczenie z dnia 12 sierpnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.15.2011.MW; wyznaczony termin: 17 sierpnia 2011 r. – 6 września 2011 r.). Obwieszczenie to umieszczone było na tablicy ogłoszeń Miasta i Gminy Radzymin oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Warszawie.

Podkreślić należy, że na etapie udziału społeczeństwa nie była przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, o której mowa w art. 32 ust. 1 Poś. Rozprawa odbyła się bowiem w dniu 17 lipca 2008 r. jeszcze przed Wojewodą Mazowieckim, a społeczeństwo dowiedziało się o niej obwieszczeniem z dnia 19 czerwca 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/07.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji wpłynęły liczne uwagi i wnioski, do których organ I instancji odniósł się szczegółowo w uzasadnieniu swojej decyzji, a sposób ich ponownego rozpatrzenia przez organ odwoławczy przedstawia niniejsza tabela.

UWAGI I WNIOSKI – pierwszy termin „21 dni” (29 czerwca 2011 r. – 19 lipca 2011 r.)		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Towarzystwo na Rzecz Środowiska (wniosek z dnia 16 lipca 2011 r.)	
1.1.	Uwaga, stwierdzająca, że budowa drogi w wariantcie III jest najbardziej szkodliwa dla środowiska (dzieli kompleksy leśne, spowoduje częściowy, a większości nawet całkowity zanik wielu gatunków zwierząt i roślin). Wniosek o odrzuceniu wariantu III	Analiza wielokryterialna prowadzi wprost do przeciwnych wniosków; strata powierzchni leśnej i zadrzewionej jest w wariantcie III najmniejsza (28,02 ha), tak jak długość odcinka przecinającego Warszawski Obszar chronionego Krajobrazu (por. raport oos ze stycznia 2011r., str. 307-312).
1.2.	Wniosek aby RDOS w Warszawie zaproponował GDDKiA inne (niż wariant III) rozwiązanie, które chroni środowisko	Organ jest zobowiązany do analizy tylko wariantów przedstawionych przez inwestora.

1.3.	Uwaga, że najlepszym wariantem jest wariant I włączający się przed kładką dla pieszych w Słupnie. Ze względu na najmniejszą ilość obiektów inżynierskich (najkrótszy odcinek do budowy) wariant ten jest najtańszym do realizacji i najmniej ingerującym w środowisko naturalne. Poparcie dla przebiegu drogi w wariantcie I	Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. Pojęcie „najlepszy wariant” jest pojęciem subiektywnym, dlatego też w sprawie wykorzystano obiektywne narzędzie do wyłonienia wariantu przyjętego do realizacji – analizę wielokryterialną.
2.	Sołtys wsi Nowy Janków – Emilia Paczuska, Sołtys wsi Ciemne – Marek Chrustowski, Sołtys wsi Dybów Kolonia – Małgorzata Ewa Bednarczyk działający jako pełnomocnicy 131 mieszkańców Dybowa Kolonii, 40 mieszkańców wsi Nowy Janków i 76 mieszkańców wsi Ciemne (wniosek z dnia 15 lipca 2011 r.)	
2.1.	Poparcie dla budowy drogi, ale nie w wariantcie III.	Organ wyjaśnił kwestię szczegółowo w pkt 1.3 niniejszej tabeli.
2.2.	Uwagi:	
2.2.1.	Niezgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zignorowanie mpzp oznacza szereg kolizji drogi w wariantcie III z zabudową tych terenów. Pas rezerwowy terenu jest przewidziany dla wariantu I	Dla inwestycji polegającej na budowie drogi krajowej nie jest wymagana zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2.2.2.	Niezgodność z wojewódzkim planem zagospodarowania przestrzennego. Plan ten zakłada trasę w wariantcie II społecznym	W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie bada się zgodności inwestycji z ustaleniami wojewódzkiego planu zagospodarowania przestrzennego.
2.2.3.	Nieuwzględnienie wyników konsultacji społecznych, w wyniku których w 2005 r. trasa została zaakceptowana w wariantcie II społecznym. Droga w wariantcie III nie ma akceptacji społecznej	Brak akceptacji społecznej nie jest podstawą do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ocenie oddziaływania na środowisko przyjęte do analizy warianty poddawane są ocenie pod względem kilku różnych kryteriów, a kryterium społeczne nie jest jedyne i przesądzające o jej wynikach.
2.2.4.	Raport ooś: – już na wstępie zakłada wybór wariantu III jako najlepszego; cała jego zawartość jest wyszukiwaniem argumentów przemawiających za wnioskiem GDDKiA; praca nad raportem ooś skupiona jest nad udowodnieniem słuszności wyboru wariantu,	Organ stwierdza, iż przedłożony raport ooś spełnia wymagania art. 52 ustawy Poś i pozwolił organowi na dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Chodź raport ooś jest dokumentem prywatnym przygotowanym na zlecenie inwestora to jednak podlega obiektywnej, specjalistycznej w zakresie ocen i wszechstronnej analizie organów obydwu instancji.

	<ul style="list-style-type: none"> – marginalizuje problemy środowiskowe mieszkańców wsi Ciemne, a w szczególności problem skumulowanego oddziaływania dróg we wsi Dybów Kolonii i Ciemnego, – marginalizuje ważne problemy, podkreśla wagę nieistotnych problemów, – powołuje się na opinię Nadleśnictwa Drewnica, które to wydało kilka opinii sprzecznych – opiniując studium do planu zagospodarowania przestrzennego gminy Radzymin pozytywnie zaopiniowało przebieg drogi S8 w każdym z trzech wariantów; 	
2.3.	<p>Brak analizy wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W toku obecnej dyskusji nad wyborem wariantu powinno powrócić się do wcześniej odrzuconych wariantów.</p> <p>W postępowaniu dotyczącym oceny oddziaływania na środowisko nie przedstawiono i w sposób właściwy nie przeanalizowano wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Należy powrócić do oceny Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który w postanowieniu z dnia 5 czerwca 2008 r., znak: ZNS.713-102-1/08.EG, rozpatrując pięć wariantów drogi określił wariant V jako najmniej kolizyjny</p>	<p>Analiza wielokryterialna pokazuje, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant III. Ocenie podlegają wyłącznie warianty wskazane we wniosku o wydanie decyzji i organ nie ma możliwości samodzielnego wskazania innych wariantów, np. tych które odzwierciedlają w jakiejś części oczekiwania społeczne.</p>
2.4.	<p>Nie do przyjęcia jest zobowiązanie inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej, a w sytuacji, w której standardy w środowisko nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania – o której mowa w postanowieniu GDOŚ i PWIS</p>	<p>W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu w decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. RDOŚ w Warszawie nałożył na inwestora warunek dotyczący konieczności wykonania analizy porealizacyjnej. Jest to jedyne narzędzie pozwalające na ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizacyjnych. Podkreślić należy, że metody obliczeniowe pozwalają jedynie na określenie przewidywanego oddziaływania a nie faktycznego</p>

		<p>rzeczywiście występującego na danym terenie. Dlatego niezbędnym jest po oddaniu inwestycji do użytkowania i wysycenia jej ruchem dokonania pomiarów faktycznego oddziaływania. Jeżeli wyniki ww. pomiarów wykażą przekroczenia standardów jakości środowiska wówczas będzie to podstawą do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 Poś. Podkreślić należy, że GDOŚ, na zasadzie aktualności, w kwestii ekranów akustycznych orzekł zgodnie z ich typem, parametrami i lokalizacjami przyjętymi do realizacji i faktycznie zrealizowanymi. Dane przedstawione w aktualizacji raportu ooś z lutego 2020 r. dotyczą oddziaływania prognozowanego a nie rzeczywiście faktycznie występującego, dlatego też organ uznał zbędność orzekania w zakresie ochrony akustycznej na podstawie danych obliczeniowych, przewidywanych przyznając pierwszeństwo danym pochodzącym z faktycznego użytkowania drogi. Decyzją organów obydwu instancji wnioskodawca jest zobowiązany bowiem do sporządzenia analizy porealizacyjnej, która pozwoli na ocenę skuteczności zaproponowanych środków minimalizacyjnych, ale także do prowadzenia monitoringu hałasu.</p>
2.5.	Rozbieżność wniosku i raportu ooś	<p>Tego typu niezgodności, choć rzeczywiście miały miejsce, nie dyskwalifikują raportu ooś i wynikają m.in. ze zmiany kilometrażu. Inwestor w dokumencie pn. Aktualizacja raportu ooś z 2020 r. (str. 5), dokonał wyjaśnień w zakresie rozbieżności związanych z kilometrażem przedsięwzięcia: Dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S8 wydana została decyzja środowiskowa, gdzie początek inwestycji zlokalizowany był umownie w km 0+536 wariantu III. Jest to również początek inwestycji wskazany w raporcie ooś (...). W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej na kolejnym etapie tj. koncepcji programowej uszczegółowiono kilometraż drogi (tak aby był spójny z odcinkiem poprzedzającym) i ustalono początek odcinka w km 0+521,66 a koniec w km 13+690,73. Na kolejnym etapie prac nad dokumentacją tj. podczas opracowywania projektu budowlanego oraz raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko, ponownie uszczegółowiono kilometraż. W związku z powyższym początek odcinka został określony w</p>

		<p>km 0+533,19. Zmiany w kilometrażu miały charakter porządkowy, a fizyczny początek inwestycji w każdym przypadku jest w tym samym miejscu, które wskazano jako początek odcinka wariantu III (tj. km 0+536), dla którego wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. W aktualizacji raportu o środowiskowych uwarunkowaniach, z uwagi na jej wykonywanie dla inwestycji już zrealizowanej a nie planowanej, posługiwano się jako kilometrażem głównym kilometrażem z początkiem w km 0+533,19. Szerzej w tym zakresie organ wypowiedział się przy odpowiedzi na zarzut nr 18 i 21.</p>
2.5.1.	<p>Rozbieżności między wnioskiem a raportem oos w podawanych powierzchniach dotyczących zajętości terenu w poszczególnych wariantach. Dotyczy to powierzchni ogółem, a także gruntów rolnych i leśnych</p>	<p>Odpowiedź jak w pkt 2.5.</p>
2.5.2.	<p>Brak szczegółowej inwentaryzacji obiektów, które będą się znajdować w otoczeniu tras i na ich przebiegu (w jednym miejscu podano, że dom opieki społecznej „Caritas” będzie znajdował się 75 m od planowanego przebiegu trasy w III wariantcie, w innym mówi się o 100 m)</p>	<p>Organ stwierdza, iż przedłożony raport oos spełniał wymagania art. 52 ustawy PoS i pozwolił na dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Na etapie raportu tereny chronione akustycznie rozróżniono na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej ale właśnie i terenów domów opieki, do której zaliczono także wskazany dom opieki społecznej Caritas. Aktualizacja stanu zagospodarowania terenu realizacji inwestycji została dokonana w aktualizacji raportu oos z lutego 2020 r. i aktualizacji stanu zagospodarowania z sierpnia 2018 r. W wyniku powyższych analiz zinwentaryzowany został teren z uwzględnieniem stanu faktycznego z podziałem na budynki mieszkalne, niemieszkalne, mieszkalne na terenach niechronionych oraz związane ze stałym lub czasowy pobyt dzieci i młodzieży. Ewentualna różnica w podanej odległości od domu opieki społecznej Caritas nie doprowadziła zatem do braku ochrony akustycznej ww. budynku.</p>
2.5.3.	<p>W raporcie pominięto fakt istnienia bezpośrednio przy planowanej trasie w wariantcie III, lub będącego w</p>	<p>Nieruchomość na której znajduje się zakład „Tago” nie koliduje z planowanymi rozwiązaniami trasy w wariantcie III, zlokalizowany jest ok. 45 m od pasa</p>

	kolizji z trasą dużego zakładu produkcji cukierniczej „Tago”	drogowego. W raporcie ooś, w rozdziale poświęconym oddziaływaniu przedsięwzięcia w przypadku możliwości wystąpienia poważnej awarii inwestor, dokonał analizy na podstawie której stwierdził, iż w otoczeniu trasy obiekt zakładu cukierniczego „Tago” zlokalizowany jest w odległości ok. 45 m od pasa drogowego. W związku z powyższym niezasadne jest stwierdzenie, iż w raporcie pominięto kwestię lokalizacji zakładu cukierniczego „Tago”. Szerzej w tym zakresie przy odpowiedzi na zarzut nr 20.
2.5.4.	W opracowaniu marginalizuje się istnienie dużych ujęć wody w pobliżu planowanej trasy, jak również źle ocenia się zaopatrzenie w wodę mieszkańców	Organ stwierdza, iż przedłożony raport ooś spełnia wymagania art. 52 ustawy Poś i pozwolił na dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto zaopatrzenie w wodę mieszkańców nie wchodzi co do zasady w zakres oceny oddziaływania na środowisko. Szerzej na ten temat organ odniósł się w odpowiedzi na zarzut nr 19.
2.5.5.	Rozbieżności dotyczące wyburzeń budynków mieszkalnych i innych. We wniosku w wariantcie I i II mówi się o trzech budynkach mieszkalnych, natomiast w raporcie o 10 w wariantcie I i 7-8 w II wariantcie. Poza tym dla wariantu I od czasu rozpoczęcia dyskusji o nowym korytarzu dla S8 pozostawiono pas rezerwowy, który do dziś jest wolny od zabudowy	Organ szczegółowo odniósł się w odpowiedzi na zarzut nr 21 niniejszej decyzji.
2.6.	Raport ooś powinien zawierać opis dokładnego stanu środowiska biotycznego rejonu planowanej drogi ekspresowej S8. Dotychczasowe dane wykonano w formie nie nadającej się do dokonania obiektywnej analizy wpływu inwestycji na środowisko, choćby przez fakt wyłączenia z opracowania własności prywatnych, do których jak tłumaczy GDDKiA nie ma żadnych praw	W zakresie opisu środowiska w raporcie ooś szerzej w odpowiedzi na zarzut nr 28. W zakresie inwentaryzacji przyrodniczej szerzej w odpowiedzi na wnioski OTOP.
2.7.	Inwentaryzację świata zwierzęcego nie można traktować jako dającą podstawę do opracowania prognozy oddziaływania drogi na populację	W raporcie ooś przeanalizowano ryzyko występowania zagrożeń dotyczących awifauny zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji projektowanej drogi. Odnosząc się do zbyt

	zwierząt, zaczynając od awifauny, ponieważ obserwacje były prowadzone przez okres znacznie krótszy niż rok	krótkiego okresu przeprowadzenia badań inwentaryzacyjnych, należy zaznaczyć, że zostały one przeprowadzone w maju, czerwcu i lipcu (dodatkowo jedna kontrola w sierpniu). Uzupełnione zostały na potrzeby sporządzenia raportów na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Badania uzupełniające dla zadania I (raport oos z lipca 2015 r. dla zadania I) zostały przeprowadzone w terminach: 12 lutego, 17 marca, 22 kwietnia, 7 maja oraz 20-21 maja 2015 r. (str. 178). Natomiast w przypadku sporządzania raportu oos z lipca 2015 r. dla zadania II, badania obejmowały miesiące marzec – kwiecień i w ich zakresie nastąpiła weryfikacja m.in. stanowisk ptaków (str. 145).
2.8.	W analizowanych wariantach nie znaleziono informacji nt. rozważenia wyburzeń (na życzenie mieszkańców) wszystkich budynków mieszkalnych znajdujących się w strefie ponadnormatywnego zanieczyszczenia i hałasu	Kwestia ta znajduje się poza zakresem przedmiotowej sprawy. Szerzej na ten temat organ odniósł się w odpowiedzi na zarzut nr 13.
2.9.	Z zamieszczonych informacji nie wynika w jakich odległościach znajdują się poszczególne budynki od krawędzi jezdni w pasie szerokości 100 m	W aktualizacji raportu oos z lutego 2020 r. przedstawiono tabelaryczne zestawienie terenów chronionych ze względu na hałas, wraz z podaniem orientacyjnego kilometraża drogi w oparciu o obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, uwzględniając rodzaj zabudowy (str. 8-10). Dodatkowo, opracowanie dotyczące aktualizacji zagospodarowania terenu (z 2018 r., załącznik nr 1) zawiera mapy zagospodarowanie terenu uwzględniające poszczególne budynki ze wskazaniem czy są to budynki mieszkalne (lub podlegające ochronie) lub niemieszkalne, umożliwiające weryfikację położenia każdego budynku względem trasy.
2.10.	W raporcie nie przedstawiono warunków ekonomiczno-społecznych, panujących w rejonie planowanej inwestycji	Podkreślić należy że raport oos służyć ma wyłącznie ocenie możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a nie stanowić obszernego opracowania stanu jakości środowiska społecznego kulturowego i ekonomicznego danego terenu. Kryterium ekonomiczne i społeczne zostało uwzględnione w analizie wielokryterialnej przedstawionej w raporcie

		oos. Szerzej w tym zakresie przy odpowiedzi na zarzut nr 5.
2.11.	<p>W raporcie nie oceniono wpływu realizacji inwestycji na stosunki społeczne, pomimo że „trasa przecina funkcjonalnie zwarty organizm wsi” Ciemne, natomiast znaczna część wsi Dybów Kolonii znajduje się w zamkniętym trójkącie. W raporcie brakuje informacji ile osób sprzyja inwestycji, jaka jest struktura wiekowa tych osób, wykształcenie, ich główne źródła utrzymania itp., a więc podstawowych informacji umożliwiających przeprowadzenie rzetelnej analizy wpływu inwestycji na społeczność lokalne. Brak analizy oddziaływania przedsięwzięcia na stosunki społeczno-ekonomiczne oraz na społeczność lokalne skutkuje brakiem wskazania środków łagodzenia tych oddziaływań</p>	<p>Przeprowadzona analiza wielokryterialna, obejmująca ocenę: techniczno – ruchową, przestrzenną, społeczną, środowiskową, ekonomiczną, , miała na celu pokazanie różnic pomiędzy wskazanymi przez inwestora wariantami. W ocenie techniczno-ruchowej wariant II zyskał sumarycznie 69,74 pkt podczas gdy wariant IIa 75,07. W ocenie przestrzennej różnica ta była mniejsza ale nadal istotna, tj. 82,52 wariantu II do 86,72 wariantu IIa. W ocenie społecznej i środowiskowej wariant IIa różnił się o ponad 2 pkt od wariantu II (społeczna: 94,75 wariant IIa i 92,89 wariant II, środowiskowa: 72,54 wariant II i 74,04 wariant IIa). W ocenie ekonomicznej zaś wariant II zyskał 81,45 pkt podczas gdy wariant IIa zaledwie 72,32. Różnice między wariantem preferowanym III a grupą wariantów II-IIa są także, w zakresie poszczególnych parametrów i sumarycznie kryteriów, istotne. W ocenie techniczno-ruchowej wariant III zyskał 88,11 pkt podczas gdy warianty II-IIa odpowiednio 69,74 - 75,07. W ocenie społecznej wariant III został wyraźnie oceniany gorzej niż grupy wariantów II-IIa (wariant III 88,97, wariant II 92,89, wariant IIa 94,75). Podsumowując, analizy jako preferowany do realizacji i najkorzystniejszy wybrany został wariant III. W wyniku niej, uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 wg wariantu III.</p>
2.12.	<p>Domy niektórych mieszkańców zostaną otoczone przez trzy drogi - w przypadku realizacji drogi w wariantcie III</p>	<p>Fakt otoczenia trzema drogami nie jest niebezpieczny dla zdrowia ludzi o ile zostaną dotrzymane jak w przedmiotowym przypadku standardy jakości środowiska. Wskazany wniosek jest nieprecyzyjny i uniemożliwia organowi odniesienie się do niego. Jednakże, należy zauważyć, iż w celu ochrony mieszkańców w rejonie przedsięwzięcia, inwestor zaproponował działania minimalizujące jego negatywne oddziaływanie (w wariantcie III) w tym na mieszkańców. W tym celu zaproponowano m.in. zastosowanie ekranów akustycznych w miejscach, w których normy jakości środowiska zostaną przekroczone. Dodatkowo prowadzony monitoring hałasu i analiza</p>

		<p>porealizacyjna w zakresie akustycznym i emisji do powietrza zweryfikuje skuteczność zastosowanych rozwiązań i będzie podstawą do przeprowadzenia działań naprawczych o których mowa w Poś. Bezpieczeństwo drogi i jej użytkowników zostało zaś określone w przepisach odrębnych.</p>
2.13.	<p>W raporcie w rozdziale dotyczącym zagrożeń nadzwyczajnych wymienia się ośrodek „Caritas”, którego nie ma. Pominięto natomiast istnienie wielu domów mieszkalnych, które są lub będą przy trasie. Trasa w wariantcie III w zbiorczej ocenie wrażliwości otoczenia na efekty zdarzeń nadzwyczajnych jest niewłaściwie oceniona</p>	<p>W aktualizacji raportu ooś z lutego 2020 r. przedstawiono tabelaryczne zestawienie terenów chronionych ze względu na hałas, wraz z podaniem orientacyjnego kilometraża drogi w oparciu o obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, uwzględniając rodzaj zabudowy (str. 8-10). Dodatkowo, opracowanie dotyczące aktualizacji zagospodarowania terenu (z 2018 r., załącznik nr 1) zawiera mapy zagospodarowanie terenu uwzględniające poszczególne budynki ze wskazaniem czy są to budynki mieszkalne (lub podlegające ochronie) lub niemieszkalne, umożliwiające weryfikację położenia każdego budynku względem trasy. Ponadto, wariant preferowany do realizacji został wybrany w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, w której uznano to rozwiązanie najkorzystniejsze analiza wielokryterialna (por. raport ooś ze stycznia 2011r., str. 307-312). Wariant ten został wybrany po uwzględnieniu wszystkich z analizowanych kryteriów.</p>
2.14.	<p>W prognozach na przyszłość jednakowo ocenia się wszystkie warianty. Nie bierze się pod uwagę, że przy wariantcie I nie ma już powierzchni pod zabudowę, natomiast w III wariantcie w ostatnich trzech latach powstało ponad 80 domów w Ciemnym i Dybowie i powstają następne ulice, tempo wzrostu powinno być uwzględnione</p>	<p>Odpowiedź w tym zakresie znajduje się przy odpowiedzi na zarzut nr 16.</p>
2.15.	<p>Wnioski:</p>	
2.15.1.	<p>O włączenie do postępowania wszystkich złożonych w pierwszym postępowaniu pism wystosowanych przez mieszkańców, sołtysów, Sołtysa wsi Ciemne jako pełnomocnika mieszkańców</p>	<p>Niniejsze stanowisko organu II instancji zostało dokonane na podstawie analizy wszystkich zgromadzonych w toku prowadzenia postępowania dokumentów m.in. raportu ooś wraz z załącznikami, a także wszystkich uwag i wniosków złożonych przez społeczeństwo.</p>

	wniosków, wyjaśnień, odwołań, dowodów i to kierowanych do RDOŚ w Warszawie jak i do innych instytucji a będących w materiale dowodowym przy pierwszej decyzji środowiskowej i jej zaskarzeniu	
2.15.2.	O wystąpienie do Urzędu Miasta i Gminy Radzymin o udzielenie pełnej informacji na temat wszystkich wydanych zezwoleń na budowę (domy i obiekty przemysłowe i in.), złożonych wniosków o wydanie warunków zabudowy dla całego terenu wsi Nowy Janków, Ciemne i Dybowa Kolonii i Kozłówka, z ostatnich 10 lat	Aktualizacja stanu zagospodarowania terenu realizacji inwestycji została dokonana w aktualizacji raportu oos z lutego 2020 r. i aktualizacji stanu zagospodarowania z sierpnia 2018 r. Plany inwestycyjne mieszkańców pozostają poza zakresem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej.
2.15.3.	Potraktowanie protokołu nr 6 z posiedzenia ZOPI z dnia 12 grudnia 2006 r. jako najbardziej wiarygodnego do odrzucenia wniosku GDDKiA na budowę drogi w wariantcie III	Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. Organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przedstawionymi w nim przebiegami wariantu realizacji inwestycji.
2.15.4.	Analizę pełnej dokumentacji sprawy zgromadzonej w pierwszym i obecnym postępowaniu	Organ przed wydaniem decyzji dokonał analizy wszystkich zgromadzonych w toku prowadzonego postępowania dokumentów od dnia jego wszczęcia.
2.15.5.	O nie wydanie decyzji środowiskowej na budowę drogi w wariantcie III	W sprawie nie wystąpiły przesłanki do odmowy zgody na realizację inwestycji.
UWAGI I WNIOSKI – drugi termin „21 dni” w Mieście i Gminie Radzymin (17 sierpnia 2011 r. – 6 września 2011 r.)		
3.	Towarzystwo na Rzecz Środowiska (wniosek z dnia 5 września 2011 r.)	
3.1.	Wniosek o dopuszczenie Stowarzyszenia „Towarzystwo na rzecz środowiska” do udziału w postępowaniu na prawach strony	RDOS w Warszawie ostatecznym postanowieniem z dnia 1 grudnia 2011 r. odmówił dopuszczenia Towarzystwa na Rzecz Środowiska do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.
4.	Sołtys wsi Nowy Janków, Sołtys Wsi Ciemne (wniosek z dnia 5 września 2011 r.)	
4.1.	Raport oos z kwietnia 2011 r. uwzględnia większość zmian w środowisku a jego zawartość świadczy o tym, że wariant III jest najgorszym rozwiązaniem dla budowy drogi S8. Mimo to GDOŚ w postanowieniu z dnia 13 czerwca 2011 r. uzgadniającym realizację przedsięwzięcia według wariantu III	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i

	<p>powołuje się na ustalenia KOPI z 2007 r., które nie posiadało takiej wiedzy na temat środowiska, jakie jest w nowym raporcie</p>	<p>III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>
4.2.	<p>Wnioskodawcy kwestionują wiarygodność materiału zawartego w opracowaniu „Studia Ogród”, na które w swoim postanowieniu powołuje się GDOS</p>	<p>Odpowiedź w tym zakresie znajduje się przy odpowiedzi na zarzut nr 3.</p>
4.3.	<p>Z analizy ostatecznego opracowania raportu ooś wynika, że nie są ujęte wszystkie budynki wznoszone przy planowanej trasie. Dotyczy to wsi Ciemne i Dybowa Kolonii</p>	<p>Aktualizacja stanu zagospodarowania terenu realizacji inwestycji została dokonana w aktualizacji raportu ooś z lutego 2020 r. i aktualizacji stanu zagospodarowania z sierpnia 2018 r. Mapy dołączone do ww. opracowań pozwalają na dokładne zlokalizowanie wszystkich zabudowań znajdujących się przy przedmiotowej inwestycji.</p>
4.4.	<p>Wypisy i wyrisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie są przez Urząd Miasta i Gminy Radzymin w pełni wykazane. Dołączono dwie Uchwały Rady.</p>	<p>Dla inwestycji polegającej na budowie drogi krajowej nie wymagana jest zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.</p>
4.5.	<p>Wnioskodawcy celowym uważają niewykazanie lasu ██████████, który we wszystkich innych opracowaniach istniał i istnieje</p>	<p>Lasy prywatne zostały uwzględnione w raporcie ooś (por. schemat na załączniku nr 23 do raportu ooś).</p>
4.6.	<p>Opracowanie marginalizuje sprawę stosunków wodnych, przerzucając ten temat do opracowania na etapie projektu technicznego. Uwaga, że budowa drogi w III wariantcie stanowi bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo zalania terenu wsi Dybów Kolonii i Kozłówka przez wodę</p>	<p>Odpowiedź w tym zakresie znajduje się przy odpowiedzi na zarzut nr 12.</p>
4.7.	<p>Wariant III jest najgorszym z możliwych, najdroższym, niszczącym środowisko, powodującym pogorszenie sytuacji materialnej wielu</p>	<p>Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu ooś</p>

	rodzin, jest budową obwodnicy dla obwodnicy	z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.
4.8.	Wnioskodawcy nie zgadzają się z treścią uzgodnienia GDOŚ realizacji przedsięwzięcia w III wariantcie	Poziom ogólności uwagi uniemożliwia odniesie się do niej.
4.9.	Należy zainteresować się materiałami wyjściowymi do raportu oos, a nie dawać wiary wyjaśnieniom, które zaprzeczają treściom zawartym w raporcie	Organ stwierdza, iż przedłożony raport oos spełnia wymagania art. 52 ustawy Poś i pozwolił na dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W dalszym zakresie poziom ogólności uwagi uniemożliwia odniesie się do niej.
4.10.	Podtrzymanie stanowiska dotyczącego niezgodności z planem zagospodarowania przestrzennego gminy i województwa	Dla inwestycji polegającej na budowie drogi krajowej nie wymagana jest zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy i województwa.
4.11.	Podtrzymanie wniosku o włączenie do sprawy wszystkich pism składanych w pierwszym etapie postępowania przez mieszkańców Ciemnego, Dybowa, Kozłówka i Jankowa Nowego, sołtysów, pełnomocnika mieszkańców. Wniosek o włączenie do sprawy pism kierowanych do innych instytucji, jak GDDKiA i załączników tych pism a kierowanych do wiadomości RDOŚ w Warszawie	Organ dokonał analizy wszystkich dokumentów zgromadzonych w toku prowadzonego postępowania od dnia jego wszczęcia. Ciężar dowodowy obciąża nie tylko organ i wnioskodawcę ale także i strony postępowania jeśli wyciągają z określonego dokumentu poparcie swoich racji. Wobec czego pisma kierowane do innych instytucji mogły być włączone do materiału dowodowego o ile spełniłyby wymagania art. 75 Kpa i zostały wniesione przez podmioty uprawnione.
4.12.	Raport marginalizuje zagadnienia środowiska na przebiegu pozostałych wariantów, w tym również istnienie wielu korzyści ekologicznych. Prowadząc drogę w III wariantcie	Odpowiedź w tym zakresie znajduje się przy odpowiedzi na zarzut nr 22.

	doprowadzi się do likwidacji wielu gatunków roślin i zwierząt – potwierdzenie tego jest w raporcie	
4.13.	Uwaga, że w toku obecnej dyskusji powinno się powrócić do wcześniejszych, odrzuconych wariantów	Organ jest zobowiązany do analizy tylko wariantów przedstawionych przez inwestora we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
4.14.	Wniosek o odrzucenie wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności	Wniosek nieuwzględniony. W sprawie istnieje konieczność objęcia ochroną wyjątkowo ważnego interesu strony i innego interesu społecznego. Szerzej w odpowiedzi na zarzut nr 34.
4.15.	Podtrzymanie uwag i wniosków przekazanych w piśmie z dnia 15 lipca 2011 r.	Organ odniósł się w pkt 2 tabeli
4.16.	Wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej	W sprawie została przeprowadzona rozprawa administracyjna a kolejne ich przeprowadzenie nie przyczyni się do wyjaśnienia sprawy.
4.17.	Wniosek o odrzucenie wniosku GDDKiA z 8 listopada 2007 r. na budowę drogi S8 w III wariacie	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.

Podkreślić należy, że w ramach udziału społeczeństwa uwagi i wnioski wniosły także strony przedmiotowego postępowania. Także poza ramami udziału społeczeństwa strony na etapie postępowania pierwszoinstancyjnego wniosły liczne uwagi i wnioski, który zostały rozpatrzone pod kątem podnoszonych zarzutów w niniejszych tabelach.

**UWAGI I WNIOSKI – rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa,
zorganizowana przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 17 lipca 2008 r. w Radzyminie**

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	<p>Jacek Orych – Radny Miasta Marki przedłożył Uchwałę Rady Miasta Marki z dnia 21 lutego 2007 r. (druk nr 33) w sprawie przyjęcia „Stanowiska Rady Miasta Marki w sprawie drogi ekspresowej S-8” w której załączniku przedstawiono poniższe postulaty</p>	
1.1.	<ul style="list-style-type: none"> a. Wskazanie wariantu I jako najbardziej korzystnego dla miasta b. Organizacja węzła „Zielonka 2” musi umożliwiać płynny zjazd z drogi S8 na drogę wojewódzką nr 631 w kierunku Nieporętu oraz wyjazd drogi 631 na drogę S8 w kierunku Warszawy c. Sprzeciw wobec wprowadzenia ruchu z autostrady A2 w rejon Miasta Marki bez możliwości omięcia drogi krajowej nr 8 (Al. Piłsudskiego) d. Wniosek o uwzględnienie w projekcie połączenia pośredniego ulicy Fabrycznej (droga powiatowa nr 4354W) z drogą ekspresową S8 e. Wniosek o uwzględnienie w projekcie odpowiednich zabezpieczeń przeciwhałasowych, zwłaszcza w rejonie osiedla mieszkaniowego przy ul. Kosynierów f. Wniosek o uwzględnienie w projekcie możliwość korzystania z pieszych i rowerowych szlaków turystycznych w rejonie „Horowego Bagna” i jeziora Czarnego 	<ul style="list-style-type: none"> a. Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań. b. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że w proponowanym rozwiązaniu przeprowadzono bezkolizyjnie ruch z trasy S8 z kierunku południowo - zachodniego na północ, w stronę Nieporętu. Prognozowany ruch tej relacji jest ponad dwukrotnie większy od pozostałych relacji skrajnych, które poprowadzono poprzez skrzyżowania skanalizowane, zaprojektowane na drodze 631, na której przewiduje się sygnalizację świetlną również dla ruchu rowerowego. Zaprojektowany węzeł charakteryzuje się minimalną zajętością terenu w rejonie jeziora Czarnego, gdzie poprowadzono jedną łącznicę węzła w poziomie terenu. Niezależnie od powyższego wskazać należy, że kwestie zjazdów nie wchodzi w zakres postępowania środowiskowego. c. Nie dotyczy prowadzonego postępowania d. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że

		<p>nie przewidziano wykonania dodatkowego węzła ze względu na niezgodność takiego rozwiązania z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (połączenie S8 z ul. Fabryczną jest niemożliwe ze względu na konieczność zachowania odległości między węzłami 5 km). Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.</p> <p>e. Wniosek uwzględniony. W pkt 3.1. sentencji decyzji organ nałożył na inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie. Natomiast osiedle przy ulicy Kosynierów nie znajduje się w zasięgu analizowanej inwestycji.</p> <p>f. Trasa nie koliduje z istniejącymi szlakami turystycznymi.</p>
2.	<p>██████████ – wnioski złożone ustnie oraz pisemnie do protokołu (pismo z dnia 7 marca 2002 r., pismo z dnia 21.01.2002 r. Komitetu Protestacyjnego, pismo z dnia 21.01.2002 r. mieszkańców wsi Ciemne)</p>	
2.1.	<p>Wyraził poparcie dla wariantu społecznego</p>	<p>Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>
2.2.	<p>Wniosek o uchylenie uchwały Rady Miasta i Gminy Radzymin nr 460/XXXVII/2001 z dn. 7 grudnia</p>	<p>Organ nie ma możliwości i podstaw prawnych do uchylania uchwał miast i gmin.</p>

	2001 r. dotyczącej przebiegu drogi ekspresowej z Warszawy do Białegostoku przez wsie Janków Nowy, Ciemne, Dybów Kolonia	
2.3.	Sprzeciw wobec realizacji wariantu tzw. obwodnicy do obwodnicy	<p>Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu ooś z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu ooś (raport ooś z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>
2.4.	Protest wobec przebiegu trasy S8 przez wspomniane miejscowości oraz wieś Nadma kol. Kozłówek	<p>Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu ooś z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu ooś (raport ooś z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>

2.5.	Zarzut nieuwzględnienia przy planowaniu trasy wyników badań służb ochrony środowiska oraz norm europejskich	Organ stwierdza, iż przedłożony raport oos został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Poziom ogólności uwagi uniemożliwia odnieść się do niej.
2.6.	Zarzut niejasnych kryteriów wyboru wariantu trasy oraz utrudniania dostępu do informacji, a także podejmowania ważnych decyzji bez konsultacji z mieszkańcami	W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 wg wariantu III (analiza wielokryterialna uwzględniona w raporcie oos ze stycznia 2011r.). Wynikiem przeprowadzonych w raporcie oos analiz, było wybranie wariantu III jako najkorzystniejszego pod względem ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Świadczy to o prawidłowo zastosowanych parametrach oceny wariantów. Wariant ten został wybrany po uwzględnieniu wszystkich z analizowanych kryteriów. W odniesieniu do „utrudniania dostępu do informacji, a także podejmowania ważnych decyzji bez konsultacji z mieszkańcami”, wskazać należy iż ocena mieszkańców nie może być jedyną przesłanką do zmiany wariantu. Podkreślić należy, że organ I instancji, zgodnie z ustawą Poś, przeprowadził udział społeczeństwa, tj. konsultacje społeczne odbywające się już w ramach prowadzonego postępowania.
2.7.	Żądanie odwołania uchwały; protest wobec przebiegu planowanej trasy przez wieś Ciemne	Organ nie ma możliwości i podstaw prawnych do uchylania uchwał.
2.8.	Żądanie wycofania wszelkich projektów przebiegu planowanej trasy przez wieś Ciemne	Sprzeciw społeczny nie stanowi podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3.	██████████ – pełnomocnik mieszkańców wsi Ciemne – wnioski złożone pisemnie do protokołu (pismo z dnia 28 lutego 2007 r.)	
3.1.	Poparcie dla realizacji planowanej trasy S8 wg wariantu III (dawny wariant I z 2000 r.)	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i

		<p>III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>
4.	██████████ – Przewodniczący Stowarzyszenia Rady Osiedla Malinowa – wnioski złożone ustnie i pisemnie do protokołu (pismo z dnia 26 lutego 2007 r.)	
4.1.	Negatywne zaopiniowanie wariantu I oraz wariantu II „samorządowego”	<p>Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oos z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.</p>
4.2.	Zarzut zniekształceń ustaleń Komitetu Społecznego zawiązanego w 2004 r. w odniesieniu do wariantu II „samorządowego”. Wg wnioskodawców wariant ten uległ modyfikacji bez uwzględnienia stanowiska Komitetu	<p>Nie dotyczy prowadzonego postępowania. Ustalenia Komitetu Społecznego przeprowadzone były w 2004 r., natomiast wniosek inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony w 2007 r.</p>
4.3.	Ządanie wprowadzenia niezbędnych modyfikacji do wariantu II lub wyboru wariantu przebiegu planowanej trasy S8, który nie będzie naruszał	<p>Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem</p>

	<p>żywotnych interesów pobliskich osiedli ludzkich i niszczył unikalną przyrodę w ich otoczeniu.</p> <p>Proponowany jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wariant „społeczny II” będący modyfikacją wariantu II „samorządowego”, zakładający możliwie najprostszy przebieg drogi ekspresowej S8 na odcinku Kobyłka-Radzymin, a w związku z tym krótszy i bardziej efektywny ekonomicznie oraz bardziej bezpieczny dla ruchu pojazdów, zakładający jednocześnie najmniejszy stopień degradacji środowiska naturalnego - wariant Komitetu Społecznego pozytywnie zaopiniowany przez Radę Miejską w Radzyminie Uchwałą nr 286/XXIII/2005 z dnia 25 lutego 2005, przebiegający przez obecne tereny przekazane organizacji Caritas - wariant III 	<p>poszczególnych uwarunkowań. Organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przebiegiem drogi w nim określonym.</p>
5.	██████████ – wnioski złożone ustnie do protokołu z rozprawy.	
5.1.	Sprzeciw wobec prowadzenia drogi przez Dybów, na terenie którego znajdują się duże gospodarstwa rolne	Sprzeciw społeczny nie stanowi podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5.2.	Sprzeciw wobec realizacji inwestycji wg wariantu III	Sprzeciw społeczny nie stanowi podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5.3.	Wniosek o poprowadzenie drogi za budynkami Caritasu od strony Słupna	Organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przebiegiem drogi w nim określonym.
6.	██████████ – wniosek złożony ustnie do protokołu z rozprawy.	
6.1.	Wniosek o budowę węzła zamiast wiaduktu w rejonie ul. Korczaka	Organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przebiegiem drogi w nim określonym.
7.	Włodzimierz Stanisławski – sołtys Nowego Jankowa - wniosek złożony ustnie do protokołu z rozprawy.	
7.1.	Wyrażenie poparcia dla wariantu społecznego, który jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu o oś

		z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.
8.	[REDAKTOWANE] – pismo z dnia 17 lipca 2008 r. wniosek złożony pisemnie do protokołu	
8.1.	Zaprojektowanie i wykonanie przejścia nad trasą projektowaną i obecnie istniejącą patrząc od strony Radzymina tj. na wysokości ul. Słowackiego w stronę Dybowa Kolonii przy nowo powstającej parafii oraz wykonanie dodatkowego zjazdu z trasy przy wiadukcie na ul. Korczaka w kierunku na Kraszew Stary	Organ jest związany wnioskiem o wydanie decyzji i przebiegiem drogi w nim określonym.

W odpowiedzi na wniosek Sołtysa wsi Nowy Janków, Sołtysa wsi Ciemne i Sołtysa Dybowa Kolonii (z dnia 15 lipca 2011 r. i z dnia 5 września 2011 r.) o włączenie do postępowania wszystkich złożonych w pierwszym postępowaniu pism wystosowanych przez mieszkańców, sołtysów, Sołtysa wsi Ciemne jako pełnomocnika mieszkańców wniosków, wyjaśnień, odwołań, dowodów i to kierowanych do RDOŚ w Warszawie jak i do innych instytucji a będących w materiale dowodowym przy pierwszej decyzji środowiskowej i jej zaskarżeniu, w poniższej tabeli zestawiono te wnioski i się do nich odniesiono.

UWAGI I WNIOSKI – pierwszy termin „21 dni” (29 sierpnia 2008 r. – 18 września 2008 r.)		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin – Zbigniew Piotrowski (wniosek z dnia 2 września 2008 r.)	
1.1.	Wniosek o wprowadzenie rozwiązania układu komunikacyjnego, zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina	Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowane w niej warianty przebiegu trasy. Jednocześnie nie jest

		właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
2.	Mieszkańcy wsi Ciemne, Nowy Janków, Dybów Kolonia, Nadma (wnioski z dnia 17 września 2008 r.)	
2.1.	Zgłoszenie się jako strona w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym	Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.
3.	[REDAKOWANE] (wniosek z dnia 17 września 2008 r.)	
3.1.	Wniosek o odmowę wydania zgody na budowę trasy S-8 w wariantcie III ze względu na: <ul style="list-style-type: none"> – wadliwy raport oś o oddziaływaniu na środowisko, który został oparty na nieaktualnych danych sprzed 10 lat – droga nie jest uwzględniona w MPZP Miasta i Gminy Radzymin 	Ww. uwarunkowania nie stanowią podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
4.	Sołtys wsi Ciemne, Sołtys Dybowa Kolonii, Sołtys wsi Nowy Janków wraz z 85 podpisami mieszkańców wsi Ciemne, 26 podpisami wsi Nowy Janków, 22 podpisami Dybowa Kolonii, (wniosek z dnia 17 września 2008 r.)	
4.1.	Wniosek o odmowę wydania zgody na realizację budowy trasy S8 w wariantcie III. W uzasadnieniu wniosku wnioskodawca wskazał jakie jego zdaniem są błędy w dokumentacji a także moment w którym bezprawnie skierowano się ku wariantowi III	Ww. uwarunkowania nie stanowią podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5.	[REDAKOWANE] (pismo z dnia 18 września 2008 r.)	
5.1.	Wniosek o udostępnienie zeszytu z przebiegu działań informacyjno – konsultacyjnych dotyczących trasy S8	Organ stwierdza, iż Wojewoda Mazowiecki w odpowiedzi udzielonej pismem z dnia 7 listopada 2008 r., znak: WŚR.I.SK.6613/1/104/07, poinformował wnioskodawczynię, że opracowanie pt. „Sprawozdanie z działań informacyjno-konsultacyjnych” jest do

		wglądu w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie (podając dokładny adres placówki, godziny pracy i telefon kontaktowy).
6.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (wniosek z dnia 18 września 2008 r.)	
6.1.	Uzupełnienie raportu ooś o ocenę skuteczności wału ziemnego jako izolacji akustycznej i o poprawione rysunki zasięgu hałasu uwzględniające czynniki takie jak: zróżnicowane zagospodarowanie terenu, kumulacja hałasu pochodzącego od nowej trasy z hałasem z innych źródeł, w szczególności innych dróg wyższych klas, ograniczona skuteczność ekranów w rejonie ich krańców, odniesienie się do wpływu wału na warunki hydrologiczne	Raport ooś został zaktualizowany w zakresie oddziaływania akustycznego wraz z zastosowaniem środków minimalizujących. Ponadto w sprawie został nałożony obowiązek wykonania analizy porcelizacyjnej w zakresie hałasu i zanieczyszczeń powietrza, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu ograniczenia.
6.2.	Wykonanie kompensacji poprzez utworzenie nowych terenów leśnych	Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, co pozwoliło na orzeczenie licznych środków minimalizujących stwierdzone oddziaływania.
6.3.	Poprawienie raportu ooś poprzez usunięcie nieścisłości (ilości pasów ruchu, odległość trasy od rezerwatu Horowe Bagno)	Organ dokonał analizy zgromadzonego materiału. Stwierdzić należy, iż raport ooś zawiera analizę oddziaływania przedsięwzięcia na rezerwat „Horowe Bagno” wraz z przedstawieniem środków minimalizujących negatywne oddziaływanie (raport ooś z 2015 r. str. 262-277).
6.4.	Uzupełnienie raportu ooś o rzetelną ocenę walorów rekreacyjnych i zobowiązanie inwestora do zachowania ciągłości wszystkich szlaków rowerowych (m.in. wokół gminy Marki, szlak Bitwy Warszawskiej z Warszawy do Radzymina), szlak pieszy wzdłuż rzeki Czarnej	Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowane w niej warianty przebiegu trasy. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
6.5.	Zobowiązanie inwestora do uwzględnienia w projekcie drogi rowerowej wzdłuż trasy na odcinkach pozbawionych dróg serwisowych	
6.6.	Modyfikację przekroju jezdni do: jezdni dwupasmowej, chodnika dwustronnego, ścieżki rowerowej oraz stworzenie dodatkowych przejść	

	dla pieszych i przejazdów dla rowerów	
6.7.	Ograniczenie uciążliwości istniejącej trasy	Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowane w niej warianty przebiegu trasy wraz z działaniami minimalizującymi negatywne oddziaływanie.
6.8.	Potraktowanie uwag i wniosków złożonych w ramach konsultacji społecznych prowadzonych przed złożeniem wniosku wydanie decyzji środowiskowej jako uwag i wniosków w niniejszym postępowaniu	Wniosek nieprecyzyjny, nie wskazano jakie uwagi i wnioski z konsultacji społecznych mają być wzięte pod uwagę. Ponadto, wskazać należy iż uwagi i wnioski złożone poza terminem wyznaczonego przez organ na składanie uwag i wniosków nie mogą być wzięte pod uwagę.
6.9.	Wniosek o uznanie stowarzyszenia za stronę w przedmiotowym postępowaniu	Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy Poś organizacje ekologiczne, które uzasadniając to miejscem swojego działania zgłaszają chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa i złożyły wnioski w ramach tego postępowania, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony.
7.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dnia 18 września 2008 r.)	
7.1.	<p>I. Uwagi do raportu o oś:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbieżności w określeniu odległości pasa drogowego drogi S-8 od rezerwatu „Horowe Bagno” czynią niewiarygodnym wniosek 2. Brak uwzględnienia redukcji natężenia hałasu wskutek zastosowania wzdłuż drogi wału ziemnego 	<p>Na str. 110 i 161 raportu z kwietnia 2011 r. znajduje się informacja, że planowana trasa przebiega w odległości około 100m od granic rezerwatu. Ingerencja w rezerwat natomiast nastąpi jedynie w przypadku przebudowy fragmentu ulicy Dworkowej, będącej w skrzyżowaniu z przedmiotową inwestycją (odstępstwa w przedmiotowej sprawie były rozstrzygane osobną decyzją z lipca 2015 r. – str. 282-283 raportu z lipca 2015 r. dla zadania I).</p> <p>Odniesienie dotyczące wału ziemnego znajduje się na str. 321 raportu z lipca 2015 r. dla zadania I - „W celu zapewnienia ochrony kompleksu leśnego i terenu rezerwatu Horowe Bagno przed hałasem i</p>

		<p>zanieczyszczeniami powietrza zaprojektowano ekran ziemny o wysokości 3 m (E_9). Rozwiązanie to charakteryzuje się dużo większą skutecznością niż wał ziemny, a przy tym nie powoduje tak dużej zajętości terenu. Analiza akustyczna wykazała skuteczność akustyczną wału ziemnego na granicy rezerwatu dochodzącą tylko do 0,7 dB, natomiast ekranu ziemnego osiąga aż 6,5 dB. Ponadto, wybór tej formy zabezpieczenia (wał ziemny) wiązałby się z znaczną wycinką drzew wzdłuż drogi ekspresowej (na długości ponad 1 850 metrów), a tym samym przybliżeniem drogi do chronionego obszaru jakim jest rezerwat Horowe Bagno. Zwiększeniu uległyby w tym przypadku długości przejść dla płazów co zmniejszyłoby ich skuteczność. Dlatego też zdecydowano się, na zastosowanie rozwiązania zamiennego, które spełnia wszystkie funkcje ochronne jakie miał pełnić zalecony w decyzji środowiskowej wał ziemny. Ponadto w postanowieniu z dnia 23 listopada 2015 r. został skorygowany zapis decyzji RDOŚ w Warszawie dotyczący wykonania wału ziemnego.</p>
7.2.	II. Wskazanie najkorzystniejszego wariantu	<p>Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację i zaproponowane w niej warianty przebiegu trasy wraz z działaniami minimalizującymi negatywne oddziaływanie.</p>
7.3.	<p>III. Postulaty modyfikacji wariantu III:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odstąpienie od realizacji węzła drogowego „Zielonka 2” 2. Dodanie do projektu wykonawczego dwóch przejść dla zwierzyny dużej (o wielkości łosia) w lokalizacjach: <ol style="list-style-type: none"> a. przejście przy kompleksie leśnym Ciemne („Koziać”) w okolicy km 10+000 b. przejście pomiędzy ul. Dworską a projektowanym węzłem „Zielonka 2” - 	<p>W piśmie z dnia 19 grudnia 2016 r. OTOP odstąpiło od postulatu dotyczącego nie realizacji węzła drogowego „Zielonka 2”.</p> <p>Odnosząc się do kwestii zaplanowania przejść dla zwierząt, należy zauważyć, że „Szlaki migracyjne na badanym obszarze identyfikowano na podstawie tropów i śladów pozostawianych przez zwierzęta oraz wywiadu</p>

	<p>w okolicy 3+000 km trasy - szczególnie konieczne w sytuacji, gdyby nie został uwzględniony wniosek dotyczący rezygnacji z budowy węzła „Zielonka 2”</p>	<p>środowiskowego z miejscową ludnością. Analiza danych wykazała, że większość szlaków migracyjnych przebiega równoleżnikowo w stosunku do planowanej budowy drogi S8. Ssaki przemieszczają się pomiędzy kompleksami leśnymi wykorzystując do tego doliny cieków z mozaiką łąk, zarośli i zadrzewień oraz niewielkie przesmyki pomiędzy kompleksami leśnymi. (str. 145 raportu z kwietnia 2011 r., str. 234 raportu z lipca 2015 r. dla zadania II). Ponadto biorąc pod uwagę mapę (źródło: http://mapa.korytarze.pl/), należy zauważyć, że we wskazanych przez skarżącego lokalizacjach nie znajdują się ponadregionalne korytarze ekologiczne. Należy podkreślić również, że zgodnie z postanowieniami RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r. i 21 grudnia 2015 r. w km 4+860 zostało zaplanowane przejście dolne dla zwierząt średnich, a w km 8+658,15 przejście dolne dla zwierząt dużych pod obiektem mostowym na rzece Czarna.</p>
7.4.	<p>IV. Postulaty środowiskowych warunków do umieszczenia w decyzji środowiskowej: Warunek zachowania w trakcie budowy i eksploatacji dotychczasowych stosunków wodnych na istniejących ciekach i zbiornikach wodnych, w szczególności dotyczy to zbiorników „Korowe Bagno” i Jez. Czarne oraz rzeki Czarnej a także pozostałych leśnych oczek wodnych i innych podmokłości</p>	<p>Zapisy znajdujące się w decyzji RDOŚ w Warszawie z 2011 r. w punktach 2.20-2.23, 2.27 zabezpieczają m.in. teren przed zmianą stosunków wodnych oraz zniszczeniem zbiorników wodnych niekolidujących z przebiegiem inwestycji.</p>
7.5.	<p>Wszelkie inicjalne roboty ziemne na terenach leśnych, jak również usunięcie drzew i krzewów zdjęcie warstwy humusu, rozpoczęcie wykopów budowlanych na całej budowie, powinny być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt - czyli od 1 września do końca lutego</p>	<p>W decyzji RDOŚ w Warszawie zostały określone warunki, takie warunki jak prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz objęcie inwestycji nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in. inspekcja terenu na obecność gatunków chronionych przed zdjęciem humusu oraz pracami w obrębie brzegów cieków wodnych i zbiorników.</p>

7.6.	Na budowie należy zapewnić pełnienie stałego nadzoru przyrodniczego	W decyzji RDOŚ w Warszawie wskazał jako warunek, aby w trakcie realizacji przedsięwzięcia, inwestycja była objęta nadzorem przyrodniczym.
7.7.	Lokalizacja baz budowy, jak również miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy – poza obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 póź. 880, z póź. zm.) powyższe dotyczy także lokalizacji składowania i/lub gospodarczego wykorzystania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów	W dokumentacji do przedmiotowej inwestycji (raport z kwietnia 2011 r. i raporty z lipca 2015 r. dla zadania I i II) nie została zawarta informacja o pobieraniu podczas prac realizacyjnych kruszyw z terenu budowy. Jedynie na str. 240 raportu z lipca 2015 r. dla zadania II została zawarta informacja, że „odpady ziemi i piasku zostaną wykorzystane jako podstawowy składnik kruszywa lub mieszanki do budowy wałów i nasypów drogowych oraz podbudów dróg”. Z informacji tej wynika, że wykorzystane zostaną jedynie odpady powstałe podczas budowy. Nie ma więc podstaw do stwierdzenia ażeby miały zostać pobierane dodatkowo kruszywa, szczególnie z obszarów chronionych. Natomiast w przypadku odpadów, zgodnie z zapisami decyzji RDOŚ w Warszawie, postanowienia RDOŚ w Warszawie z 23 listopada oraz postanowienia RDOŚ w Warszawie z 21 grudnia 2015 r. zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn należy lokalizować poza obszarami chronionymi, w tym rezerwatem przyrody „Horowe Bagno” oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.
7.8.	W projekcie założenia zieleni przydrogowej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki (których sadzenie rażąco błędnie zaleca raport oos), np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni i innych drzew owocowych, dzikiej róży, głogu, jarząbu szwedzkiego, śliwy ałyczy itp., a także iglaków płożących + wykluczenie używania torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń	RDOŚ w Warszawie w decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. nałożył warunek: dobranie gatunkowo drzew i krzewów wchodzących w skład pasa zieleni przydrożnej, tak by były one odporne na zanieczyszczenia, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni. Podczas wykonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania

		siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki, np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni, dzikiej róży, głogu, jarząbu szwedzkiego.
7.9.	Ekran (z wyjątkiem ochrony akustycznej, na węzłach drogowych) mają być wyłącznie nieprzezroczyste; wyklucza się alternatywne stosowanie rozwiązań nieskutecznych, np. naklejanie sylwetek ptaków drapieżnych i/lub system pasków	Zgodnie z zapisami decyzji RDOŚ w Warszawie i postanowienia RDOŚ z 21 grudnia 2015 r. w przypadku zamontowania ekranów akustycznych z przezroczystymi elementami, należy oznakować je za pomocą pasów poziomych lub pionowych w celu zapobiegnięcia kolizji z awifauną. Kolizje ptaków z transparentnymi powierzchniami – kompendium wiedzy. Fundacja Szklane Pułapki, Wrocław).
7.10.	Nakaz instalacji (na koszt inwestora) 500 sztuk skrzynek lęgowych w lasach Nadleśnictwa Drewnica - w terminie do 6 miesięcy po uprawomocnieniu się wydanej decyzji – różnych typów, które powinny być wykonane i zawieszane pod nadzorem OTOP + zalecenie jesienno - zimowego oczyszczania tych skrzynek ze starych gniazd w przeciągu trzech lat po ich instalacji	Jeśli chodzi o propozycję instalacji budek lęgowych, w przypadku realizacji wariantu III, należy wskazać, iż potrzeba taka nie została zidentyfikowana w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (str. 211 raportu z kwietnia 2011 r.). Z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie wynika, aby na przedmiotowym terenie licznie występowały gatunki ptaków z grupy ekologicznej dziuplaków, dla których stosuje się minimalizację oddziaływań poprzez wywieszanie budek lęgowych. Dodatkowo wprowadzony w decyzji RDOŚ w Warszawie oraz postanowieniach RDOŚ w Warszawie z 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. zapis dotyczący przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków z dopuszczeniem możliwości jej prowadzenia w terminie od 1 do 31 marca pod nadzorem ornitologicznym jest działaniem

		minimalizującym wycinkę zasiedlonych dziuplastych drzew.
7.11.	Zalecenie przerwania prac ziemnych na czas okresu lęgowego jaskółek brzegówek (maj-połowa sierpnia), w przypadku zajęcia przez te ptaki skarp wykopów na budowie	Podczas inwentaryzacji przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu ooś z 2011 r. oraz raportów z lipca 2015 r. dla zadania I i II nie zostały zinwentaryzowane jaskółki brzegówki (jedynie oknówka oraz dymówka), należy jednak przyjąć, że ze względu na to iż są to zwierzęta związane z krajobrazem wiejskich zabudowań mogą one wystąpić na przedmiotowym terenie. Biorąc pod uwagę powyższe oraz możliwość zajęcia przez te ptaki wykopów ziemnych w wykopach budowlanych, należy zauważyć, że w decyzji RDOŚ w Warszawie został zawarty zapis dotyczący objęcia nadzorem przyrodniczym całej inwestycji. Ponadto należy również podkreślić, że wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskania zezwoleń na derogacje z zakresu ochrony gatunkowej, wynikające z przepisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody w przypadku gatunków zwierząt objętych w naszym kraju ochroną, w przypadku zdiagnozowania ich obecności na etapie realizacji inwestycji.
7.12.	Wprowadzenie następujących zaleceń w zakresie monitoringu środowiskowego/przyrodniczego: a. monitoring, rozbić (kolizji) ptaków o samochody - na terenach leśnych według procedury, która będzie opracowana przez specjalistę w uzupełnionej wersji raportu ooś, b. monitoring, zajęcia skrzynek lęgowych przez ptaki - na podstawie ich corocznego oczyszczania, c. monitoring wykorzystania przez zwierzęnę przejść nad (lub pod) autostradą	Zdaniem organu nie zachodzi potrzeba rozszerzenia monitoringu o badanie śmiertelności kolizji ptaków z pojazdami mechanicznymi na oddanej do użytku drodze S8. W dokumentacji przeanalizowano ryzyko występowania zagrożeń dotyczących awifauny zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji projektowanej drogi. Największe szkody w populacjach awifauny związane są z zastosowaniem przezroczysty ekranów. Oddziaływanie to zostało jednak zminimalizowane w decyzji RDOŚ w Warszawie poprzez

		<p>zabezpieczenia w postaci pasów w przypadku zastosowania przezroczystej powierzchni. Ze względu na obszary, które przecina projektowana trasa, ewentualna śmiertelność może dotyczyć głównie okresu zimowego, gdy dochodzi do częstych zderzeń samochodów z małymi ssakami, które następnie, jako padlina zwabiają ptaki szponiaste (w tym wypadku głównie myszołowy). Szczelne wygrozdzenie pasa drogowego siatką ma na celu zabezpieczenie przed wtargnięciem małych ssaków na drogę, a zatem eliminację występowania zdarzeń z małymi ssakami i spowoduje, że gatunki szponiaste nie będą zwabiane w pobliże drogi. Z kolei zastosowane ekrany akustyczne spowodują podwyższenie pułapu lotu ptaków, co ograniczy przypadkowe zderzenia z pojazdami.</p> <p>Organ nie widzi również zasadności wprowadzania monitoringu zajęcia skrzynek lęgowych dla ptaków w sytuacji braku zidentyfikowania konieczności ich zawieszania.</p> <p>Odnosząc się natomiast do kwestii monitoringu wykorzystania przejść dla zwierząt, należy zauważyć, że zapis taki znalazł się w decyzji RDOŚ w Warszawie zarówno na etapie realizacji, jak również zawiera się w punkcie dotyczącym analizy porealizacyjnej.</p>
8.	[REDAKOWANA] (wniosek z dnia 22 września 2008 r.)	
8.1.	Odrzucenie wniosku GDDKiA w sprawie decyzji środowiskowej na budowę trasy S-8 przez wieś Ciemne	Ww. uwarunkowania nie stanowią podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
8.2.	Uwaga, że dane są sprzed 10 lat, mapa przedstawiająca przebieg trasy S8 w wariantcie III jest nieaktualna	Aktualizacja stanu zagospodarowania terenu realizacji inwestycji została dokonana w aktualizacji raportu oos z lutego 2020 r. i aktualizacji stanu zagospodarowania z sierpnia 2018 r. W powyższym, inwestor wziął po uwagę faktyczne zagospodarowanie terenu, i dokonał analizy pod względem obszarów

		chronionych akustycznie. W związku z powyższym, organ II instancji stwierdza iż przeprowadzona analiza została oparta o aktualne dane.
8.3.	Pytanie, jak budowa trasy ekspresowej ma się do wytycznych zawartych w planie miejscowym	Dla inwestycji polegającej na budowie drogi krajowej nie wymagana jest zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
UWAGI I WNIOSKI – drugi termin „21 dni” (3 lutego 2009 r. – 23 lutego 2009 r.)		
9.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin – Zbigniew Piotrowski (pismo z dnia 18 lutego 2009 r.)	
9.1.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie rozwiązania układu komunikacyjnego zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina 2. Zmiana stanowiska w sprawie trasy S-8, wniosek o „ osobistą analizę co do wyboru wariantu przebiegu korytarza drogi ekspresowej S-8” w związku z otrzymanym wnioskiem Sołectwa wsi Ciemne z dn. 20.12.2008 r. 	Organ dokonał analizy przedłożonych dokumentów w tym raporcie ooś wraz z zaproponowanymi wariantami. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów dla wariantów planowanego przedsięwzięcia.
10.	Sołtys wsi Ciemne wraz z podpisami 103 mieszkańców wsi Ciemne, 69 podpisami mieszkańców Dybowa Kolonii, 33 podpisami mieszkańców Nowego Jankowa (wniosek z dnia 22 lutego 2009 r.)	
10.1.	<ol style="list-style-type: none"> I. Wzięcie pod uwagę wniosków podtrzymujących stanowiska jakie zajęli mieszkańcy w pismach: <ol style="list-style-type: none"> 1. z dnia 17.09.2008 r. do Wojewody Mazowieckiego 2. z dnia 17.09.2008r. podpisane przez ██████████ ██████████ i ██████████ ██████████ 3. z dnia 15.12.2008 r. dot. konsultacji społecznych 4. z dnia 19.12.2008 r. skierowanego do GDDKiA dot. wycofania wniosku. II. Uznanie za stronę mieszkańców Ciemnego, Kolonii Dybów i Nowego Jankowa III. Odmowę wydania zgody na realizację przedsięwzięcia ze względu m.in. na: niepokrywanie się przebiegu drogi wg wariantu III z mpzp, uchwałami Rady Miejskiej, zahamowanie rozwoju tego regionu, ignorowanie opinii Forum Radzymińskiego i mieszkańców, przejęcia terenu przez Caritas 	<p>Ad. I pkt 1 i 2 Organ odniósł się do wskazanych wniosków w pismach w pkt 3.1 i 4.1 tabeli.</p> <p>Ad. I pkt 3 Organ nie może odnieść się do wniosku, ze względu na jego zbyt ogólne sformułowanie - brak informacji o jakie konsultacje chodzi.</p> <p>Ad. I pkt 4 Organ stwierdza, iż do czasu ostatecznego zakończenia postępowania, wniosek ma prawo cofnąć jedynie wnioskodawca.</p> <p>Ad. II Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania</p>

	<p>IV. Zakwestionowanie raportu ooś ze względu na błędy w raporcie</p> <p>V. Przeprowadzenie konsultacji społecznych</p> <p>VI. Rozpoczęcie procedury administracyjnej od początku w związku z powyższymi argumentami</p>	<p>postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.</p> <p>Ad. III</p> <p>Odpowiedź w tym zakresie jak przy odpowiedzi na zarzut nr 1 i 2.</p> <p>Ad. IV</p> <p>Organ stwierdził, iż przedłożony raport ooś spełnia wymagania art. 52 ustawy Poś i pozwolił organowi na dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.</p> <p>Ad. V</p> <p>Organ stwierdza, iż w trakcie prowadzenia postępowania, organ pierwszej instancji przeprowadził konsultacje społeczne.</p> <p>Ad. VI</p> <p>Organ dokonał analizy oraz dokonał oceny na podstawie przedłożonych dokumentów, w tym wniosku oraz raportu ooś, a także uzyskanych wymaganych prawem uzgodnień organów, a także zapewnił w postępowaniu udział społeczeństwa.</p>
11.	Stowarzyszenie Radzyńskie Forum (wniosek z dnia 23 lutego 2009 r.)	
11.1.	Wzięcie pod uwagę opinii mieszkańców przy wydawaniu decyzji	Wszystkie uwagi i wnioski zostały rozpatrzone, co nie jest jednak tożsame z ich uwzględnieniem.
11.2.	Uwaga, że najkorzystniejszym rozwiązaniem dla gminy Radzymin jest wariant II	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu ooś z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu ooś (raport ooś z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę

		wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.
UWAGI I WNIOSKI – poza terminami „21 dni”		
Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
12.	Burmistrz Miasta i Gminy Radzymin (pismo z dnia 4 lutego 2008 r.)	
12.1.	Prośba o przyspieszenie podjęcia decyzji dotyczącej uwarunkowań środowiskowych dla budowy przedmiotowej trasy	Wniosek uwzględniony.
13.	[REDAKTOWANE] (e-mail z dnia 13 lutego 2008 r.)	
13.1.	Pytania w zakresie postępowania o zmianę przeznaczenia gruntów rolnych na inne cele	Brak właściwości w tym zakresie.
14.	[REDAKTOWANE] (e-mail i pismo z dnia 4 marca 2008 r.)	
14.1.	Prośba o określenie terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej budowy odcinka trasy ekspresowej S8, obejmującą w szczególności opinię w zakresie przebiegu trasy w gminie Radzymin	Wniosek uwzględniony.
15.	[REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] (wnioski z dnia 22.08.2008 r.)	
15.1.	Wniosek o uznanie za stronę w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym	Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.
16.	[REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE]	

	<p>[redacted], [redacted], [redacted], [redacted] i [redacted] [redacted] [redacted], [redacted] i [redacted], [redacted] (wnioski z dnia 24.08.2008 r.), [redacted], [redacted] i [redacted] (wniosek z dnia 25.08.2008 r.), [redacted] (wniosek z dnia 26.08.2008 r.)</p>	
16.1.	<p>Wniosek o uznanie za stronę w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.</p>	<p>Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.</p>
17.	<p>Burmistrz Radzymina – Zbigniew Piotrowski (pismo kierowane do GDDKiA, z dnia 26 listopada 2008 r.)</p>	
17.1.	<p>Prośba o podjęcie działań w celu wprowadzenia do realizacji rozwiązania układu komunikacyjnego, zapewniającego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzymina</p>	<p>Organ dokonał analizy przedłożonych dokumentów w tym raportu oś wraz z zaproponowanymi wariantami. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów dla wariantów planowanego przedsięwzięcia.</p>
18.	<p>[redacted], [redacted], [redacted], [redacted] (wniosek z dnia 9.12.2008 r.)</p>	
18.1	<p>Wniosek o przesunięcie terminu wydania decyzji o dwa tygodnie tj. do 23 grudnia 2008 r. w związku z uzyskaniem nowych materiałów w sprawie</p>	<p>Decyzja RDOŚ w Warszawie została wydana w dniu 23 marca 2009 r.</p>
19.	<p>Sołtys wsi Ciemne (pismo kierowane do Dyrektora GDDKiA O/Warszawa, z dnia 9 stycznia 2009 r.)</p>	
19.1.	<p>Pismo w całości jest odpowiedzią na pismo GDDKiA</p>	<p>Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant III jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań, Szerzej o analizie wielokryterialnej oraz wyborze wariantu III jako preferowanego</p>

		organ odniósł się w odpowiedzi za zarzuty nr 3 (str. 90) i nr 16 (str. 103).
20.	Mieszkańcy wsi Ciemne (pisma z dnia 21.02.2009 r. i 22.02.2009 r.)	
20.1.	Zgłoszenie się jako strona w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym	Zgodnie z art. 28 Kpa stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Przytaczany artykuł nie stanowi podstawy do wydawania przez organ administracji w toku postępowania postanowień o dopuszczeniu lub odmowie dopuszczenia do udziału w sprawie w charakterze strony. W związku z powyższym stroną postępowania – o ile zachodzą przesłanki wymienione w rzeczonym art. 28 Kpa – jest się z mocy prawa.
21.	Sołtys wsi Ciemne wraz z 7 podpisami (wniosek z dnia 3 marca 2009 r.)	
21.1.	Podtrzymanie stanowiska w sprawie budowy trasy S8 zajętego w piśmie z 22 lutego 2009 r. za poprowadzeniem drogi wg wariantu II, a odrzuceniem wariantu III	Analiza wielokryterialna poszczególnych wariantów, po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych została przeprowadzona na etapie sporządzania raportu ooś z 2011 r. Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu ooś (raport ooś z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono ponowną analizę wielokryterialną, w której uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej. W związku z powyższym, organ po przeanalizowaniu ww. zagadnienia uznał wariant III za najkorzystniejszy względem poszczególnych uwarunkowań.
21.2.	Wniosek o włączenie do sprawy wymienionych	Organ odwoławczy orzekał na podstawie

	dokumentów w piśmie z 22.02.2009 r., potraktowanie ich jako dowody w sprawie, w tym również fotografii załączonych do pisma z dnia 17.09.2008 r.	całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie.
21.3.	Wniosek o odrzucenie wniosku GDDKiA dotyczącego nadania sprawie klauzuli natychmiastowej wykonalności z powodu licznych uchybień w dokumentach i dokumentacji	Szerzej w odpowiedzi na zarzut nr 34.
21.4.	Tylko trasa w wariantcie II, który popierają mieszkańcy i miejscowe władze ma umocowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, jest zgodna z planem województwa mazowieckiego, a także jest powiązana z planami powiatowymi/ węzeł wołomiński we wsi Nadma- Kozłówek	Brak konieczności badania zgodności z mpzp.
21.5.	Raport ooś nie spełnia wymogów	Uwaga na za dużym stopniu ogólności.
21.6.	Wniosek o używanie właściwych określeń dla projektowanej trasy, tj. autostrada, jak pokazują znaki na niektórych odcinkach trasy S8 Wyszaków-Radzimin	Droga S8 na terenie Warszawy i dalej przez Marki – Radzimin – Wyszaków sklasyfikowana jest jako trasa ekspresowa i zaprojektowano ją na parametrach drogi ekspresowej a nie autostrady.
21.7.	Zastrzeżenie do procedury udostępniania informacji o środowisku dot. przedmiotowej sprawy. Wnioskodawcy zarzucają, iż mimo zawartych w zawiadomieniach stwierdzeń o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, zażądano od nich określenia z którymi konkretnie dokumentami chcą się zapoznać. Ponadto, zdaniem wnioskodawców pracownik RDOŚ w Warszawie usuwał z segregatora dokumenty	Udostępnienie informacji o środowisku odbywa się poza ramami prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach udziału społeczeństwa zainteresowani nie mają wglądu do całości akt sprawy a jedynie do niezbędnej dokumentacji. W aktach sprawy brak jest potwierdzenia w postaci np. notatek pracowników o sytuacjach wskazanych przez zainteresowanych, tj. usuwaniu dokumentów z akt sprawy czy też ograniczaniu dostępu do niezbędnej dokumentacji sprawy. Organ nie może także odnieść do ww. uwag z uwagą na niewskazanie jakie konkretnie dokumenty zostały usunięte z akt sprawy i jaki to miało wpływ na możliwość wniesienia uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa.

IV. W decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. RDOŚ w Warszawie nie odniósł się do 5 wniosków OTOP, wniesionych pismem z dnia 18 września 2008 r.

Pismem z dnia 18 września 2008 r. OTOP, wniosło chęć uczestnictwa na prawach strony, jako organizacja ekologiczna, w postępowaniu prowadzonym dla przedmiotowej inwestycji oraz zgłosiło tym samym uwagi do raportu ooś. Zakres tych uwag obejmował m.in:

- 1) znaczące rozbieżności w określeniu odległości pasa drogowego drogi S-8 od rezerwatu faunistycznego „Horowe Bagno” - które czynią niewiarygodnymi wnioski zespołu autorskiego raportu „o braku oddziaływania planowanej drogi ekspresowej S-17 na etapie jej eksploatacji na ten rezerwat w szczególności w zakresie oddziaływania ponad-normatywnego hałasu o natężeniu powyżej 50 dB”;
- 2) brak uwzględnienia redukcji natężenia hałasu wskutek zastosowania ponad 1 km długości wału ziemnego o wysokości 3 metrów - wzdłuż drogi - który ma izolować akustycznie kompleks leśny z rezerwatem „Horowe Bagno” na mapie z prognozowanymi izofonami o wielkości powyżej i poniżej 50 dB.

Ponadto, OTOP podzieliło pogląd inwestora i autorów raportu ooś o wyborze do realizacji wariantu III, jako najmniej szkodzącego dla środowiska. Wskazało jednak warunki, które jego zdaniem, powinny zostać zmodyfikowane:

1. odstąpienie od realizacji węzła drogowego „Zielonka 2” czyli zjazdów z drogi ekspresowej S8 na drogę wojewódzką nr 631, które zostały zlokalizowane na lesistych podmokłościach w okolicy Jez. Czarnego (Kruczek);
2. dodanie do projektu wykonawczego dwóch przejść dla zwierzyny dużej, zlokalizowanych poza przeprawami mostowymi;
3. warunek zachowania w trakcie budowy i eksploatacji dotychczasowych stosunków wodnych na istniejących ciekach i zbiornikach wodnych, w szczególności dotyczy to zbiorników „Horowe Bagno” i Jez. Czarne oraz rzeki Czarnej, a także pozostałych leśnych oczek wodnych i innych podmokłości;
4. wszelkie inicjalne roboty ziemne na terenach leśnych, jak również usunięcie drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu, rozpoczęcie wykopów budowlanych na całej budowie powinny być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt - czyli od 1 września do końca lutego;
5. lokalizacja baz budowy, jak również miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy - poza obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy o ochronie przyrody. Powyższe dotyczy także lokalizacji składowania i/lub gospodarczego wykorzystania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów;
6. w projekcie założenia zieleni przydrogowej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki (których sadzenie rażąco błędnie zaleca raport ooś), np. bzu czarnego, derenia świdwy, śnieguliczki, dzikiej jabłoni i innych drzew owocowych, dzikiej róży, głogu, jarzębu szwedzkiego, śliwy ałyczy itp., a także iglaków płożących + wykluczenie używania torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń;
7. ekrany (z wyjątkiem ochrony akustycznej na węzłach drogowych) mają być wyłącznie nieprzeźroczyste; wyklucza się alternatywne stosowanie rozwiązań nieskutecznych, np. naklejanie sylwetek ptaków drapieżnych i/lub system pasków;
8. nakaz instalacji (na koszt inwestora) 500 sztuk skrzynek lęgowych w lasach Nadleśnictwa Drewnica - w terminie do 6 miesięcy po uprawomocnieniu się wydanej decyzji - różnych

typów, które powinny być wykonane i zawieszono pod nadzorem OTOP + zalecenie jesienno - zimowego oczyszczania tych skrzynek ze starych gniazd w przeciągu trzech lat po ich instalacji;

9. zalecenie przerywania prac ziemnych na czas okresu lęgowego jaskółek brzegówek (maj - połowa sierpnia), w przypadku zajęcia przez te ptaki skarp wykopów na budowie;
10. zalecenia w zakresie monitoringu środowiskowego:
 - monitoring rozbić (kolizji) ptaków o samochody - na terenach leśnych według procedury, która będzie opracowana przez specjalistę w uzupełnionej wersji raportu ooś,
 - monitoring zajęcia skrzynek lęgowych przez ptaki - na podstawie ich corocznego oczyszczania,
 - monitoring wykorzystania przez zwierzęnę przejeść nad (lub pod) drogą.

Spośród ww. uwag kwestią sporną, bo nieuwzględnioną zdaniem Sądu, były: pkt 4, 5, 9 i 10 ale tylko w zakresie monitoringu rozbić (kolizji) ptaków o samochody. Wobec powyższego, organ odwoławczy przedstawia wyjaśnienia w tym zakresie wskazując dodatkowo, że wszystkie pozostałe uwagi OTOP zostały szczegółowo rozpatrzone w decyzji organu I instancji (por. decyzja RDOŚ w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r. str. 44-47).

Ad. 4. Wszelkie inicjalne roboty ziemne na terenach leśnych wraz ze zdjęciem warstwy humusu, jak również rozpoczęcie wykonania wykopów budowlanych na całej budowie powinny być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt - czyli od 1 września do końca lutego.

W decyzji RDOŚ w Warszawie uwzględniono takie warunki, jak prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz objęcie inwestycji nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in. inspekcja terenu na obecność gatunków chronionych przed zdjęciem humusu oraz pracami w obrębie brzegów cieków wodnych i zbiorników. Należy również podkreślić, że wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskania zezwoleń na derogacje z zakresu ochrony gatunkowej, wynikające z przepisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody w przypadku gatunków zwierząt objętych w naszym kraju ochroną, w przypadku zdiagnozowania ich obecności na etapie realizacji inwestycji. Mając powyższe na uwadze, zdaniem GDOŚ ww. zabezpieczenia są adekwatne do rozpoznanych oddziaływań.

Ad. 5. Lokalizacja baz budowy, jak również miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy - poza obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy o ochronie przyrody. 1. Powyższe dotyczy także lokalizacji składowania i/lub gospodarczego wykorzystania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów.

W dokumentacji do przedmiotowej inwestycji (raport ooś z kwietnia 2011 r. i raporty z lipca 2015 r. dla zadania I i II) nie została zawarta informacja o pobieraniu podczas prac realizacyjnych kruszyw z terenu budowy. Jedynie na str. 240 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II wskazano, że „odpady ziemi i piasku zostaną wykorzystane jako podstawowy składnik kruszywa lub mieszanki do budowy wałów i nasypów drogowych oraz podbudów dróg”. Z informacji tej wynika, że wykorzystane zostaną jedynie odpady powstałe podczas budowy. Nie ma więc podstaw do stwierdzenia, aby miały zostać pobierane dodatkowo kruszywa, szczególnie z obszarów chronionych, co czyni zarzut niezasadnym. Wyjaśniając kolejne należy wskazać, że zgodnie z decyzją RDOŚ w Warszawie (co zostało uszczegółowiono postanowieniami na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko) zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn należy lokalizować poza obszarami

chronionymi, w tym rezerwatem przyrody „Horowe Bagno” oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Ad. 9. Zalecenie przerywania prac ziemnych na czas okresu lęgowego jaskółek brzegówek (maj – połowa sierpnia), w przypadku zajęcia przez te ptaki skarpy wykopów ziemnych w wykopach budowlanych.

Podczas inwentaryzacji przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu o oś z 2011 r. oraz raportów z lipca 2015 r. dla zadania I i II nie zostały zinwentaryzowane jaskółki brzegówki (jedynie oknówka oraz dymówka). Należy jednak przyjąć, że ze względu na to iż są to zwierzęta związane z krajobrazem wiejskich zabudowań mogą one wystąpić na terenie objętym przedmiotowym przedsięwzięciem. Biorąc pod uwagę powyższe oraz możliwość zajęcia przez te ptaki wykopów ziemnych w wykopach budowlanych, należy zauważyć, że w decyzji RDOS w Warszawie został zawarty warunek dotyczący objęcia nadzorem przyrodniczym całej inwestycji. Ponadto, należy również podkreślić, że wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskania zezwoleń na derogacje z zakresu ochrony gatunkowej, wynikające z przepisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody w przypadku gatunków zwierząt objętych w naszym kraju ochroną, w przypadku zdiagnozowania ich obecności na etapie realizacji inwestycji. Zdaniem tut. organu takie działania minimalizujące są adekwatne do zdiagnozowanego oddziaływania realizacji przedsięwzięcia.

Ad. 10. Wprowadzenie obowiązku monitoringu śmiertelności kolizji ptaków z pojazdami mechanicznymi na oddanej do użytku drodze S8 – na etapie eksploatacji tego przedsięwzięcia.

Zdaniem GDOŚ nie zachodzi potrzeba rozszerzenia monitoringu o badanie śmiertelności kolizji ptaków z pojazdami mechanicznymi na oddanej do użytku drodze S8. Należy zaznaczyć, iż w dokumentacji przeanalizowano ryzyko występowania zagrożeń dotyczących awifauny zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji projektowanej drogi. Największe szkody w populacjach awifauny związane są z zastosowaniem przezroczysty ekranów. Oddziaływanie to zostało jednak zminimalizowane w decyzji RDOS w Warszawie poprzez zabezpieczenia w postaci pasów w przypadku zastosowania przezroczystej powierzchni. Ze względu na obszary, które przecina projektowana trasa, ewentualna śmiertelność może dotyczyć głównie okresu zimowego, gdy dochodzi do częstych zderzeń samochodów z małymi ssakami, które następnie, jako padlina zwabiają ptaki szponiaste (w tym wypadku głównie myszołowy). Szczelne wygrozdzenie pasa drogowego siatką ma na celu zabezpieczenie przed wtargnięciem małych ssaków na drogę, a zatem eliminację występowania zdarzeń z małymi ssakami i spowoduje, że gatunki szponiaste nie będą zwabiane w pobliże drogi. Z kolei zastosowane ekrany akustyczne spowodują podwyższenie pułapu lotu ptaków, co ograniczy przypadkowe zderzenia z pojazdami.

Ponadto, w toku prowadzonego postępowania strony skarżące przy piśmie z dnia 28 marca 2013 r. wniosły do WSA w Warszawie o dopuszczenie recenzji raportu o oś z dnia 18 marca 2013 r. wykonanej przez dr ██████████. W miejscu tym należy zaznaczyć, iż GDOŚ w swojej odpowiedzi z dnia 17 kwietnia 2013 r. na ww. pismo stron odniósł się do zarzutów wskazanych w ww. recenzji. Niemniej jednak realizując wskazania WSA w Warszawie wyjaśnia, co następuje.

W zakresie inwentaryzacji zoologicznej odstąpiono od zdiagnozowania (poznania) w terenie stanu i rozmieszczenia ryb, mięczaków i pajaków występujących na obszarze, który będzie objęty oddziaływaniem budowy omawianego odcinka drogi ekspresowej S-8. Dodatkowo zdaniem autorki wykonywane prace, w szczególności ziemne, oraz budowa mostu nad rzeką Czarną będą w sposób znacząco negatywny oddziaływać na wymienione powyżej zwierzęta.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie z kwietnia 2011 r. „na podstawie dostępnych dokumentów gospodarczych i danych pochodzących z inwentaryzacji dopływów Kanału

Żerańskiego oraz obserwacji terenowych, w składzie ichtiofauny występującej (stale lub okresowo, mniej lub bardziej licznie) w systemie rz. Czarna wymienić należy następujące gatunki: szczupak, płoć, lin, słonecznica, kiełb, różanka, karaś pospolity, karaś srebrzysty, karp, śliz, piskorz, ciernik, cierniczek, okoń i jazgarz (...). Wpływ dróg na ryby w rzekach jest znikomy, ewentualne oddziaływania mogą wystąpić w fazie realizacji, gdy prace prowadzone są bezpośrednio w korycie rzeki bądź w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Są to oddziaływania krótkotrwałe i odwracalne” (str. 159). Na str. 213 raportu ooś sporządzonego w ramach ponownej oceny dla zadania I – „Projekt i budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku I węzeł „Marki” (bez węzła) - węzeł „Kobyłka” - odcinek B od węzła „Drewnica” do węzła „Kobyłka” km 0+521,66 - km 6+450,26” (lipiec 2015 r.), dalej: raport ooś z lipca 2015 r. dla zadania I, zamieszczona została informacja o ichtiofaunie jeziora Czarnego, w którym występują głównie eurytypowe gatunki ryb odporne na niekorzystne czynniki środowiska, jak: płoć *Rutilus rutilus*, krap *Blicca bjoerkna*, karp *Cyprinus carpio*, karaś srebrzysty *Carassius auratus gibelio*, słonecznica *Leucaspis delineatus*, lin *Tinca tinca*, szczupak *Esox lucius* i okoń *Perca fluviatilis* (informacje pochodzą z wywiadów z wędkarzami, informacji własnych autorów, niepublikowanych badań prowadzonych w latach poprzednich). Autorzy informują również, że „jedynym aktualnie zidentyfikowanym zagrożeniem jest likwidacja istniejących, zasiedlonych przez gatunki objęte ochroną, zbiorników wodnych. W zbiorniku wodnym (ok. 6+100 km drogi S8) w sąsiedztwie węzła „Kobyłka” w 2009 r. była stwierdzona strzebla błotna, gatunek priorytetowy wg Dyrektywy Siedliskowej. Badania w 2013 r. nie potwierdziły obecności tej ryby. Aktualnie zbiornik jest zanieczyszczony i zasiedlony jest przez karasia srebrzystego *Carassius gibelio*, który jako gatunek obcy nie wymaga podejmowania działań ochronnych” (str. 221-222).

Dodatkowo, podczas badań uzupełniających, przeprowadzonych dla sporządzenia ww. raportu ooś, z grupy mięczaków został zinwentaryzowany ślimak winniczek *Helix pomatia*, który ze względu na powszechność swojego występowania nie został uwzględniony na warstwach SHP i mapach (str. 214).

Odnosząc się do obecności w okolicy budowy gatunku pająka tygrzyka paskowanego *Argiope bruennichi*, podanego przez autorkę pisma jako objętego ochroną ścisłą, należy zaznaczyć, że gatunek ten od 2011 r. nie jest w Polsce objęty ochroną prawną, o czym świadczy fakt braku jego obecności w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2011 r. Nr 237 poz. 1419). Należy również podkreślić, że wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskania zezwoleń na derogacje z zakresu ochrony gatunkowej, wynikające z przepisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody w przypadku gatunków zwierząt objętych w naszym kraju ochroną, w sytuacji zdiagnozowania ich obecności na etapie realizacji inwestycji.

Jeżeli chodzi o oddziaływanie obiektu mostowego na rzece Czarnej, dostosowanego do pełnienia funkcji przejścia dolnego dla zwierząt dużych to zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie z lipca 2015 r. o oddziaływaniu na środowisko dla zadania II – „węzeł „Kobyłka” (bez węzła) – węzeł „Radzymin Płd.” - Projekt i budowa odcinka drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.”) (dalej: raport ooś z lipca 2015 r. dla zadania II) oraz przekrojem tego obiektu przedstawionym w załączniku nr 6 (zeszyt II/2), jego filary nie zostaną posadowione w korycie rzeki. Na str. 290 została zamieszczona informacja, że „zgodnie z projektem budowlanym brzegi rzeki Czarna zostaną umocnione gabionami na łącznej długości 71 m. Umocnienie brzegów rzeki zostanie wykonane w zamian istniejących obecnie wybetonowanych skarp rzeki na długości ok. 52 m. Warunki dotyczące rozwiązań technicznych konstrukcji obiektu mostowego MS-8 oraz projektowanego umocnienia skarp rzeki zostały

uzgodnione z zarządcą cieków, tj. Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie. Natomiast na str. 33 inwestor uszczegóławia, iż „w celu ochrony budowli hydrotechnicznej, przed przystąpieniem do wykonywania ław fundamentowych należy wykonać zabezpieczenie wykopu w formie ścianek szczelnych wbitych wokół fundamentów. Wykorzystanie ścianek szczelnych zapobiegnie ewentualnym uszkodzeniom umocnionych brzegów rzeki”.

Ponadto, w decyzji RDOŚ w Warszawie z 2 grudnia 2011 r. (co zostało uszczegółowione na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko) w odniesieniu do minimalizacji oddziaływań planowanej inwestycji m.in. na wymienione w treści uwagi grupy zwierząt zostały wprowadzone warunki, takie jak:

- zabezpieczenie wód rzeki Czarnej przed możliwością przedostania się do niej materiałów używanych podczas budowy;
- ograniczenie do niezbędnego minimum robót polegających na ingerencji w koryto rzeki Czarnej, a w razie konieczności prowadzenie prac poza okresem tarła ryb;
- uszczegółowienie lokalizacji zapleczy budowy, baz materiałowych, miejsc składowania odpadów oraz parkingów sprzętu i maszyn m.in. poza doliną rzeki Czarnej;
- objęcie inwestycji nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in. inspekcja terenu na obecność gatunków chronionych przed zdjęciem humusu oraz pracami w obrębie brzegów cieków wodnych i zbiorników.

Ograniczenie badań wyłącznie do poznania awifauny lęgowej, z odstąpieniem od rozpoznania występowania ptaków w cyklu całorocznym, czyli z uwzględnieniem zespołu ptaków okresu wiosennego i późnego lata, jak również całego okresu zimowego. Nie zostały także rozpoznane, jak również zwałoryzowane pod kątem przydatności dla tej gromady kregowców charakterystyczne siedliska zimowego bytowania, w szczególności żerowania.

Odnosząc się do zbyt krótkiego okresu przeprowadzenia badań inwentaryzacyjnych na potrzeby sporządzenia raportu z 2011 r., należy zaznaczyć, że zostały one przeprowadzone w maju, czerwcu i lipcu (dodatkowo jedna kontrola w sierpniu). Uzupełnione zostały na potrzeby sporządzenia raportów na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Badania uzupełniające dla zadania I (raport o oś z lipca 2015 r. dla zadania I) zostały przeprowadzone w terminach: 12 lutego, 17 marca, 22 kwietnia, 7 maja oraz 20-21 maja 2015 r. (str. 178). Natomiast w przypadku sporządzania raportu o oś z lipca 2015 r. dla zadania II, badania obejmowały miesiące marzec – kwiecień i w ich zakresie nastąpiła weryfikacja m.in. stanowisk ptaków (str. 145). Należy zaznaczyć, że prowadzone badania sprowadzały się do ustalenia zróżnicowania występujących na badanym terenie ptaków. Na podstawie obserwacji migracji jesiennych czy wiosennych nie można określić składu gatunkowego zasiedlającego teren inwestycji. Straty w zakresie siedlisk ptaków będą dotyczyły przede wszystkim awifauny lęgowej, bowiem to ona utraci miejsca w których się rozmnaża. Należy więc zauważyć, że inwentaryzacja dla raportu z 2011 r. objęła swoim zakresem najważniejszy dla ptaków okresie Ptaki żerujące i zimujące w okolicy zawsze będą w stanie znaleźć alternatywne miejsca do żerowania i zimowania, natomiast straty w siedliskach ptaków lęgowych będą trwałe. Z tego względu gatunki te zostały poddane szczegółowej analizie i dla nich zostały sformułowane warunki minimalizujące wpływ planowanej inwestycji zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie m.in. przeprowadzenie wycinki poza okresem lęgowym ptaków (rozszerzone w postanowieniach RDOŚ w Warszawie z 23 listopada 2015 i 21 grudnia 2015 r. jedynie o możliwość wycinki w tym okresie ale jedynie pod nadzorem ornitologa). *W awifaunie lęgowej autorzy raportu nie umieścili gatunków, które zostały potwierdzone w okolicy planowanej inwestycji takich jak: kruk, pełzacz ogrodowy, jaskółka dymówka, puszczyk. Ze względu na brak kontroli*

budynków przeznaczonych do rozbiórki nie zostały wykryte potencjalnie mogące tam wystąpić gatunki sów: pójdzka i płomykówka. Ponadto ze względu na zbyt późne rozpoczęcie badań (po 20 maja 2010 r.) mogły nie zostać wykryte wszystkie stanowiska lęgowe dzięciołów.

Odnosząc się do kwestii zbyt późno rozpoczętych badań terenowych należy zaznaczyć, że badania te zostały dodatkowo uzupełnione w raportach z lipca 2015 r. dla zadania I i II, o czym mowa w punkcie powyżej. Z dokumentów tych wynika, iż na badanym terenie został zinwentaryzowany kruk (str. 201 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II oraz str. 205 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I). Ponadto, pomimo braku stwierdzenia pełzacza ogrodowego i jaskółki dymówki, zostały stwierdzone: pełzacz leśny (str. 224 raportu ooś z kwietnia 2011 r. oraz str. 205 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I) oraz jaskółka oknówka (str. 222 raportu ooś z kwietnia 2011 r. oraz str. 202 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I). Brak zinwentaryzowania kruka na etapie przeprowadzania badań do raportu z 2011 r. nie miało jednak wpływu na stwierdzone oddziaływania na tę grupę zwierząt oraz zaproponowane dla nich działania minimalizujące. W przypadku inwentaryzacji sów w tym wspomnianego puszczyka, pójdzki i płomykówki podczas badań terenowych do raportu ooś z 2011 r. w trakcie „wizyt wieczornocnych podjęto próbę stwierdzenia występowania na badanej powierzchni sów, szczególnie gatunków potencjalnie mogących na danym obszarze występować (pójdzka, płomykówka, puszczyk i uszatka). W tym celu zastosowano stymulację głosową, poszukiwano również gniazd lub młodych, które w tym czasie mogły być już poza gniazdem.” (str. 182 raportu ooś z kwietnia 2011 r.). Jediną stwierdzoną podczas tych badań sową była uszatka (str. 222). Natomiast podczas badań uzupełniających nie zostały stwierdzone żadne gatunki sów. W kwestii dzięciołów, zostały one zinwentaryzowane zarówno we wcześniejszych, jak i uzupełniających badaniach. W raporcie z kwietnia 2011 r. została zawarta informacja o występowaniu: krętogłowa, dzięcioła zielonego, dzięcioła czarnego, dzięcioła dużego, dzięcioła średniego i dzięciołka (str. 222), w raporcie z lipca 2015 r. dla zadania I: krętogłowa, dzięcioła dużego i dzięciołka (str. 204), natomiast w raporcie z lipca 2015 r. dla zadania II: dzięcioła dużego (str. 201). Dodatkowo wprowadzony w decyzji RDOŚ w Warszawie oraz postanowieniach RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. warunek dotyczący przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków z dopuszczeniem możliwości jej prowadzenia w terminie od 1 do 31 marca pod nadzorem ornitologicznym jest działaniem minimalizującym wycinkę zasiedlonych dziuplastych drzew. W przypadku zasiedlenia przez ptaki budynków przeznaczonych do rozbiórki, zastosowanie będą miały przepisy dotyczące ochrony gatunkowej zawarte w ustawie o ochronie przyrody. Wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania przepisów dotyczących ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych będzie mogła spowodować czynności zakazane względem gatunków objętych w naszym kraju ochroną, powinien wstrzymać prace do czasu uzyskania zezwoleń na derogacje.

Podczas inwentaryzacji terenowej nie odnaleziono padalca i żmii zygzakowatej, które występują w okolicy Horowego Bagna.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie z kwietnia 2011 r. większość gatunków chronionych podawanych z terenu rezerwatu w latach 80-tych i na początku 90-tych w tym żmija zygzakowata i padalec nie zostały odnalezione w czasie badań terenowych przeprowadzanych w 2010 r. Najbliższe znane stanowiska żmii znajdują się w okolicach Nieporętu (str. 147 i 161). Podczas inwentaryzacji zostały stwierdzone jedynie trzy gatunki gadów – jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna i zaskroniec (str. 146). Ta sama sytuacja miała również miejsce w przypadku przeprowadzenia dodatkowych badań terenowych podczas sporządzania dokumentacji na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, za

wyjątkiem jednej lokalizacji w km 9+500 – 11+000, która została zakwalifikowana jako miejsce bytowania padalca zwyczajnego i jaszczurki zwinki (kompleks leśny sosnowy z niewielką ilością młodników, łąk i nasłonecznionych polan) (str. 174 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II). Lokalizacja ta jednak znajduje się w dużym oddaleniu od terenu rezerwatu przyrody „Horowe Bagno”.

Nie została przeprowadzona zimowa inwentaryzacja ssaków po tropach. Pominęto gatunki takie jak: łasica pospolita, kuna leśna, mysz polna oraz inne niż mroczek późny gatunki nietoperzy, które regularnie występują na skrajach kompleksów leśnych, zrębach leśnych oraz w okolicy cieków wodnych. Ponadto nie zastosowano detektora ultradźwiękowego do inwentaryzacji nietoperzy oraz nie sprawdzono obecności ich miejsc dziennego spoczynku oraz zimowania.

Badania terenowe ssaków w 2010 r. przeprowadzone zostały na wytypowanych transektach (odcinkach kontrolnych położonych wzdłuż planowanej inwestycji), po których poruszano się w różnych porach dnia i nocy z zastosowaniem następujących metod: inwentaryzacja śladów bytowania (odchody i miejsca żerowania), tropienie (poszukiwanie tropów po opadach deszczu), obserwacje bezpośrednie (wraz z nanoszeniem lokalizacji na mapę), przemarsz wzdłuż pasa drogowego i odszukiwanie szczątków zwierząt zabitych przez poruszające się pojazdy, analiza wypluwek ptaków. W przypadku drobnych ssaków naziemnych oraz nietoperzy ograniczono się wyłącznie do niesystematycznych obserwacji osobników żerujących lub spłoszonych. Ze względu na krótki czas inwentaryzacji, uniemożliwiający uzyskanie nakazanych prawem zezwoleń na odłów zwierząt, nie przeprowadzono odłowów nietoperzy w sieci (str. 105-106 raportu ooś z kwietnia 2011 r.). Podczas inwentaryzacji stwierdzono występowanie 19 gatunków, w tym szczątki myszy polnej, natomiast w przypadku mroczka późnego pomimo stwierdzenia polującego osobnika nad rzeką Czarną nie wykryto jego letnich kryjówek, ani miejsc regularnego przebywania (str. 143-144 raportu ooś z kwietnia 2011 r.). Dodatkowo, podczas badań uzupełniających przeprowadzonych w okresie marzec-kwiecień 2015 r. na potrzeby sporządzenia raportu ooś do ponownej oceny oddziaływania na środowisko zinwentaryzowano również ślady bytowania bobra europejskiego na terenie zbiorników wodnych, zastoisk i spłyceń. Z kół łowieckich uzyskano również dane o szacowanym stanie wybranej zwierzyny grubej i drobnej na terenie poszczególnych obwodów łowieckich (str. 194-196 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II). W przypadku natomiast badań uzupełniających wykonanych na potrzeby raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I obejmowały one również okres zimowy (str. 178). Występowanie poszczególnych gatunków stwierdzano na podstawie ich bezpośredniej obecności oraz śladów bytowania (tropów, kału, śladów żerowania, ukryć i schronień). Ponadto, przeprowadzone zostały badania detektorowe nocnej aktywności nietoperzy przy pomocy detektora ultradźwięków, a nagrania w dalszej kolejności były poddawane analizie specjalistycznym oprogramowaniem (str. 181-183). W wyniku tych badań zostały zinwentaryzowane takie gatunki nietoperzy jak: borowiec wielki oraz mroczek sp. (str. 197).

Zdaniem organu II instancji tak przeprowadzona inwentaryzacja jest wystarczająca do poprawnego zidentyfikowania teriofauny na terenie planowanej inwestycji. Ponadto działanie ochronne w postaci obecności nadzoru przyrodniczego w trakcie budowy, odpowiednio zaprojektowanych przejść dla zwierząt oraz ogrodzenia metalowego z siatki o wysokości 250 cm, zakopanej na głębokość min. 30 cm, której oczka zmniejszają się ku dołowi, wskazane w decyzji RDOS w Warszawie uszczegółowione postanowieniami z dnia 23 listopada 2015 r. i z dnia 21 grudnia 2015 r. w dużym stopniu minimalizują negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na tę grupę zwierząt.

Zbyt późne rozpoczęcie badań terenowych płazów (po 20 maja 2010 r.) mogło skutkować brakiem wykrycia wszystkich miejsc godowania omawianej grupy kregowców.

W przypadku inwentaryzacji płazów pomimo stwierdzenia autorów raportu ooś (z kwietnia 2011 r., str. 106), iż rozpoczęcie badań terenowych w maju oznacza, że nie objęły one okresu wiosennego, kiedy najłatwiej jest stwierdzić występowanie poszczególnych gatunków, a także oszacować liczebność poszczególnych populacji, to nie wpłynęło to znacznie na wyniki. Wynika to z faktu, że wiosna w 2010 r. była znacznie opóźniona. Niskie temperatury oraz pokrywa śnieżna wystąpiły również w kwietniu, przedłużając hibernację i opóźniając tym samym sezon rozrodczy płazów. Ponadto w późniejszych opracowaniach zostały zawarte informacje dotyczące przeprowadzonych badań uzupełniających obejmujących swoim czasem daty: 12 lutego, 17 marca, 22 kwietnia, 7 maja oraz 20-21 maja 2015 r. w ramach sporządzania raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I. Podczas tej inwentaryzacji m.in. penetrowano dogodnie dla płazów siedliska w celu odnalezienia miejsc rozrodu. W przypadku natomiast sporządzania raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II przeprowadzono dodatkowe badania migracji herpetofauny obejmujące okres marzec-kwiecień, w tym weryfikację zbiorników wodnych, terenów podmokłych, cieków i innych stanowisk płazów. Dodatkowe badania objęły również okres wiosenny, a więc intensywnej migracji płazów. Zgodnie z informacją zawartą na str. 178 uzupełniające badania pozwoliły na wyznaczenie nowych zbiorników i oczek wodnych, miejsc migracji lokalnej oraz nowych miejsc występowania płazów. Zdaniem Organu II Instancji tak przeprowadzona inwentaryzacja pozwoliła na właściwą ocenę oddziaływania inwestycji na batrachofaunę i przyjęcie stosownych działań ochronnych zawartych w decyzji RDOS w Warszawie uszczegółowionej postanowieniami z dnia 23 listopada 2015 r. i z dnia 21 grudnia 2015 r. Działania takie to m.in. dostosowanie terminów likwidacji zbiorników do cyklu życiowego płazów, przenoszenie płazów w przypadku wykrycia ich obecności przed zasypaniem zbiorników, nadzór herpetologa nad pracami, a w przypadku minimalizacji na etapie eksploatacji zostały zaprojektowane przejścia dla zwierząt wraz z systemem płotków ochronno-naprowadzających.

Brak rozpoznania występowania w zasięgu prognozowanego bezpośredniego oddziaływania budowy planowanej drogi grzybów, w tym brak rozpoznania gatunków objętych ochroną prawną. Uniemożliwiona została w ten sposób identyfikacja zagrożeń i ich skala dla grzybów, przez co niemożliwe jest zastosowanie odpowiednich środków zaradczych w przypadku negatywnego oddziaływania inwestycji.

Zgodnie z informacjami zawartymi na str. 142 i 177 raportu ooś z kwietnia 2011 r. podczas inwentaryzacji zostały stwierdzone dwa gatunki porostów (grzybów zlichenizowanych) objęte ochroną prawną w naszym kraju w pasie terenu 2×500 m. Te same gatunki zostały również stwierdzone w trakcie przeprowadzania uzupełniającej inwentaryzacji na potrzeby sporządzenia raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II w ramach ponownej ocenie oddziaływania na środowisko. W toku weryfikowania i prezentowania danych zakres informacji dotyczył identyfikacji stanowisk roślin i grzybów chronionych, również poza pasem bezpośredniego oddziaływania inwestycji (str. 145, 153). Podczas uzupełniającej inwentaryzacji przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko zinwentaryzowany został jedynie chrobotek leśny (str. 189), który zgodnie z mapą (zał. 3) znajduje się poza strefą bezpośredniego oddziaływania planowanej inwestycji. Jedynym pośrednim zagrożeniem możliwym do wystąpienia jest wymieranie tych organizmów z powodu wrażliwości na zanieczyszczenia powietrza spowodowane sąsiedztwem drogi. Działaniem minimalizującym jest wprowadzenie nasadzeń zieleni izolacyjno - osłonowej o

szerokości od 5 do 10 m, które zostało zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie, uszczegółowionej postanowieniem z dnia 21 grudnia 2015 r.

Badania terenowe wykonane na potrzeby sporządzenia dokumentacji, na podstawie której zostało określone przewidywane oddziaływanie, wykonane w niespełna trzy miesiące – po 20 maja nie mogą stanowić wystarczającej podstawy materiałowej.

Badania terenowe o których mowa w raporcie z 2011 r. polegały na szczegółowej penetracji terenu po 500 metrów w obie strony od pasa drogowego pod kątem rozpoznania zasobów przyrodniczych (str. 103). Analizie oddziaływania zostały poddane następujące elementy: siedliska przyrodnicze, gatunki roślin, porosty, ssaki, płazy, gady, owady, ichtiofauna, ptaki oraz obszarowe formy ochrony przyrody. Badania ponadto zostały dodatkowo przeprowadzone w 2015 r. na potrzeby sporządzenia raportów w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Na str. 178 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I widnieje informacja, że badania te obejmowały swoim czasem okres wiosenno-zimowy: 12 lutego, 17 marca, 22 kwietnia, 7 maja oraz 20-21 maja 2015 r. W przypadku natomiast sporządzania raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II przeprowadzono dodatkowe badania obejmujące okres marzec - kwiecień 2015 r., w których zakres wchodziła inwentaryzacja migracji płazów i gadów, weryfikacja zbiorników wodnych, terenów podmokłych, cieków i innych stanowisk płazów oraz weryfikacja innych wartości przyrodniczych w zakresie możliwym do ustalenia na podstawie badań terenowych, w tym weryfikacja siedlisk Natura 2000, stanowisk roślin i grzybów oraz stanowisk zwierząt chronionych i rzadkich. Zebrano niezbędne informacje dotyczące form ochrony przyrody w rejonie opracowania, w szczególności w zakresie występowania w okolicy rezerwatów, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu oraz obszarów Natura 2000. W sąsiedztwie projektowanej trasy istnieją pomniki przyrody stąd dodatkowo zwrócono również uwagę na drzewa o charakterze pomnikowym, grube spróchniałe przestoje, grupy starodrzewia (głównie liściaste) (str. 145 raportu ooś z lipca 2015 r.).

Brak zastosowania technik GIS do dokumentacji wyników badań terenowych, uniemożliwia wiarygodne sprawdzenie lokalizacji wskazanych stanowisk gatunków roślin i zwierząt, ich przemieszczania się oraz wykorzystanie tak zebranych danych do ewentualnego monitoringu powykonawczego lub sporządzenia analizy porealizacyjnej.

Odnosząc się do kwestii braku zastosowania technik GIS do dokumentacji wyników badań terenowych, należy zauważyć, że do raportu ooś z kwietnia 2011 r. została dołączona mapa (Uwarunkowania środowiska przyrodniczego – przyroda ożywiona) przedstawiająca m.in. lokalizację większości chronionych roślin i zwierząt, miejsca koncentracji zwierząt kopytnych. Biorąc pod uwagę badania uzupełniające, których terminy oraz zakres zostały przedstawione w punkcie powyżej (punkt 8), w przypadku inwentaryzacji siedlisk i gatunków flory dla zadania I, zgodnie z informacjami zawartymi na str. 179 (raport ooś z lipca 2015 r. dla zadania I) „prace kameralne obejmowały stworzenie bazy GIS opartej na programie ArcMap, w której znajdują się wszystkie informacje o cennych gatunkach pozyskane w terenie.” Ponadto podczas inwentaryzacji bezkręgowców, herpetofauny, teriofauny siedlisk gatunków flory do lokalizacji używane były odbiorniki GPS (str. 179-181). Dodatkowo na mapie dołączonej do raportu ooś jako załącznik nr 3 zostały przedstawione lokalizacje wszystkich zinwentaryzowanych elementów przyrody ożywionej. Na mapę nie zostały naniesione jedynie takie gatunki jak: rokitnik pospolity (str. 191, 218), trzmiel i ślimak winniczek (str. 214) ze względu na ich powszechność występowania. W przypadku zadania II na mapie stanowiącej załącznik nr 2 (Uwarunkowania środowiskowe) do raportu ooś z 2015 r. przedstawione zostały elementy, które nie zostały zinwentaryzowane podczas badań do raportu ooś z 2011 r. m.in. lokalizacja stanowisk bobra,

bagna zwyczajnego, siedlisk przyrodniczych, zbiorników i oczek wodnych przeznaczonych do zasypiania. Należy podkreślić również, iż najważniejszymi informacjami, dzięki którym można ocenić oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze i zaproponować odpowiednie działania minimalizujące/kompensacyjne, jest podanie lokalizacji konkretnych elementów przyrodniczych względem kilometrażu drogi oraz czy znajduje się on w bezpośredniej kolizji z fazą realizacji.

Zdaniem autorki niestusznie odstąpiono od określenia prawdopodobieństwa i stopnia utraty siedlisk legowych dla większości spośród zinventaryzowanych gatunków ptaków. Analizą taką zostały objęte jedynie gatunki ptaków z list tak zwanej „specjalnej troski” - SPEC 2 i SPEC 3, ogłoszonych przez światową federację stowarzyszeń ochrony ptaków (Bird Life International), ptaki szponiaste oraz z zał. I do unijnej Dyrektywy Ptasiej.

Odnosząc się do kwestii analizy oddziaływania inwestycji na ptaki, w postaci utraty siedlisk należy zaznaczyć, że aspekt ten został omówiony na stronach 203-205 raportu ooś z kwietnia 2011 r. Ponadto, pomimo twierdzeń autorki recenzji, że analizą taką zostały objęte jedynie wybrane gatunki ptaków, w przedmiotowej dokumentacji widnieje następująca informacja: „Inwentaryzacją objęto wszystkie gatunki ptaków, a dodatkowo szczególną uwagę poświęcono ptakom wymienionym w I załączniku Dyrektywy Ptasiej, Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, posiadających status SPEC 1, SPEC 2 i SPEC 3 według kryteriów Bird Life International oraz ptakom szponiastym.” (str. 182).

Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz zawartych w raporcie z 2011 r. zostały sformułowane działania minimalizujące oraz kompensacyjne względem stwierdzonych oddziaływań zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie, które zostały uszczegółowione w postanowieniach RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r. i 21 grudnia 2015 r.

Brak analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, w szczególności na terenie miast Marki, Zielonka i Kobyłka, jak również gminy Radzimin. Zaniechania tego typu nie może tłumaczyć twierdzeniem, iż zakazy obowiązujące w omawianym Obszarze Chronionego Krajobrazu, nie dotyczą realizacji na jego terenie inwestycji celu publicznego, do którego należy budowa dróg.

Odnosząc się do kwestii analizy oddziaływania przedmiotowej inwestycji na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu należy zaznaczyć, że inwestor w przedłożonych raportach z 2011 r. oraz w ramach przeprowadzenia ponownych ocen oddziaływania na środowisko odniósł się do tej kwestii. W raporcie z 2011 r. możemy znaleźć informację dotyczącą wpływu na stan wód gruntowych w obrębie przedmiotowej formy ochrony przyrody – „Nie przewiduje się takiego zakresu prac ziemnych, wymagających odwodnień, który by rzutował na warunki wodne w otoczeniu. Efekt budowy drogi na stan wód gruntowych prawdopodobnie będzie niezauważalny.” (str. 87). Na str. 287 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II możemy znaleźć informację: „Odcinek w km 9+400 – 11+000 przebiega przez rozległy kompleks leśny, który znajduje się w Warszawskim obszarze chronionego krajobrazu. Jest to miejsce migracji i występowania ssaków oraz gadów reprezentowanych przez gatunki związane ze środowiskiem leśnym. Ryzyko degradacji środowiska życia zwierząt można zminimalizować odpowiednio chroniąc i zabezpieczając to środowisko podczas budowy, m.in. przez unikanie lokalizacji zaplecza budowy na tych terenach, czy przez ograniczenie robót w porze wieczornej i nocnej na tym terenie. Ponadto w miejscu tym projektowane są przejścia dla zwierząt, należy więc unikać ich odstraszenia podczas nocnej aktywności, aby przejścia te w przyszłości były wykorzystywane. Stąd wypływa ograniczenie prac na tym terenie w okresie nocnej aktywności”. W przypadku natomiast raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania I zostały wysunięte następujące wnioski „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu to układ powiązanych przestrzennie terenów w województwie mazowieckim, wyróżniających się krajobrazowo, o zróżnicowanych

ekosystemach, cennych ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem, lub stanowiących istniejące albo odtwarzane korytarze ekologiczne. Wiąże on te tereny z krajowym systemem obszarów chronionych (...). Analizowana droga nie spowoduje przecięcia korytarzy ekologicznych, a zatem nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na cele ochrony Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu” (str. 284). Ponadto biorąc pod uwagę fakt, że analizowany odcinek drogi S8 w przeważającej części zlokalizowany jest w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu oraz fakt zbadania oddziaływania na wszystkie elementy przyrody na tym odcinku, należy rozumieć przez to, iż został zbadany również wpływ inwestycji na tę formę ochrony przyrody oraz zaproponowane odpowiednie działania minimalizujące/kompensacyjne. Działania minimalizujące/kompensacyjne o których mowa powyżej zostały zawarte w decyzji RDOS w Warszawie, uszczegółowionej postanowieniami z dnia 23 listopada 2015 r. i z dnia 21 grudnia 2015 r. Są to m.in.: lokalizacja zapleczy budowy, baz materiałowych, miejsc składowania odpadów oraz parkingów sprzętu i maszyn w pierwszej kolejności poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody (a więc również poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu), ograniczenie do niezbędnego minimum robót prowadzonych w porze wieczornej i nocnej na odcinku od ok. km 9+800 – 10+500 (w rejonie kompleksu leśnego) oraz budowa przejść dla zwierząt.

Wariantowanie i wykonana na jego podstawie analiza wielokryterialna, w której walory środowiskowe odgrywają istotną rolę, dotyczy wyłącznie przebiegu trasy (przedsięwzięcia) na północ i wschód (w pełni dopiero od 7+500 km trasy), co skutkuje błędnymi wnioskami w ocenie raportu. Bowiem odcinek „bardziej południowy”, zarazem wyłącznie jedno wariantowy omawianej trasy S-8 przebiega bezpośrednio (km 1+600 - 3+200 trasy) lub w najbliższym sąsiedztwie najcenniejszego przyrodniczo kompleksu leśnego (km 3+500 - 4+000), który będzie dotknięty wpływem budowy tej drogi. Fakt ten ma istotne znaczenie dla rezerwatu „Horowe Bagno”, na który planowany fragment drogi S-8, zgodnie z prognoząmi zawartymi w raporcie, będzie znacząco negatywnie oddziaływać. Ponadto w wyniku braku wariantowania omawianego odcinka część rezerwatu znajdzie się nieuchronnie w całkowitej izolacji ekologicznej (np. wygrozdzenie planowanej drogi siatka po obu jej stronach) od otaczającego ten rezerwat kompleksu leśnego (lasy Nadleśnictwa Drewnica). Sytuacji tej nie zmienią zalecane do wybudowania przejścia dla zwierząt, gdyż tylko jedno zostało przeznaczone dla średnich zwierząt (w km 4+850).

Odnosząc się do kwestii wariantowania, należy zauważyć, że „alternatywność oznacza, że wariant ten musi się różnić od wariantu proponowanego przez inwestora w zakresie oddziaływania na środowisko. Alternatywność wymaga, co do zasady, zaproponowania wariantu różnego pod względem kryteriów przestrzennych (jak np. lokalizacja, skala i rozmiar inwestycji) lub technologicznych (jak np. rodzaj użytych materiałów, moc i produktywność zainstalowanych urządzeń).” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. akt: II SA/Ol 997/19). Informacja dotycząca różnic w lokalizacji nie musi dotyczyć całego przebiegu planowanego przedsięwzięcia. Ponadto w raporcie z kwietnia 2011 r. poszczególne warianty były w całości poddane analizie oddziaływania na wszystkie składniki środowiska, co przekłada się również na ostateczną ocenę w postaci analizy wielokryterialnej. W przypadku zagadnienia całkowitej izolacji ekologicznej rezerwatu przyrody „Horowe Bagno”, jak podkreśla sama autorka recenzji w km 4+860 (postanowienie z 23 listopada 2015 r.) zostało zaplanowane przejście dolne dla średnich zwierząt. Biorąc pod uwagę mapę (źródło: <http://mapa.korytarze.pl/>) przez przedmiotowy rezerwat nie przechodzi korytarz ekologiczny. Lokalizacje i rodzaje przejść dla zwierząt zostały wyznaczone na podstawie lokalnych migracji stwierdzonych podczas przeprowadzonych badań terenowych (podstawowych oraz

uzupełniających). Ponadto, należy zwrócić uwagę na fakt, iż przedmiotowa droga znajduje się na skraju kompleksu leśnego, a więc nie została ograniczona możliwość migracji zwierząt z rezerwatu na północ i południe. Jeżeli chodzi natomiast o obszar znajdujący na wschód od drogi znajdują się tutaj niewielkie fragmenty terenów zielonych i zabudowa miasta Kobyłka. Organ II instancji biorąc pod uwagę powyższe nie widzi zasadności w zastosowaniu w tej lokalizacji przejścia dla zwierząt dużych.

Brak odniesienia się do możliwości przebiegu części nowej trasy po śladzie istniejącej już drogi wojewódzkiej nr 631, co zdaniem autorki pozwoliłoby na zachowanie łączności rezerwatu przyrody z m.in. kompleksami leśnymi, fragmentami korytarza ekologicznego oraz specjalnym obszarem ochrony Natura 2000 Poligon Rembertów (PLH 140034).

Odnosząc się do przebiegu części nowej trasy po śladzie istniejącej już drogi wojewódzkiej nr 631, należy podkreślić, że wariant taki był poddany analizie w raporcie z kwietnia 2011 r. na str. 23-24 – „W ramach aktualizacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano ponownie wariant pokrywający się na części przebiegu z drogą wojewódzką nr 631, rozpatrywany jako Wariant V w „Studium techniczno-ekonomicznym przebiegu nowego wylotu z Warszawy drogi Warszawa – Białystok na parametrach trasy ekspresowej”, wykonany w 2000 r. przez DHV Polska Sp. z o.o. na zamówienie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział w Warszawie, odrzucony ze względu na protesty mieszkańców Słupna. (...) Rozwiązania powyższe wymagają większej zajętości terenu, są bardziej kolizyjne z istniejącym zagospodarowaniem, wzbudzą protesty mieszkańców Słupna i dlatego nie były dalej rozpatrywane”. Zostało to również omówione w decyzji RDOŚ w Warszawie na stronach 12 i 13. Ponadto, analizując mapy przedmiotowego terenu należy zauważyć, że rezerwat przyrody „Horowe Bagno” nie jest połączony korytarzem ekologicznym ze specjalnym obszarem ochrony Natura 2000 Poligon Rembertów (PLH 140034) (źródło: <http://mapa.korytarze.pl/>). Na ww. odcinku dodatkowo znajdują się bariery ekologiczne w postaci zabudowy mieszkaniowo-usługowej, drogi nr 634 oraz linii kolejowej. Ze względu również na fakt, iż droga wojewódzka nr 631 we fragmencie o którym wspomina autorka recenzji, tj. od cmentarza w Zielonce do wsi Słupno przebiega przez duży kompleks leśny oraz rezerwat przyrody „Horowe Bagno”, jej konieczna rozbudowa wiązałaby się ze zwiększoną wycinką drzew. Podkreślić należy także, że organ nie może narzucać inwestorowi wariantów który ten uwzględni w analizie wielokryterialnej i które następnie poddane zostaną ocenie oddziaływania na środowisko. Organ jest zobowiązany do oceny wariantów wskazanych we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a gdy wyniki przeprowadzonej oceny wykażą że wariant inwestycyjny jest niemożliwy do realizacji, wybiera inny, spośród wskazanych we wniosku wariantów, a nie proponuje samodzielnie całkiem nowego przebiegu.

Różnice w rankingu poszczególnych wariantów (analiza wielokryterialna) nie pozwalają zdaniem autorki na obiektywne wyłonienie najkorzystniejszego przebiegu drogi.

Odpowiedź na powyższe wątpliwości została zawarta w decyzji RDOŚ w Warszawie (str. 13), z którymi zgadza się również Organ II instancji: „Przeprowadzone analizy środowiskowe dla proponowanych wariantów nie dają jednoznacznej odpowiedzi, który z wariantów jest najkorzystniejszy. Można jedynie stwierdzić, że wariant III wykazuje najmniejszą kolizyjność z obszarami chronionymi i powierzchnią lasu, jednakże nie są to duże różnice. W celu pełniejszego porównania wariantów przeprowadzono ocenę wielokryterialną w poszczególnych kryteriach. Wagi poszczególnych kryteriów zostały wyznaczone na podstawie znaczenia tych zagadnień dla analizy trasy. Poszczególne warianty trasy zostały porównane z uwzględnieniem następujących ocen: techniczno - ruchowej, przestrzennej, społecznej, środowiskowej, ekonomicznej. Wariant

III uzyskał najlepszą ocenę pod względem: środowiskowym, ekonomicznym, przestrzennym, techniczno - ruchowym. Wariant ten nie znalazł się na ostatnim miejscu w żadnej z analiz. W związku z powyższym dla tego wariantu przedstawiono środowiskowe warunki realizacji". Podkreślić należy, że uwarunkowania środowiskowe, podobnie jak społeczne nie są jedynymi kryteriami wyboru wariantów branych pod uwagę w analizie wielokryterialnej. W okolicznościach przedmiotowej sprawy wariant III został wybrany z uwagi na uzyskany sumaryczny wynik (w zakresie wszystkich analizowanych kryteriów) a nie tylko kryterium środowiskowe czy też społeczne. Wskazać należy także, że mimo braku istotnych różnic środowiskowych w analizowanych wariantach to wszystkie rozwiązania poddane ocenie oddziaływania na środowisko spełniają definicję alternatywności względem przebiegu proponowanego przez inwestora. Różnią się bowiem ono zasadniczo przebiegiem a tym samym zastosowanymi rozwiązaniami technicznymi. Z raportu oś wynika niezbiecie, mimo, że nie zostało to bezpośrednio wskazane, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant III. Wynika to właśnie ze stwierdzonej w jego przypadku najmniejszej kolizyjności z obszarami chronionymi i powierzchnią lasu, co ogranicza znacząco skalę i rodzaj potencjalnych szkód w środowisku jakie mogą wystąpić w związku z jego realizacją (wycinka drzew i krzewów, obecność gatunków chronionych itd.). Podkreślić należy, że biorąc udział w postępowaniu organizacja ekologiczna, tj. OTOP, w tym zakresie przyznała rację organowi.

Nie został przeanalizowany wpływ na środowisko, w tym faunę, budowy i lokalizacji takich obiektów inżynierskich jak: węzły drogowe z estakadami, wiadukty, przepusty mostowe i mosty.

Zdaniem organu II instancji brak jest podstaw do stwierdzenia, że wymienione przez autorkę recenzji obiekty inżynierskie zostały pominięte w analizie oddziaływania przedsięwzięcia na faunę. W raporcie z kwietnia 2011 r. oraz raportach z lipca 2015 r. dla zadania I i II zawarte zostały analizy oddziaływania całego przedsięwzięcia na poszczególne grupy zinwentaryzowanych zwierząt oraz zaproponowane działania minimalizujące/kompensacyjne, które zostały zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie, uszczegółowionej postanowieniami z dnia 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. Ponadto należy zaznaczyć, że w charakterystyce dołączonej do decyzji RDOŚ w Warszawie (str. 3) zostały zawarte założenia dotyczące konstrukcji obiektów inżynierskich wchodzących w skład przedmiotowej inwestycji.

Przedstawione w raporcie (z 2011 r.) działania minimalizujące i kompensacyjne są niewystarczające, szczególnie:

- a) *brak zaleceń dotyczących terminu i sposobu przeprowadzenia robót rozbiórkowych ze względu na ptaki, łasicę i nietoperze;*
- b) *brak zalecenia przerwania robót ziemnych w przypadku zasiedlenia wykopów przez jaskółki brzegówki;*
- c) *brak określenia dokładnej lokalizacji zbiornika zastępczego dla płazów, która powinna zostać ustalona poprzez analizę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (dalej: mpzp) oraz stosunków własnościowych w przypadku konieczności wykupu działki;*
- d) *brak określenia konieczności zastosowania budek legowych dla ptaków oraz ich lokalizacji i zaleceń dotyczących konserwacji;*
- e) *brak kompleksowego nadzoru przyrodniczego, a jedynie obecność specjalisty dendrologa i herpetologa.*

Odnosząc się do kwestii zawartych w podpunkcie a, należy zaznaczyć, że w przypadku zasiedlenia przez ptaki, łasicę lub nietoperze budynków przeznaczonych do rozbiórki, zastosowanie będą miały przepisy dotyczące ochrony gatunkowej zawarte w ustawie o ochronie przyrody. Wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania przepisów dotyczących ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych będzie mogła spowodować czynności zakazane względem gatunków objętych w naszym kraju ochroną, powinien wstrzymać prace do czasu uzyskania zezwoleń na derogacje, wynikających z przepisów

art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Ponadto cały obszar inwestycji zgodnie z decyzją RDOŚ w Warszawie zostanie objęty nadzorem przyrodniczym.

Odpowiedź dotycząca braku zaleceń przerwania robót ziemnych w przypadku zasiedlenia wykopów przez jaskółkę dymówkę (ppkt b) została zawarta w punkcie ad 9) niniejszego rozstrzygnięcia (str. 74).

Ustosunkowując się do konieczności wskazania dokładnej lokalizacji zbiorników zastępczych (ppkt c), należy zauważyć, że zapisy dotyczące przenoszenia płazów z likwidowanych zbiorników zostały skorygowane podczas przeprowadzania ponownych ocen oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Tak więc w postanowieniu RDOŚ w Warszawie z 23 listopada 2015 r. korekcie uległ warunek 2.29, któremu nadano brzmienie: „Przed rozpoczęciem robót związanych z częściową likwidacją zbiornika wodnego ok. km 6+100, należy dokonać odłowów płazów z likwidowanej części, następnie przenieść osobniki (we wszystkich stadiach rozwojowych - jaja, larwy, osobniki młodociane i dorosłe) do pozostałej części zbiornika. (...)”. W tym przypadku nie zachodzi konieczność wskazywania dodatkowego zbiornika zastępczego. Natomiast w postanowieniu z 21 grudnia 2015 r. warunek 2.30 brzmi teraz następująco: „(...)Odłów należy przeprowadzić metodą obniżenia lustra wody bądź wolniej postępującego zasypywania z przeniesieniem w bezpieczne siedlisko zwierząt we wszystkich stadiach rozwojowych (jaja, larwy, osobniki młodociane i dorosłe). Planowane roboty należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym, który winien określić zakres i sposób realizacji działań”. Z przytoczonego fragmentu wynika, że to specjalista herpetolog będzie odpowiedzialny za wybranie dogodnego zbiornika zastępczego dla płazów. Ponadto należy zaznaczyć, że zbiorniki zastępcze stanowią część inwestycji i nie zachodzi konieczność analizy ich usytuowania z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, tym bardziej w tym przypadku, gdy do tych celów będą wykorzystywane zbiorniki już istniejące.

Jeśli chodzi o propozycję instalacji budek lęgowych (ppkt d) w przypadku realizacji wariantu III, należy wskazać, iż potrzeba taka nie została zidentyfikowana w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (str. 211 raportu ooś z kwietnia 2011 r.). Z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie wynika, aby na przedmiotowym terenie licznie występowały gatunki ptaków z grupy ekologicznej dziuplaków, dla których stosuje się minimalizację oddziaływań poprzez wywieszanie budek lęgowych. Dodatkowo wprowadzony w decyzji RDOŚ w Warszawie, uszczegółowiony postanowieniami z dnia 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. warunek dotyczący przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków z dopuszczeniem możliwości jej prowadzenia w terminie od 1 do 31 marca pod nadzorem ornitologicznym jest działaniem minimalizującym wycinkę zasiedlonych dziuplastych drzew.

Organ II instancji nie zgadza się ze stwierdzeniem autorki recenzji dotyczącym braku kompleksowego nadzoru przyrodniczego (ppkt e), gdyż zapis punktu 2.34 decyzji RDOŚ w Warszawie, uszczegółowiony postanowieniem z 21 grudnia 2015 r., mówi o objęciu całej inwestycji nadzorem przyrodniczym oraz określa jego najważniejsze obowiązki.

Autorka ma wątpliwości co do wykorzystywania zaproponowanego do budowy przejścia dolnego dla dużych zwierząt zintegrowanego z rzeką Czarną z którego miałby korzystać również las, gdyż w okolicy przejścia znajdują się intensywnie eksploatowane użytki zielone.

Odnosząc się do kwestii lokalizacji przejścia zintegrowanego z rzeką Czarną dla dużych zwierząt, w tym łosia należy wyjaśnić, że „Szlaki migracyjne na badanym obszarze zidentyfikowano na podstawie tropów i śladów pozostawianych przez zwierzęta oraz wywiadu środowiskowego z miejscową ludnością. Analiza danych wykazała, że większość szlaków migracyjnych przebiega

równoleżnikowo w stosunku do planowanej budowy drogi S8. Ssaki przemieszczają się pomiędzy kompleksami leśnymi wykorzystując do tego doliny cieków z mozaiką łąk, zarośli i zadrzewień oraz niewielkie przesmyki pomiędzy kompleksami leśnymi” (str. 145 raportu ooś z kwietnia 2011 r., str. 234 raportu ooś z lipca 2015 r. dla zadania II). Jeśli chodzi o przejście duże m.in. dla łośi, należy zwrócić uwagę na ekologię i biologię tego gatunku. Łoś zasiedla leśne i zakrzewione tereny podmokłe, bagna, mokradła, torfowiska, trzęsawiska oraz tereny zalewowe nad jeziorami i rzekami. W związku z tym, że nie najlepiej znosi wysokie temperatury, chętnie chłodzi się w wodzie, w której potrafi nie tylko pływać, ale również nurkować. W związku z powyższym, jak również dlatego, że najważniejsze korytarze ekologiczne w skali kontynentu tworzą ekosystemy dolin rzecznych wraz z ciekami, stanowiącymi swoiste szlaki komunikacyjne dla zwierząt i roślin, w opinii organów środowiskowych orzekających w przedmiotowej sprawie słusznie zostało zaproponowane przejście dla zwierząt dużych pod obiektem mostowym na rzece Czarnej. Należy również zaznaczyć, że analizując mapę okolicy omawianego przejścia rzeka Czarna stanowi bezkolizyjne połączenie kompleksu leśnego znajdującego się po prawej stronie drogi S8 z kompleksem leśnym Słupna.

Brak zawarcia w raporcie (z 2011 r.) planu gospodarki odpadami, w tym również gospodarowania masami ziemnymi z wykopów oraz poddania go szczegółowej analizie jest dużym uchybieniem. Może dojść do sytuacji, gdy masy ziemne będą wywożone poza plac budowy i wykorzystywane do zasypania oczek wodnych lub wyrównywania terenu na prywatnych działkach.

Ustosunkowując się do poruszonej problematyki powstawania dużych objętości mas ziemnych, które zdaniem autorki recenzji są wywożone daleko poza teren budowy, a następnie składowane niekiedy na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych, wymaga wskazania, iż na etapie budowy głównym źródłem odpadów będą prace ziemne - wykopy, z których wybierana będzie ziemia (str. 240 raportu ooś z kwietnia 2011 r.). Niemniej jednak warunki zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie zapewnią właściwe nimi gospodarowanie. Obowiązek wynikający z punktu 2.23 pozwoli zachować wszystkie oczka wodne, glinianki i torfianki, które nie kolidują z przebiegiem planowanej inwestycji, w związku z czym, wbrew obawom autorki recenzji, nie dojdzie do zasypania małych oczek wodnych w sąsiedztwie budowanej trasy. Jeśli chodzi zaś o plan gospodarki odpadami, należy wyjaśnić, iż raport ooś z kwietnia 2011 r. sporządzony na potrzeby przedmiotowej inwestycji uwzględnia przewidywane rodzaje i ilości odpadów, jakie będą generowane w trakcie realizacji i eksploatacji drogi S-8. Autorzy raportu ooś przeanalizowali źródła powstawania odpadów, wskazali elementy środowiska narażone na wpływ odpadów oraz określili warunki zabezpieczenia środowiska przed zanieczyszczeniem odpadami. Ponadto, w punkcie 2.1 zostało określone, iż miejsca składowania odpadów należy lokalizować w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych poza wymienionymi obszarami cennymi przyrodniczo. Podkreślić należy, że plan gospodarki odpadami nie jest ustawowo określoną składową raportu ooś.

Zdaniem autorki w trakcie monitoringu porealizacyjnego należałoby również:

- a) *przeprowadzić liczenie najważniejszych ekologicznie grup zwierząt na reprezentatywnych powierzchniach próbnych, w różnych typach siedlisk położonych w granicach oddziaływania, jak również kierunków ich przemieszczania w terenie;*
- b) *z badać udatność przesiadania płazów do zbiorników zastępczych w Kobylce;*
- c) *oszacować skuteczność kompensacji zaproponowanych dla trzmieli;*
- d) *z badać śmiertelność zwierząt na wybranych odcinkach drogi, w szczególności przebiegających przez powierzchnie leśne;*

- e) *zbadać skażenie chemiczne w organizmach wybranych gatunków bezkręgowców glebowych żyjących w bliskim sąsiedztwie drogi i reprezentatywnych dla określenia stopnia zanieczyszczenia gleby, w której żyją te zwierzęta.*

Odnosząc się do postulatu autorki recenzji o przeprowadzenie liczenia najważniejszych ekologicznie grup zwierząt na reprezentatywnych powierzchniach próbnych, w różnych typach siedlisk położonych w granicach oddziaływania (ppkt a), zdaniem organu II instancji brak jest podstaw do nałożenia na inwestora konieczności przeprowadzenia takich badań. Dodatkowo autorka nie uszczegółowiła o jakie dokładnie powierzchnie chodzi. W przypadku natomiast kierunków przemieszczania się zwierząt w punkcie 4.1.3 decyzji RDOŚ w Warszawie został nałożony warunek monitoringu w zakresie m.in. wykorzystania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy zwierząt o zbliżonej ekologii gatunki). Zgodnie z warunkiem 4.1.4 decyzji RDOŚ w Warszawie, inwestor zobowiązany jest do przeprowadzenia monitoringu w zakresie miejsc przeniesienia zwierząt na stanowiska zastępcze, z uwzględnieniem stanu przed ich przeniesieniem, szacunkowej liczebności gatunku oraz trendów w populacji, w tym jednoroczna kontrola zlikwidowanych zbiorników i podmokłości (w okresie wegetacyjnym następującym po likwidacji), stanowiących miejsca rozrodu płazów. Należy również zaznaczyć, że płazy (we wszystkich stadiach rozwojowych - jaja, larwy, osobniki młodociane i dorosłe) z przedmiotowego zbiornika, którego fragment zostanie zlikwidowany zostaną przeniesione do pozostałej jego części (punkt 2.29 postanowienia RDOŚ w Warszawie z 23 listopada 2015 r.). Biorąc pod uwagę biologię trzmieli, należy zauważyć, że ich gniazda są budowane co roku na nowo, w innym miejscu przez nowe królowe, dlatego w decyzji RDOŚ w Warszawie nie został zawarty warunek mówiący o zastosowaniu dla nich kompensacji. Wobec tego organ II instancji nie widzi zasadności oszacowania ich skuteczności podczas monitoringu porealizacyjnego (ppkt c). Jeśli chodzi o przeprowadzenie kontroli śmiertelności zwierząt na wybranych odcinkach drogi (ppkt d), należy zaznaczyć, że zgodnie z zapisami decyzji RDOŚ w Warszawie uszczegółowionej postanowieniami z dnia 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. na całym odcinku planowanej drogi należy wykonać ogrodzenie ochronne z siatki metalowej o wysokości 250 cm, zakopanej na głębokość min. 30 cm, której oczka zmniejszają się ku dołowi. W związku z powyższym organ II instancji nie widzi potrzeby wprowadzania warunku dotyczącego kontroli śmiertelności zwierząt na drodze. Natomiast w decyzji RDOŚ w Warszawie znajduje się warunek dotyczący corocznego dokonywania oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności przedmiotowych wygradzeń (punkt 4.3). Zdaniem organu II instancji nie zachodzi potrzeba nałożenia na inwestora tak szczegółowego monitoringu, o którym mowa w podpunkcie e, w przypadku, gdy w decyzji RDOŚ w Warszawie oraz postanowieniach z dnia 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. zostały nałożone warunki minimalizujące przedostanie się substancji chemicznych do środowiska, w postaci m.in. zastosowania osadników i separatorów substancji ropopochodnych, zastosowania na wylotach urządzeń odcinających dopływ spływów z drogi dla ochrony zbiorników retencyjnych i odbiorników przed dopływem substancji niebezpiecznych, będących skutkami wypadków komunikacyjnych lub innych przyczyn.

Dodatkowo, OTOP pismem z dnia 19 grudnia 2016 r. wniosło uwagi i wnioski w kwestiach przyrodniczych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, natomiast pismem z dnia 10 lutego 2017 r. przedłożyło sprostowanie oraz uzupełnienie wniosków złożonych we wcześniejszym piśmie, tj.:

Wskazanie w ogólnej liczbie 500 sztuk skrzynek lęgowych dla ptaków w rozbiciu na poszczególne typy (390 skrzynek typu „A”, 10 skrzynek typu „A-1”, 30 skrzynek modyfikowanych dla kowalika, 55 skrzynek typu „B” i 15 skrzynek typu „E”) oraz wprowadzenie zapisu dotyczącego ich konserwacji przez okres 10 lat

(począwszy od terminu ich zawieszenia), zawieszonych w Nadleśnictwie Drewnica w terminie 6 miesięcy po wydaniu ostatecznej decyzji zgody na realizację omawianego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do instalacji budek lęgowych, w przypadku realizacji wariantu III, należy wskazać, iż potrzeba taka nie została zidentyfikowana w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (str. 211 raportu z kwietnia 2011 r.). Z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie wynika, aby na przedmiotowym terenie licznie występowały gatunki ptaków z grupy ekologicznej dziuplaków, dla których stosuje się minimalizację oddziaływań poprzez wywieszanie budek lęgowych. Dodatkowo wprowadzony w decyzji RDOS w Warszawie oraz postanowieniach RDOS w Warszawie z 23 listopada i 21 grudnia 2015 r. zapis dotyczący przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków z dopuszczeniem możliwości jej prowadzenia w terminie od 1 do 31 marca pod nadzorem ornitologicznym jest działaniem minimalizującym wycinkę zasiedlonych dziuplastych drzew.

Zastosowanie nieprzezroczystych ekranów dźwiękochłonnych, co będzie chronić ptaki od kolizji z tymi konstrukcjami.

Szczegółowo organ odniósł się na powyższe na str. 59 niniejszej decyzji. Ponadto, zgodnie z zapisami decyzji RDOS w Warszawie i postanowienia RDOS w Warszawie z 21 grudnia 2015 r. w przypadku zamontowania ekranów akustycznych z przezroczystymi elementami, należy oznakować je za pomocą pasów poziomych lub pionowych w celu zapobiegnięcia kolizji z awifauną.

Wprowadzenie do monitoringu porealizacyjnego elementów takich jak: monitoring śmiertelności kolizji ptaków z pojazdami, monitoring zajęcia przez ptaki zaproponowanych do zawieszenia 500 skrzynek lęgowych oraz monitoring wykorzystania przejść pod S8 (w szczególności w okolicy rezerwatu „Horowe Bagno”) przez płazy i inne zwierzęta o małych rozmiarach ciała.

Organ II instancji nie widzi zasadności wprowadzania monitoringu zajęcia skrzynek lęgowych dla ptaków w sytuacji braku zidentyfikowania konieczności ich zawieszania. Odnosząc się natomiast do kwestii monitoringu wykorzystania przejść dla zwierząt, należy zauważyć, że zapis taki znalazł się w decyzji RDOS w Warszawie zarówno na etapie realizacji, jak również zawiera się w punkcie dotyczącym analizy porealizacyjnej.

Lokalizacja miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy drogi S8 oraz miejsc składowania i/lub przetwarzania oraz gospodarczego wykorzystania odpadów budowlanych i mas ziemnych, jakie powstają w trakcie budowy drogi z wykluczeniem terenów objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

W dokumentacji do przedmiotowej inwestycji (raport oos z kwietnia 2011 r. i raporty z lipca 2015 r. dla zadania I i II) nie została zawarta informacja o pobieraniu podczas prac realizacyjnych kruszyw z terenu budowy. Jedynie na str. 240 raportu oos z lipca 2015 r. dla zadania II wskazano, że „odpady ziemi i piasku zostaną wykorzystane jako podstawowy składnik kruszywa lub mieszanki do budowy wałów i nasypów drogowych oraz podbudów dróg”. Z informacji tej wynika, że wykorzystane zostaną jedynie odpady powstałe podczas budowy. Nie ma więc podstaw do stwierdzenia, aby miały zostać pobierane dodatkowo kruszywa, szczególnie z obszarów chronionych, co czyni zarzut niezasadnym. Wyjaśniając kolejne należy wskazać, że zgodnie z decyzją RDOS w Warszawie (co zostało uszczegółowiono postanowieniami na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko) zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn należy lokalizować poza obszarami chronionymi, w tym rezerwatem przyrody „Horowe Bagno” oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Zalecenie przerwania prac przy wykopach lub przyzmach ziemi oraz w ich sąsiedztwie na czas okresu lęgowego jaskółek brzegówek (maj - połowa sierpnia), w przypadku zajęcia ich przez te ptaki.

Podczas inwentaryzacji przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu ooś z 2011 r. oraz raportów z lipca 2015 r. dla zadania I i II nie zostały zinwentaryzowane jaskółki brzegówki (jedynie oknówka oraz dymówka). Należy jednak przyjąć, że ze względu na to iż są to zwierzęta związane z krajobrazem wiejskich zabudowań mogą one wystąpić na terenie objętym przedmiotowym przedsięwzięciem. Biorąc pod uwagę powyższe oraz możliwość zajęcia przez te ptaki wykopów ziemnych w wykopach budowlanych, należy zauważyć, że w decyzji RDOŚ w Warszawie został zawarty warunek dotyczący objęcia nadzorem przyrodniczym całej inwestycji. Ponadto, należy również podkreślić, że wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskania zezwoleń na derogacje z zakresu ochrony gatunkowej, wynikające z przepisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody w przypadku gatunków zwierząt objętych w naszym kraju ochroną, w przypadku zdiagnozowania ich obecności na etapie realizacji inwestycji. Zdaniem tut. organu takie działania minimalizujące są adekwatne do zdiagnozowanego oddziaływania realizacji przedsięwzięcia.

V. Aktualizacja raportu ooś.

W zakresie wskazanym w wyroku WSA w Warszawie z dnia 13 listopada 2015 r., GDOŚ pismem z dnia 3 grudnia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.34, wezwał inwestora do przedłożenia zaktualizowanego raportu ooś, odpowiadającego wymogom art. 52 Poś, odnoszącego się do aktualnego stanu faktycznego sprawy, uwzględniającego w szczególności:

- a. obecne i prognozowane obciążenie ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnym, obejmujące węzeł „Wołomin”;
- b. analizę oddziaływań akustycznych trasy, wraz z propozycją adekwatnych w tym zakresie środków minimalizujących, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu;
- c. wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy - stanowiące załącznik do pisma Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 27 stycznia 2011 r., wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy - stanowiące załącznik do pisma Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z kwietnia 2011 r., streszczenie raportu ooś ze stycznia 2011 r., streszczenie raportu ooś z sierpnia 2010 r.

GDOŚ zwrócił uwagę, iż ww. dokumenty nie zostały opatrzone podpisami autorów, a w ocenie WSA w Warszawie nie mogą zostać uznane jako dowody w sprawie.

Ponadto GDOŚ pismem z dnia 26 lutego 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.58, wezwał o przedłożenie obecnego i prognozowanego obciążenia ruchem istniejącej drogi krajowej nr 8, nowowypudowanej drogi ekspresowej S8 oraz dróg dojazdowych do niej oraz o analizę oddziaływań akustycznych przedmiotowej trasy, wraz z propozycją adekwatnych w tym zakresie środków minimalizujących, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu.

Przy pismach z dnia 5 lutego 2019 r., 13 lutego 2019 r. oraz 20 lipca 2020 r., GDDKiA przedłożyła do tut. organu kolejno uzupełnienia w sprawie, tj. raport ooś w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie I – Projekt i budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku I węzeł „Marki” (bez węzła) – węzeł „Kobyłka” – odcinek B od węzła „Drewnica” do węzła „Kobyłka” km 0+521 – km 6+450,26, raport ooś w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie II – węzeł „Kobyłka” (bez węzła) – węzeł „Radzymin Płd.”, streszczenie raportu ooś z sierpnia 2010 r., streszczenie raportu ooś ze stycznia 2011 r., dokument pn. „Aktualizacja raportu ooś dla budowy północnego wylotu z

Warszawy drogi ekspresowej (S8) w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S17) do obwodnicy Radzymina”.

VI. Brak podpisów autorów na dokumentacji, tj. wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy, dalej BPRW, stanowiące załącznik do pisma GDDKiA z 27.01.2011 r., wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy, stanowiące załącznik do pisma GDDKiA z kwietnia 2011 r., streszczenie raportu ooś ze stycznia 2011 r., streszczenie raportu ooś z sierpnia 2010 r., przez co nie mogą zostać uznane jako dowody w sprawie.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Warszawie z dnia 13 listopada 2015 r., w zakresie braku podpisów pod dokumentacją zgromadzoną w toku postępowania GDOŚ pismem z dnia 3 grudnia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.34, wezwał do przedłożenia zaktualizowanego raportu ooś, odpowiadającego wymogom art. 52 Poś, odnoszącego się do aktualnego stanu faktycznego sprawy, uwzględniającego w szczególności:

- a. obecne i prognozowane obciążenie ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnym, obejmujące węzeł „Wołomin”;
- b. analizę oddziaływań akustycznych trasy, wraz z propozycją adekwatnych w tym zakresie środków minimalizujących, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu;
- c. wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy - stanowiące załącznik do pisma Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 27 stycznia 2011 r., wyjaśnienia Biura Planowania i Rozwoju Warszawy - stanowiące załącznik do pisma Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z kwietnia 2011 r., streszczenie raportu ooś ze stycznia 2011 r., streszczenie raportu ooś z sierpnia 2010 r.

GDOŚ zwrócił uwagę, iż ww. dokumenty nie zostały opatrzone podpisami autorów, a w ocenie WSA w Warszawie nie mogą zostać uznane jako dowody w sprawie. Przy pismach z dnia 5 lutego 2019 r. oraz 13 lutego 2019 r. GDDKiA przedłożyła do tut. organu uzupełnienia w sprawie. Jednakże, ze względu, iż nie czyniły one zadość brakom określonym w wezwaniu z 3 grudnia 2018 r., GDOŚ, pismem z dnia 26 lutego 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4200.29.2016.AŁ.58, ponownie wezwał o przedłożenie dokumentów wskazanych w ww. pkt c w wersji papierowej, opatrzonej własnoręcznym podpisem autorów. Ponadto, wezwano o przedłożenie obecnego i prognozowanego obciążenia ruchem istniejącej drogi krajowej nr 8, nowowyprowadzonej drogi ekspresowej S8 oraz dróg dojazdowych do niej oraz o analizę oddziaływań akustycznych przedmiotowej trasy, wraz z propozycją adekwatnych w tym zakresie środków minimalizujących, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu. W odpowiedzi na powyższe wezwanie, przy piśmie z dnia 20 lipca 2020 r., GDDKiA przedłożyła uzupełnienie, tj. raport ooś w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie I – Projekt i budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku I węzeł „Marki” (bez węzła) – węzeł „Kobyłka” – odcinek B od węzła „Drewnica” do węzła „Kobyłka” km 0+521 – km 6+450,26, raport ooś w ramach procedury ponownej oceny dla drogi ekspresowej S8 od węzła „Marki” (bez węzła) do węzła „Radzymin Płd.” Zadanie II – węzeł „Kobyłka” (bez węzła) – węzeł „Radzymin Płd.” w wersji papierowej opatrzone jedynie podpisem Bartłomieja Ratyńskiego, niebędącego autorem raportu ooś. Należy zauważyć, że wymagane jest nazwisko i podpis autora raportu ooś, a w przypadku gdy wykonawcą jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów. Dodatkowo, w wydanym w przedmiotowej sprawie wyroku WSA w Warszawie z dnia 13 listopada 2015 r., wskazano, iż organ powinien mieć możliwość zweryfikowania, kto sporządził raport i czy jest to podmiot dający rękojmię zapewnienia odpowiedniego poziomu

merytorycznego przeprowadzonej w nim analizy. Niespełnienie powyższych wymagań determinuje, iż dokument taki nie powinien być uznany jako środek dowodowy zgodny z przepisami prawa.

Pomimo powyższych uzupełnień przedłożonych przez GDDKiA, GDOS będący związany wyrokiem WSA w Warszawie z dnia 13 listopada 2015 r., wezwał ponownie inwestora o jednoznaczne wskazanie, czy przedłożone do tut. organu dokumenty opatrzone jedynie podpisem pełnomocnika wnioskodawcy, czynią, w opinii GDDKiA, zadość brakom wskazanym w wezwaniach GDOŚ. W odpowiedzi na ww. wezwanie, GDDKiA przy piśmie z dnia 4 listopada 2021 r., podtrzymała swoje stanowisko, iż podpisane raporty ooś przez Bartłomieja Ratyńskiego czynią zadość brakom wskazanym przez GDOS.

VII. Sposób zagospodarowania terenu, przez który przebiegać będzie planowana droga poprzez uaktualnienie stanu istniejącej zabudowy, z uwagi iż prognoza obciążenia ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnem, zawarta w raporcie z 2007 r., nie obejmowała węzła „Wołomin”. Spowodowane jest to faktem, iż na tym etapie nie było planów budowy drogi łączącej węzeł z istniejącą drogą wojewódzką nr 635.

WSA w Warszawie wskazało także za konieczne dokonanie rzeczywistego uaktualnienia stanu istniejącej zabudowy, ze względu, iż prognoza dotycząca obciążenia ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnem, zawarta w raporcie z 2007 r., nie obejmowała węzła „Wołomin”, bowiem nie było w najbliższym horyzoncie czasowym perspektyw na realizację planowanej drogi, która połączy węzeł z istniejącą drogą wojewódzką nr 635, z którą trasa S8 miałyby mieć również powiązanie. W związku z powyższym, konieczne było dokonanie aktualizacji raportu ooś w zakresie zagospodarowania terenu i obciążenia ruchem, a w konsekwencji oddziaływania akustycznego i wariantu dopuszczonego do realizacji. Czyniąc zadość brakom wskazanym w wyroku Sądu oraz po wezwaniu przez GDOŚ, inwestor przedłożył aktualizację raportu ooś dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Bialegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S17), z lutego 2020 r. Dodatkowo przedłożył w formie odrębnego opracowania Aktualizację zagospodarowania terenu z sierpnia 2018 r. Do opracowania dołączone zostały w skali umożliwiającej precyzyjny odczyt informacji (tj. 1:5 000) mapy przedstawiające na podkładzie ortofotomapy budynki mieszkalne, niemieszkalne, mieszkalne na terenach niechronionych a także budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży w podziale na tereny chronione akustycznie na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i chronione na podstawie art. 115 Poś. W tym zakresie zatem spełnione zostały wskazania wynikające z oceny prawnej Sądu. Jeśli chodzi zaś o obciążenie ruchem istniejącej drogi S8 to wyjaśnić należy, że aktualizacja raportu ooś z lutego 2020 r. uwzględniała oddziaływanie drogi S8 na klimat akustyczny dla stanu istniejącego i prognozowanego obciążenia ruchem, w przeliczeniu na ruch średnioroczny, w perspektywie 5 lat w wariancie bez oraz z zabezpieczeniami akustycznymi, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu. W ramach opracowania przeprowadzono 24-godzinne pomiary istniejącego natężenia ruchu na nowo wybudowanej obwodnicy Marek w ciągu drogi ekspresowej S8 i drogach dojazdowych do niej oraz na dawnym przebiegu drogi krajowej nr 8 (ul. Piłsudskiego w Markach), a także wykonano prognozy ruchu w perspektywie 5 lat dla ww. odcinków dróg. Otrzymane wskutek przeprowadzenia ww. pomiarów wyniki wskazywały, że na części terenów chronionych, w pobliżu których przebiega analizowany odcinek drogi nr S8 w 2019 r. przekroczone zostaną dopuszczalne poziomy hałasu o ok. 1 dB - 13 dB w porze dnia oraz o ok. 1 dB - 15 dB w porze

nocy. Przekroczenia w porze dnia prognozuje się jedynie dla części lokalizacji, w porze nocy natomiast przewiduje się, że dopuszczalny poziom hałasu (56 dB) przekroczony będzie już dla większości terenów chronionych zlokalizowanych wzdłuż projektowanego odcinka drogi ekspresowej S8. Prognozowane zmiany natężenia ruchu pojazdów w 2025 r. skutkować będą dalszym wzrostem poziomu hałasu o ok. 1 dB (por. aktualizacja raportu z lutego 2020 r., str. 44). Mieć jednak na uwadze należy, że pomiary 24 godzinne przeprowadzane zostały tylko jednokrotnie i nie mogły zostać skonfrontowane z Generalnym Pomiarom Ruchem bo ten, m.in. z uwagi na stan epidemii w kraju, opóźnił się i został przeprowadzony dopiero na przełomie 2020 r. i 2021 r. Pomiary rzeczywistego poziomu hałasu nie obejmowały także dwóch z czterech węzłów, w tym węzła „Wołomin” który został w wyroku Sądu wskazany jako konieczny do uwzględnienia. Z pisma inwestora z dnia 15 marca 2022 r. wynika, że węzeł „Wołomin” został oddany do użytkowania dopiero w listopadzie 2020 r. podczas gdy pomiary 24 godzinne zostały przeprowadzane w dniach 17-19 grudnia 2019 r. Niezbędnym do wskazania jest także fakt, że pomiary natężenia ruchu z 2019 r. i wykonana na ich podstawie propagacja hałasu na rok 2025 r. nie uwzględniła środków ochrony akustycznej, które faktycznie zostały zrealizowane i które rzeczywiście na tym terenie funkcjonują. Z pisma z dnia 15 marca 2022 r. wynika bowiem, że inwestycja została oddana do użytkowania etapami, a ekrany akustyczne zostały zrealizowane zgodnie z decyzją zezwalającą na realizację inwestycji drogowej. Lokalizacja ww. ekranów, ich rodzaj i szczegółowe parametry zostały określone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko i wydanych w jego toku postanowień RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r. i z dnia 21 grudnia 2015 r. Z tego też względu GDOŚ, kierując się przede wszystkim zasadą aktualności, w pkt 1 niniejszej decyzji, orzekł lokalizację, rodzaj i parametry koniecznych do zastosowania ekranów akustycznych, zgodną z ww. postanowieniami. Podkreślić należy, że w sytuacji, gdy inwestycja drogowa funkcjonuje, została wysycona ruchem i możliwy jest pomiar faktycznego natężenia hałasu i ocena skuteczności istniejących posadowionych ekranów akustycznych to takiemu działaniu trzeba przyznać pierwszeństwo nad wyliczonymi matematycznie zasięgami ponadnormatywnego poziomu hałasu i obliczeniowo określonymi parametrami ekranów akustycznych. W obecnej sytuacji procesowej, celem jak najszybszego doprowadzenia stanu środowiska akustycznego do co najmniej wymaganego przepisami prawa, najwłaściwszym rozwiązaniem jest sporządzenie analizy porealizacyjnej, która pozwoli na weryfikację skuteczności wybudowanych ekranów i podjęcie działań naprawczych, jeśli jej wyniki na to wskażą. Wobec powyższego w pkt 2 swojej decyzji GDOS zobowiązał wnioskodawcę do wykonania monitoringu w zakresie hałasu co dwa lata przez okres sześciu lat, a w pkt 5 analizy porealizacyjnej.

Podkreślić należy, że szczegółowa inwentaryzacja zabudowy w otoczeniu analizowanej drogi nie wskazała, by przyjęty do realizacji wariant III miał zostać odrzucony. Realizacja inwestycji w tym wariantcie jest środowiskowo dopuszczalna.

Przechodząc do oceny legalności i celowości skarżonej decyzji wskazać należy, że odpowiada ona prawu. Organ I instancji prawidłowo przeprowadził ocenę oddziaływania na środowisko (w tym udział społeczeństwa i uwzględnienie stanowisk organów współdziałających) i zasadnie nałożył warunki realizacji przedsięwzięcia. Korekty organu odwoławczego, na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 Kpa wymagały, z uwagi na niejednoznaczne ich określenie, jedynie niektóre z niżej wymienionych punktów decyzji RDOŚ w Warszawie z dnia 2 grudnia 2011 r.

Omówiony wyżej pkt 4.1.2 decyzji organu I instancji RDOŚ w Warszawie przewidywał monitoring w zakresie hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej. GDOŚ uznał za zasadne utrzymanie monitoringu hałasu (jako czynnika w okolicznościach przedmiotowej sprawy

najbardziej determinującego skalę oddziaływania inwestycji na środowiska) i gospodarki ściekowej. Natomiast organ odwoławczy zrezygnował z monitoringu emisji substancji do powietrza bowiem ujęte w raporcie wyniki przeprowadzonych analiz oddziaływania przedmiotowej drogi na stan zanieczyszczenia powietrza nie wykazały przekroczeń standardów jakości środowiska na żadnym z analizowanych odcinków (str. 64-77 raportu). Dlatego, w ocenie tut. organu, wystarczające będzie sporządzenie analizy porealizacyjnej w zakresie zanieczyszczeń powietrza, co zostało uczynione przedmiotem pkt 6 niniejszej decyzji.

Jako kolejne, tut. organ uchylił w niniejszej decyzji pkt 4.1.3 i w tym zakresie nałożył warunek dotyczący monitoringu w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Wskazać należy, iż na potrzeby sporządzenia raportu ooś (zarówno w roku 2011 jak i 2015) przeprowadzona została kompleksowa inwentaryzacja przyrodnicza, z uwzględnieniem poszczególnych wariantów, które w całości były poddane analizie oddziaływania na wszystkie składniki środowiska. W analizie tej dokonano także weryfikacji ryzyka występowania zagrożeń m.in. dla zwierząt. Zwrócić uwagę należy, iż konsekwencją rozwoju infrastruktury drogowej jest ograniczenie swobodnego przemieszczania się organizmów w przestrzeni krajobrazowej poprzez tworzenie barier ekologicznych. W związku z powyższym, w celu minimalizacji występowania negatywnego oddziaływania w powyższym zakresie koniecznym było zastosowanie przejść dla zwierząt. Tut. organ w niniejszej decyzji wskazał za konieczne wykonanie monitoringu w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt za pomocą tropień zimowych – 4 razy w ciągu zimy przy zalegającej pokrywie śnieżnej. Ponadto, wskazał za konieczne prowadzić monitoring wykorzystania przejść w sezonie pozazimowym, z częstotliwością jednej kontroli w miesiącu, a dodatkowo w okresie wiosny raz na dobę – dwa cykle po 7 dni w godzinach porannych. Podczas powyższych kontroli należy sprawdzać wszystkie ślady bytności zwierząt. Dodatkowo na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy wykonać monitoring w zakresie skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony przejść dla zwierząt, w zakresie:

- kontroli stanu przejść dla zwierząt oraz ich otoczenia – usuwanie stwierdzonych usterek lub nieprawidłowości,
- kontroli drożności przepustów (dotyczy przejść dla płazów i gadów) – usuwanie wszelkiego materiału blokującego światło przepustu,
- kontroli rozwoju roślinności naprowadzającej zwierzęta do przejścia – w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek wprowadzenie nasadzeń uzupełniających,
- kontroli intensywności penetracji przez ludzi przejść przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt - w przypadku stwierdzenia śladów wykorzystywania obiektów należy podjąć działania mające na celu utrudnienie dostępu, np. poprzez wyłożenie karp korzeniowych przy wylotach obiektu.

Jako kolejne GDOŚ, zmodyfikował pkt 4.2 decyzji pierwszoinstancyjnej i wskazał szczegółowo aby nasadzenia uzupełniające były wprowadzone w stosunku 1:1. Jest to niezbędne, aby liczba wprowadzonych nasadzeń nie uległa zmniejszeniu.

Zmianie uległ także warunek określony w pkt 5.2 skarżonej decyzji. Wyjaśnić należy, iż w wyniku zidentyfikowanych, na potrzeby opracowania raportu ooś, oddziaływań negatywnych na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia, koniecznym jest zastosowanie działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych. W związku z powyższym, GDOŚ niniejszą decyzją nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej z zakresie oceny ich skuteczności.

Odnosząc się do zarzutów podniesionych przez odwołujących przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Ad. 1)

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego wydania decyzji niezgodnej z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, dalej mpzp, należy wskazać, że, zgodnie z art. 56 ust. 1a Poś dla decyzji wydawanych dla drogi krajowej nie bada się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami mpzp. Art. 56 ust. 1a został wprowadzony do Poś ustawą z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2007 r. Nr 88 poz. 587), a zmiany w tym zakresie weszły w życie w dniu 18 sierpnia 2017 r. i obowiązywały na dzień złożenia przez inwestora wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji.

Zgodnie zaś z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, ze zm.), drogi ekspresowe zaliczają się do kategorii dróg krajowych. Mając powyższe na uwadze podnoszony zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 2)

Odnosząc się do zarzutu niezgodności lokalizacji inwestycji z wojewódzkim planem zagospodarowania przestrzennego, należy wyjaśnić, iż plan zagospodarowania przestrzennego województwa ma charakter aktu kierownictwa wewnętrznego i jest narzędziem służącym przede wszystkim koordynacji zamierzeń organizacyjnych, społecznych, gospodarczych i innych, stanowiących obiekt zainteresowania samorządu wojewódzkiego. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest aktem prawa miejscowego. Wobec powyższego podnoszony zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 3)

Odnosząc się do zarzutu nieuwzględnienia w decyzji wyników konsultacji społecznych *jakimi było opracowanie przebiegu drogi w wariantcie II - społecznym*, należy zaznaczyć, iż w toku prowadzonego postępowania w I instancji przeprowadzony został udział społeczeństwa. Do uwag i wniosków wniesionych przez zainteresowanych w jego trakcie tut. organ, po raz kolejny (niezależnie od rozpatrzenia ich przez organ I instancji) odniósł się w pierwszej części uzasadnienia niniejszej decyzji. Podkreślić należy, że organ związany jest wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej i przedstawionym w nim przebiegiem zarówno wariantu inwestycyjnego jak i wariantów alternatywnych. Wbrew twierdzeniom odwołujących konsultacje społeczne, nawet te przeprowadzane poza ramami postępowania w sprawie wydania decyzji, miały wpływ na wybór wariantu bowiem w analizie wielokryterialnej zostało uwzględnione kryterium społeczne. Analiza wyboru wariantów została oceniana przez organy obydwu instancji, które stwierdziły, iż analiza ta została prawidłowo wykonana. Jeżeli odwołujący podnoszą zarzuty w zakresie raportu oos i znajdującej się w nim analizy wielokryterialnej winni zadbać o porównywalny poziom szczegółowości i kompleksowości informacji przedstawionych organowi na poparcie swoich racji (tzw. kontraport) a nie wskazywać gołostownie, że wariant wybrany do realizacji nie ma akceptacji lokalnej mieszkańców. Wziąć bowiem pod uwagę należy, że każdy z przedstawionych wariantów wzbudzał niezadowolenie i protesty różnych grup osób. W przypadku wariantów I i II protesty wpłynęły od mieszkańców wsi Nadma (z rejonu ul. Kozia Góra oraz osiedla Malinowa), wsi Ciemne (rejon ul. Piłsudskiego w zachodniej części wsi), Cegielnia i Słupno. Wariant III oprotestowali mieszkańcy wsi Ciemne, Dybów Kolonia i Nowy Janków, którzy pozytywnie opiniują wariant II (społeczny).

Wskazać należy także, że organ nie jest zobowiązany w decyzji do uwzględnienia czy to uwag i wniosków stron postępowania czy też społeczeństwa a jedynie do ich rozpatrzenia, co zostało uczynione w uzasadnieniach decyzji organów obydwu instancji.

Jeżeli chodzi o konsultacje społeczne i inne działania propagatorskie nie wchodzące w zakres udziału społeczeństwa to wskazać należy, że wnioskodawca już na etapie złożenia wniosku z dnia 8 listopada 2007 r. o wydanie decyzji środowiskowej dołączył sprawozdanie z działań informacyjno-konsultacyjnych, jakie miały miejsce jeszcze przed złożeniem wniosku. Ponadto, w celu poznania oczekiwań mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją, GDDKiA w grudniu 2006 r. zleciła przedsiębiorstwu „Studio Ogród” przygotowanie i przeprowadzenie działań informacyjno-konsultacyjnych, których celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanej inwestycji oraz złagodzenie ewentualnych konfliktów społecznych w późniejszych fazach procesu inwestycyjnego. Skarżący zgłaszają zarzuty co do rozprawy administracyjnej otwartej oraz konsultacji przeprowadzonych przez „Studio Ogród”, bowiem w ich opinii były to „pozory tego co powinno być”. Odnosząc się do powyższego należy wyjaśnić, iż od 1 lutego do 31 maja 2007 r. „Studio Ogród”, na zlecenie inwestora, tj. GDDKiA, przygotowała i przeprowadziła działania informacyjno – konsultacyjne ze społeczeństwem, poddając ocenie trzy warianty przebiegu trasy. W toku konsultacji wpłynęło 139 uwag i wniosków. Jak wynika z dokumentacji sprawy, odpowiedzi inwestora i projektanta na pytania społeczeństwa, które wpłynęły do 28 lutego 2007 r., zostały wówczas opublikowane na stronie internetowej www.ikonsultacje-s8markiradzysmin.pl (obecnie pytania i odpowiedzi usunięte). Na wyżej wskazanej stronie internetowej można było uzyskać informację, iż analiza nadesłanych opinii wykazała, że:

- wariant I wskazywany był najrzadziej jako preferowany i najczęściej jako nieakceptowany;
- wariant III wskazywany był najczęściej jako preferowany i najrzadziej jako nieakceptowany.

Sprawozdanie z przebiegu działań informacyjno – konsultacyjnych dołączono do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Należy podkreślić, iż sprawozdanie to nie było wymaganym załącznikiem do wniosku, a postępowanie zmierzające do wydania decyzji opierało się na raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego uzupełnieniach.

Co do rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa należy stwierdzić, iż Wojewoda Mazowiecki przeprowadził w dniu 17 lipca 2008 r. rozprawę administracyjną na wniosek inwestora z dnia 8 listopada 2007 r. Jednak co warto podkreślić rozprawa nie jest obowiązkowym elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uwagi wniesione w jej trakcie zostały rozpatrzone przez organy obydwu instancji (por. tabela dot. uwag wniesionych na etapie udziału społeczeństwa)

Biorąc pod uwagę zatem wielość i różnorodność zastosowanych w sprawie środków angażujących społeczeństwo do udziału w postępowaniu, a także znaczną ilość uwag i wniosków które wpłynęły do organu na etapie wydawania decyzji trudno uznać zarzuty skarżących za uzasadnione.

Organ odwoławczy nie podziela także stanowiska skarżących, iż wariant III jest najgorszy pod względem ekonomicznym, czego dowodzą wyniki analizy wielokryterialnej. Ocenę ekonomiczną wariantów przeprowadzono zgodnie z „Instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2007” opracowaną w 2008 r. przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. W analizie przyjęto, że trasa będzie zrealizowana w latach 2012-2014. Wskaźnik korzyści, aktualne korzyści netto ENPV oraz wewnętrzną stopę zwrotu EIRR obliczono dla okresu 23 lat. Zestawione analizy cząstkowe i porównane warianty z przyjętymi wagami dla poszczególnych grup kryteriów wyłoniły wariant III jako najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym. Jeśli chodzi o zarzut, iż wariant wybrany do realizacji nie jest

najlepszy pod względem środowiskowym, organ ustosunkuje się do niego udzielając odpowiedzi na dalsze zarzuty w sprawie.

Odnosząc się do zarzutu oparcia decyzji na niepełnym materiale dowodowym, należy wyjaśnić, że we wniosku Marka Chrustowskiego, Emilii Paczuskiej i Małgorzaty Ewy Bednarczyk z dnia 15 lipca 2011 r. nie wskazano jednoznacznie, o jakie konsultacje chodzi i z tego względu RDOŚ w Warszawie mógł uznać, iż nie dysponuje ich wynikami. Treść protokołu z Sesji Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 25 lutego 2005 r. była powszechnie dostępna, bowiem od dnia 12 stycznia 2006 r. widniała na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Radzymin. O tym, że organ analizował powyższy dokument świadczy odpowiedź udzielona w punkcie 10.1.III decyzji, w której organ I instancji odnosi się do stanowiska Rady Miejskiej w Radzyminie, zajętego w Uchwale z dnia 25 lutego 2005 r. Dodatkowo Uchwałę Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 25 lutego 2005 r. przedłożyli organowi I instancji zainteresowani, w trakcie konsultacji społecznych. Podkreślenia wymaga fakt, iż posiedzenie Rady Miejskiej miało miejsce przed złożeniem wniosku o wydanie zaskarżonej decyzji, zatem nie było objęte postępowaniem organu I instancji.

Zarzut, iż w skarżonej decyzji zignorowano Uchwałę Rady Miejskiej w Radzyminie, zaś w „opracowaniu, a przez to i w postanowieniu GDOŚ i Inspektora Sanitarnego nie zauważa się protestów mieszkańców Nowego Jankowa i Dybowa Kolonii, mieszkańców Nadmy ul. Kozia Góra 16” należy uznać za bezzasadny. Zgodnie z art. 48 ust. 3 Poś organ występujący o uzgodnienie przedkłada: wniosek o wydanie decyzji, raport ooś oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, przy czym zgodnie z art. 46a ust. 4a Poś przepisu dotyczącego przedkładania wypisów i wyrysów nie stosuje się do wniosku o wydanie decyzji dla drogi krajowej. Wobec powyższego Uchwała Rady Miejskiej w Radzyminie nie była wymaganym załącznikiem do wydania stosownych uzgodnień.

Mając na uwadze zarzut, iż w decyzji przemilczano uchwały zebrania wiejskich Nowego Jankowa i Dybowa, które zostały załączone przez pełnomocników mieszkańców do materiału dowodowego, należy zauważyć, iż w uchwałach tych użyto argumentów, wskazywanych również w uwagach i wnioskach składanych podczas postępowania z udziałem społeczeństwa. Mieszkańcy sołectw Nowy Janków i Dybów Kolonia wyrażają sprzeciw wobec budowy drogi S8 w wariantcie III i w każdej z uchwał przywołują kolejne motywy takiego stanowiska. W świetle tego, iż argumentacja użyta w uchwałach została przytoczona również w uwagach złożonych przez zainteresowanych do postępowania, organ pierwszej instancji ustosunkował się do nich w uzasadnieniu swojej decyzji.

Odnosząc się do zarzutu, w którym skarżący uważają za przekłamanie twierdzenia autorów raportu ooś, iż w wariantcie I odcinek drogi przeznaczony do budowy liczy się do końca obwodnicy Radzymina, należy wyjaśnić, iż w ocenie środowiskowej przyjęto parametry, które pokazują wpływ drogi na elementy przyrodnicze i środowiskowe występujące wzdłuż całej długości projektowanej trasy (wraz z wykorzystanym terenem projektowanej trasy) i są wrażliwe zarówno na proces budowy jak i eksploatację trasy. Punktem odniesienia w każdym z wariantów jest cała trasa od początku do końca opracowania. Informacje podane w punkcie 4.1.2.1 na str. 22-23 raportu ooś z kwietnia 2011 r. dotyczą długości drogi do zaprojektowania, to jest długości odcinka pomiędzy punktami „początek – koniec” opracowania. W takiej ocenie wariant II jest najkrótszy.

Wariant I, który wykorzystuje istniejącą obwodnicę Radzymina nie kończy się w miejscu włączenia do obwodnicy, ale w punkcie określonym jako koniec opracowania. Jest to punkt, który dla wszystkich wariantów jest w tej samej lokalizacji. Włączenie projektowanej trasy do

obwodnicy Radzymina będzie wymagało jej przeprojektowania w zakresie dróg serwisowych, odwodnienia itp. Dlatego w ocenie technicznej wariantów brano pod uwagę całą długość trasy (zarówno drogi nowo budowane, jak i dostosowywane). Mając zaś na uwadze kwestię przebudowy drogi krajowej nr 8, należy wskazać, iż stwierdzenie, że droga nr 8 będzie wymagała przebudowy zawarto na str. 20 raportu ooś, w opisie wariantu V, branego pod uwagę w 2000 r. w „Studium techniczno – ekonomicznym przebiegu nowego wylotu z Warszawy drogi Warszawa – Białystok na parametrach drogi ekspresowej” oraz na str. 24 raportu ooś z kwietnia 2011 r. w opisie wariantu dodatkowego po drodze nr 631, zaprezentowanego na etapie ponownego rozpatrywania sprawy przez RDOŚ w Warszawie. Jakkolwiek należy przyznać słuszność skarżącym, że funkcjonująca już obwodnica Radzymina jest drogą odpowiadającą parametrom drogi ekspresowej, niemniej jednak włączenie trasy S8 w dotychczasowym korytarzu od węzła „Drewnica” w kierunku węzła „Zielonka 2”, a następnie włączenie w istniejącą drogę wojewódzką nr 631, wymagałoby budowy drugiej jezdni i przystosowania drogi nr 631 do parametrów drogi ekspresowej. Jak wskazano na str. 24 raportu ooś „dalej trasę włączono w istniejącą drogę nr 8, której przekrój wymaga rozbudowy odpowiedniej dla drogi ekspresowej”. Droga wojewódzka nr 631 krzyżuje się z istniejącą drogą krajową nr 8 mniej więcej na wysokości planowanego węzła Kobyłka, ok. 3250 m przed obwodnicą Radzymina, w miejscu gdzie droga nr 8 nie odpowiada parametrom drogi ekspresowej. W związku z tym na ponad trzykilometrowym odcinku konieczne byłoby dostosowanie drogi do odpowiednich parametrów. Powyższe wynika z załączników graficznych.

Wobec poczynionych wyjaśnień podnoszone zarzuty w zakresie nieuwzględnienia konsultacji społecznych należy uznać za niezasadne.

Ad. 4)

Odnosząc się do zarzutu skarżących, iż raport ooś jest wadliwy, bowiem nie uwzględnia aktualnego zagospodarowania terenu, analizy oddziaływania inwestycji na środowisko i dobra materialne mieszkańców, wymaga podkreślenia, że RDOŚ w Warszawie pismem z dnia 23 kwietnia 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-MW-6613-91/08, oraz pismem z dnia 5 maja 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-MW-6613-91/08, wezwał inwestora do uzupełnienia raportu ooś w tym zakresie.

W odpowiedzi na powyższe, pismem z dnia 30 kwietnia 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/499/10, Stanisław Dmuchowski, będący pełnomocnikiem GDDKiA, przekazał organowi pierwszej I instancji wyjaśnienia w zakresie dodatkowego wariantu oraz inwentaryzacji, a następnie przy piśmie z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/1196/10, przedłożył ujednolicony raport ooś, uzupełniony m.in. o:

- charakterystykę wariantów przedsięwzięcia, z uwzględnieniem przebiegu tras dojazdowych oraz obiektów podstawowych i pomocniczych, jak zbiorniki retencyjne, MOP-y, węzły, przejścia przez ciek,;
- opis rzeczywistego zagospodarowania terenu w rejonie inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem prywatnego lasu własności [REDAKTOWANE] oraz gospodarstw rolnych w Nowym Jankowie i Dybowie,
- informacje dotyczące inwentaryzacji przyrodniczej terenu zajmowanego przez wariant inwestycyjny,
- analizę oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych oraz krótko-, średnio- i długoterminowych, stałych i chwilowych zamierzenia,
- wyniki ponownej waloryzacji wariantów inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem kolizji z terenami leśnymi, stopnia wykorzystania obwodnicy Radzymina, zajętości nowego terenu,

powstania podwójnych barier migracyjnych, fragmentacji terenów, przebiegu w stosunku do form ochrony przyrody,

- dodatkowe środki minimalizujące oddziaływanie inwestycji oraz propozycje działań ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, w przypadku wystąpienia poważnych awarii lub zdarzeń na drodze,
- propozycje monitoringu przyrodniczego,
- załączniki mapowe, oddające rzeczywisty stan użytkowania i zagospodarowania omawianych terenów, uwzględniające szlaki migracji i wyniki inwentaryzacji, obiekty podstawowe i pomocnicze trasy oraz środki minimalizujące.

Przedłożony raport ooś został zaktualizowany zgodnie z obowiązującymi wymogami formalno-prawnymi oraz rzeczywistym zagospodarowaniem terenu, w tym również zaktualizowano wpływ inwestycji na dobra materialne. Raport ooś został następnie przekazany do GDOŚ wraz z wnioskiem RDOŚ w Warszawie z dnia 29 września 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOŚ-II.MW-6613-91/08, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy, organ uzgadniający, pismem z dnia 8 grudnia 2010 r., znak: DOOŚidk-075/3832/2436/10/AŁ-93, wezwał inwestora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie odwodnienia drogi, przejść dla zwierząt, szlaków migracyjnych zwierząt, ichtiofauny, nietoperzy, zbiorników kompensacyjnych, nasadzeń zieleni, ekranów akustycznych, wygrodenia trasy, analizy wielokryterialnej, analizy porealizacyjnej. W odpowiedzi na powyższe inwestor, pismem z dnia 17 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/98/11, przekazał wyjaśnienia autorów raportu ooś zawarte w piśmie z dnia 26 stycznia 2011 r., znak: 10/3/2011, oraz raport ooś opatrzony datą styczeń 2011 r., który po zweryfikowaniu przez organ uzgadniający wymagał kolejnych poprawek i uzupełnień. Pismem z dnia 29 marca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.60.2011.AŁ, GDOŚ wezwał do uzupełnienia raportu w zakresie odwodnienia, przejść dla zwierząt, wykonania zbiorników kompensacyjnych, nasadzeń zieleni, ichtiofauny, analizy wielokryterialnej. Po przeanalizowaniu raportu ooś opatrzonego datą kwiecień 2011 r., przekazanego wraz z pismem inwestora z dnia 8 kwietnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/515/11, organ uzgadniający wezwał inwestora pismem z dnia 12 maja 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.60.2011.AŁ.2, do wyjaśnień w zakresie odwodnienia, ekranów akustycznych oraz monitoringu stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno. Po analizie uzupełnień nadesłanych pismem z dnia 18 maja 2011 r., znak: IO/14/2011, stanowiącym załącznik do pisma GDDKiA z dnia 2 czerwca 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/812/11, GDOŚ uznał, iż zebrany materiał dowodowy jest wystarczający do uzgodnienia warunków środowiskowych realizacji północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina. Raport ooś wraz z załącznikami i aneksami, opracowany na zlecenie GDDKiA przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. w Warszawie w kwietniu 2011 r., jest zgodny z art. 52 Poś i zawiera wszystkie elementy wymienione w tym przepisie. Szczegółowo określono i oceniono w nim wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, ludzi oraz zabytki, przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technicznych, technologicznych, a także określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi. Szczegółowo przeanalizowano także możliwy wpływ inwestycji na poszczególne elementy przyrody ożywionej. Zgodnie z wytycznymi organu I instancji, na podstawie przeprowadzonych wizji w terenie oraz wykonanych zdjęć lotniczych w maju 2010 r., uaktualniono również stan zagospodarowania terenu, co zostało potwierdzone na

str. 7 tabeli, będącej załącznikiem do znajdującego się w aktach sprawy pisma Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A. z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: DN-49/2010, zawierającej informacje, w jaki sposób zostały w raporcie zrealizowane zalecenia organu I instancji, sformułowane w wezwaniach do uzupełnienia raportu ooś.

Na etapie postępowania odwoławczego raport ooś podlegał dalszym uzupełnieniom. Został on zaktualizowany w odniesieniu do aktualnego stanu faktycznego sprawy, uwzględniającego w szczególności: informacje w zakresie obecnego i prognozowanego obciążenia ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnym, obejmujące węzeł „Wołomin” oraz analizę oddziaływań akustycznych trasy, wraz z propozycją środków minimalizujących, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu. Ponadto, sporządzona została w 2018 r. aktualizacja zagospodarowania terenu w rejonie przedmiotowej drogi dla wariantu III, a w 2020 r. wykonano opracowanie zawierające analizę ww. wariantu, uwzględniającą oddziaływanie drogi S8 na klimat akustyczny dla stanu istniejącego i prognozowanego obciążenia ruchem, w przeliczeniu na ruch średnioroczny, w perspektywie 5 lat w wariantcie bez oraz z zabezpieczeniami akustycznymi, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu.

Podkreślić należy, że w postępowaniu w sprawie wydania decyzji środowiskowej organ zarówno I jak II instancji bada zgodność raportu ooś z wymogami ustawowymi, a gdy to ustalą identyfikuje wszelkie zagrożenia i uciążliwości zamierzonego przedsięwzięcia wobec środowiska (w tym na zdrowie ludzi) i na tej podstawie określa warunki likwidacji lub minimalizacji tych zagrożeń. W przedmiotowej sprawie organy obydwu instancji uznały raport ooś wraz ze wszystkimi jego uzupełnieniami za zgodny z art. 52 Poś i wystarczający do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko także w zakresie wskazanych przez skarżących dóbr materialnych. Z uwagi na znaczny stopień ogólności zarzutów w tej części tut. organ nie ma możliwości odniesienia się do nich w sposób bardziej szczegółowy.

Ad. 5)

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, że dokonanie wyboru wariantu inwestycyjnego danego przedsięwzięcia następuje w wyniku oceny oddziaływania na środowisko, której kluczowym elementem jest analiza raportu ooś. Zadaniem raportu ooś jest określenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska oraz ludzi, przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technologicznych, technicznych i organizacyjnych. Dla organu przeprowadzającego ocenę dokument ten z definicji stanowi podstawowe źródło informacji o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w fazie jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania i likwidacji. Organ ocenia kompleksowo wpływ wariantu realizacyjnego zarówno na środowisko przyrodnicze, jak i społeczne.

Należy wskazać, iż w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawione zostały, oprócz rozwiązania zerowego, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi nr 8 wg dotychczasowego przebiegu, warianty inwestycyjne: wariant I, wariant II (IIa) i wariant III – preferowany przez inwestora. W ramach aktualizacji raportu ooś w 2010 r., przeanalizowano kolejny wariant, pokrywający się na części przebiegu z drogą wojewódzką nr 631. GDOŚ w postanowieniu z dnia 13 czerwca 2011 r., wskazał iż przeprowadzone analizy środowiskowe dla proponowanych wariantów nie dały jednoznacznej odpowiedzi, który z wariantów jest najkorzystniejszy. Przeprowadzone analizy porównawcze wykazały, iż zarówno pod względem środowiskowym, jak i kolizyjności z zabudową, wszystkie warianty mają podobną ocenę. Jednakże wariant preferowany przez

inwestora wykazuje najmniejszą kolizyjność z powierzchnią leśną i zadrzewioną, konserwatorskimi strefami archeologicznymi oraz obszarami chronionymi, w tym z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Podkreślić należy jednak, że przeprowadzona w sprawie analiza wielokryterialna wykazała że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska spośród wszystkich poddanych ocenie wariantów jest wariant III, tj. proponowany przez wnioskodawcę. W związku z powyższym, zdaniem organu, w raporcie przedstawiono wystarczającą ilość wariantów, które zapewniły możliwość merytorycznej oceny poszczególnych opcji realizacji inwestycji i nie było konieczności (a w zasadzie możliwości z uwagi na związanie organu wnioskiem o wydanie decyzji) uzupełniania raportu o kolejne warianty, co świadczy o niezasadności podnoszonego zarzutu.

Ad. 6)

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego braku troski o „sens wydatkowania unijnych funduszy”, należy podkreślić, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie jest finansowana z funduszy unijnych, a jedynie ze środków krajowych. Jeśli zaś chodzi o zarzut „ignorowania faktów i zasłaniania się specustawą” poprzez lekceważenie opinii mieszkańców, rady miasta i brak troski o środowisko i koszty budowy, należy stwierdzić iż w toku prowadzenia postępowania w I instancji przeprowadzany został udział społeczeństwa, w trakcie którego mieszkańcy mogli zgłosić swoje uwagi i wnioski, co zostało szczegółowo opisane w uzasadnieniach decyzji organów obydwu instancji. Mając powyższe na uwadze, zarzut uznaje się za niezasadny.

Ad. 7)

Skarżący nie podają, na czym, ich zdaniem, polega wskazane w odwołaniach naruszenie przepisów prawa materialnego, to jest: art. 32 ust. 1 pkt 2, art. 48 ust. 1, art. 55 oraz art. 56 ust. 1a i 1b, ust. 2, ust. 8 Poś. Zgodnie z brzmieniem art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa organ administracji właściwy do ich wydania może przeprowadzić rozprawę administracyjną, otwartą dla społeczeństwa; przepis art. 91 § 3 Kpa stosuje się odpowiednio.

Odnosząc się do zagadnienia związanego z rozprawą administracyjną otwartą dla społeczeństwa należy zauważyć, iż ze względu na wagę problemu lokalizacji planowanej inwestycji, Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora z dnia 8 listopada 2007 r., przeprowadził w dniu 17 lipca 2008 r. rozprawę administracyjną. RDOŚ w Warszawie nie powtórzył czynności w zakresie przeprowadzenia rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. W myśl art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa organ administracji właściwy do ich wydania może przeprowadzić rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (...). Należy wyjaśnić, że przepis ten nie wskazuje na obowiązek przeprowadzenia rozprawy administracyjnej, a jedynie wskazuje na taką możliwość. Stanowisko takie podzielił także Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 4 stycznia 2011 r., sygn. akt II OSK 2319/10, wskazując, iż przeprowadzenie rozprawy administracyjnej nie stanowi obligatoryjnego elementu procedury ocen oddziaływania na środowisko. Skoro zatem organ postanowił o nieprzeprowadzeniu rozprawy na etapie udziału społeczeństwa, uznał to za bezcelowe dla przyspieszenia lub uproszczenia przebiegu postępowania. Powyższe ustalenia potwierdza GDOŚ. Sprawa jest konfliktowa społecznie, w której występują nie tylko różnice w interesach między inwestorem a mieszkańcami, ale także różnice w interesach mieszkańców poszczególnych miejscowości, dlatego też, w ocenie tut. organu, rozprawa administracyjna nie doprowadzi do przyspieszenia albo uproszczenia rozpatrywania przedmiotowej sprawy.

Należy także wskazać, iż treść art. 48 ust. 1 Poś wskazuje, że postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach. W przedmiotowej kwestii nie doszło do naruszenia kompetencji, bowiem postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadził RDOŚ w Warszawie, który zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś z dniem wejścia w życie ustawy przejął w tym zakresie kompetencje od Wojewody Mazowieckiego. Jeśli z przeprowadzonego postępowania wyniknie zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, w myśl art. 55 Poś, na którego naruszenie powołują się strony, organ administracji, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia, w drodze decyzji, określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia. Organ odwoławczy, po przeanalizowaniu akt sprawy, stwierdził, że ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji nie wskazała na inny wariant jako właściwy do realizacji, w związku z czym nie było podstaw, aby występować do inwestora o zgodę na zmianę wariantu preferowanego.

Mając na uwadze zarzut naruszenia art. 56 ust. 1 Poś, należy wyjaśnić, iż organ odniósł się do niego odpowiadając na zarzut 1, poruszony w niniejszej decyzji.

Art. 56 ust. 2 i 8 Poś wymienia elementy, jakie powinna zawierać decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Skarżący nie wskazują, którego składnika decyzji zabrakło. Po zapoznaniu się z treścią decyzji organ odwoławczy uznał, iż zawiera ona wszystkie elementy wymienione w ww. przepisie.

Ad. 8)

Kolejny zarzut skarżących dotyczy niedopełnienia przez organ I instancji obowiązku wynikającego z art. 77 § 1 i 80 Kpa, a także naruszenia art. 107 § 3 oraz art. 108 § 1 Kpa.

Obowiązek określony w art. 77 § 1 i 80 Kpa dotyczy wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego sprawy, a następnie dokonania oceny na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona. Strony nie wskazały jednakże jednoznacznie, jaki materiał dowodowy nie został uwzględniony przy wydawaniu decyzji przez RDOŚ w Warszawie. Należy wskazać, iż organ, analizując akta sprawy, nie może pominąć żadnego przeprowadzonego dowodu, jednakże, zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, może odmówić wiarygodności dowodowi. Wówczas winien uzasadnić, jakimi przesłankami się kierował i z jakiej przyczyny odmawia wiarygodności. Podkreślenia wymaga fakt, iż po przeanalizowaniu całości akt sprawy organ I instancji uznał, iż raport ooś wraz z załącznikami i uzupełnieniami zawiera wystarczające informacje na temat wpływu planowanej inwestycji na środowisko, zarówno na etapie jej realizacji, jak również eksploatacji, oraz określa wymagane środki minimalizujące to oddziaływanie. Zarówno organ wydający zaskarżoną decyzję, jak również organ uzgadniający, podjęły wszelkie niezbędne kroki i starania zmierzające do wyjaśnienia sprawy. Do wszelkich uwag i wniosków złożonych w trakcie postępowania przez strony i społeczeństwo organ odniósł się w zaskarżonej decyzji, uzasadniając każdorazowo zajęte stanowisko.

Zarzut dotyczący naruszenia art. 107 § 3 Kpa należy uznać za niesłuszny. Skarżący nie uzasadnił, na jakiej podstawie wysunął takowe konkluzje, jednakże po zapoznaniu się z treścią zaskarżonej decyzji organ odwoławczy uznał, iż zawiera ona wszystkie elementy wymienione w tym przepisie. Organ prowadzący postępowanie w uzasadnieniu decyzji omówił przesłanki, którymi kierował się przy jej wydawaniu, umotywowował ocenę stanu faktycznego oraz wyjaśnił powiązanie między tą oceną a treścią rozstrzygnięcia. Organ wyjaśnił również podstawę prawną i przytoczył przepis prawa wydanego rozstrzygnięcia, który miał zastosowanie w tej materii. RDOŚ w Warszawie zajął również stanowisko wobec zgromadzonego materiału dowodowego sprawy i

uzasadnił w sposób jasny i zrozumiały, jakie kryterium przyjął do uznania pewnych faktów za prawdziwe. Zdaniem organu odwoławczego organ I instancji dokonał całościowej analizy oraz oceny zgromadzonych akt sprawy, zaś uzasadnienie zaskarżonej decyzji jest wystarczające.

Należy mieć także na uwadze, że ewentualna wadliwość w zakresie uzasadnienia decyzji jest reformowalna w postępowaniu odwoławczym, co GDOŚ uczynił niniejszą decyzją.

Do kwestii naruszenia art. 108 § 1 Kpa organ odwoławczy odniósł się w niniejszej decyzji, odpowiadając na zarzuty w pkt 34.

Ad. 9)

Skarżący podnoszą, iż naruszono art. 52 ust. 1 pkt 3 lit. a i b Poś z uwagi na brak w raporcie opisu wariantu najkorzystniejszego dla środowiska oraz niepoddanie przez organ orzekający w sprawie analizie wariantów alternatywnych. Należy wskazać, iż tutaj organ odniósł się w pkt 5 do postawionego zarzutu, w którym, zdaniem organu, w raporcie przedstawiono wystarczającą ilość wariantów, które zapewniły możliwość merytorycznej oceny poszczególnych opcji realizacji inwestycji i nie było konieczności uzupełniania raportu o kolejne warianty, co świadczy o niezasadności podnoszonego zarzutu.

Ad. 10)

Odnosząc się do powyższego zarzutu, należy wyjaśnić, że w raporcie dokonano analizy oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmującej bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływanie na środowisko, związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Dodatkowo, przedstawiono także charakterystykę oddziaływań w środowisku, na których kumulację składają się oddziaływania bezpośrednie pochodzące od istniejącej inwestycji, wtórne skutki podjętych środków minimalizujących oraz oddziaływania pochodzące od innych obiektów istniejących i planowanych. Organ odwoławczy po wnikliwej analizie przedłożonych dokumentów uznał, iż raport oś wraz załącznikami oraz aneksami spełnia wymagania wynikające z art. 52 ust. 1 pkt 6 Poś.

Nieprawdą jest, iż organ w zaskarżonej decyzji nie ustosunkował się do zarzutu, iż w wydanych postanowieniach uzgadniających GDOŚ oraz PWIS pominięli analizę zagadnienia dotyczącego układów hydrograficznych i warunków gruntowo – wodnych, zostawiając ten temat na etap projektu budowlanego. Na str. 30 zaskarżonej decyzji, w punkcie 4.6, organ I instancji przedstawił uwagi sołtysa wsi Nowy Janków i sołtysa wsi Ciemne wniesione pismem z dnia 5 września 2011 r., dotyczące marginalizacji zagadnienia stosunków wodnych w rejonie planowanej inwestycji oraz wyrażające obawy mieszkańców co do istnienia prawdopodobieństwa zalania przez wodę terenu wsi Dybów Kolonia i Kozłówka. Udzielając odpowiedzi na powyższe, organ I instancji odwołał się do odpowiedzi na wniosek 2.2.4, w której wskazał, że przedłożony przez inwestora raport oś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu PWIS oraz uzgodnienie GDOŚ.

Organ pierwszej instancji w zaskarżonej decyzji przeniósł zapisy rozstrzygnięcia organu uzgadniającego i w punkcie 3.20 nałożył na inwestora, zgodnie z jego intencją zawartą na str. 86 raportu oś z kwietnia 2011 r., obowiązek opracowania szczegółowej koncepcji przebudowy układu melioracyjnego w ramach projektu budowlanego. Nie oznacza to bynajmniej, iż organy nie przeanalizowały zagadnienia stosunków gruntowo-wodnych. W rozdziale 6 raportu oś z kwietnia 2011 r. pt. „Charakterystyka środowiska i prognoza oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko” podrozdziały 6.3 i 6.4 zostały poświęcone aspektom dotyczącym

wód powierzchniowych, gospodarki wodno-ściekowej, powierzchni ziemi, geologii, gleb i wód podziemnych. Na str. 78-96 raportu o.o.s. omówiono obecny stan hydrograficzny regionu, opisując ciek i zbiorniki wodne w rejonie planowanej inwestycji ze wskazaniem na ich jakość, oraz opracowano koncepcję odwodnienia dla poszczególnych wariantów przebiegu drogi i scharakteryzowano urządzenia podczyszczające i retencjonujące wody deszczowe. Oceniono wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko wodne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej. Omówiono także warunki geomorfologiczne, ujęcia wód podziemnych, kopaliny i odnieśli się do oddziaływania planowanej inwestycji na powierzchnię ziemi, warunki gruntowo-wodne oraz gleby i uprawy rolne, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. Dodatkowo należy wyjaśnić, iż zalecenie wykonania szczegółowego opracowania przebudowy terenów zmeliorowanych zawarł Dyrektor Oddziału Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie w piśmie z dnia 2 lipca 2010 r., znak: IW/Wo/4105/448/KG/2010 r., skierowanym do Biura Planowania Rozwoju Warszawy. Należy mieć na uwadze, iż PWIS przeanalizował zagadnienie dotyczące warunków gruntowo-wodnych, o czym świadczy nałożony na inwestora w punkcie 3 postanowienia z dnia 16 lutego 2011 r., znak: ZNS.713-154-1/11.PN, uzgadniającego przedsięwzięcie pod względem wymogów higienicznych i zdrowotnych, obowiązek zabezpieczania zaplecza budowy przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód. Organ nie odniósł się do kwestii związanej z układem hydrograficznym, bowiem materia ta wykracza poza zakres jego kompetencji.

W piśmie BPRW z dnia 26 stycznia 2011 r., znak: 10/3/2011, przekazanym do GDOŚ pismem GDDKiA z dnia 17 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/98/11, wskazano, że na etapie studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego analizowano układ hydrograficzny oraz warunki gruntowo-wodne rejonu inwestycji – co pozwoliło na wybranie wariantu najmniej kolizyjnego z ciekami i wodami powierzchniowymi. Nie analizowano szczegółowo sieci rowów melioracyjnych. Taka analiza jest elementem projektu branżowego w ramach projektu budowlanego budowy drogi S8. Inwentaryzacja rowów melioracyjnych uzgodniona z Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych poprzedza projekt przebudowy i konserwacji oraz ewentualnego przełożenia rowów, kanału i cieków oraz drenażu w rejonie przedmiotowej inwestycji, jeśli w dalszym projektowaniu będzie to konieczne. Zagadnienie to wymaga większej uwagi, bowiem tereny planowanej inwestycji posiadają złożone warunki gruntowo-wodne, dodatkowo zmienione w wyniku eksploatacji łąk. W celu uniknięcia problemów z wodami powierzchniowymi i gruntowymi zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji trasy, istniejący system melioracji wymaga uporządkowania i podporządkowania nowej funkcji terenu.

GDOŚ na etapie uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia dokonał szczegółowej analizy zgromadzonej dokumentacji, o czym świadczą liczne wezwania do uzupełnienia raportu o.o.s. oraz szczegółowe warunki nałożone na inwestora w postanowieniu z dnia 13 czerwca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.60.2011.AŁ.3.

Dotrzymanie warunków wymienionych w sentencji postanowienia GDOŚ zminimalizuje oddziaływanie drogi zarówno na etapie robót budowlanych, jak również na etapie eksploatacji na glebę, wody podziemne i powierzchniowe, a także zapewni właściwe gospodarowanie odpadami. Zaplecza budowy zostaną odpowiednio zabezpieczone, by uniknąć przenikania zanieczyszczeń pochodzących z wypłukiwania materiałów stosowanych do budowy i z wycieków z maszyn do wód powierzchniowych, podziemnych i gruntu. Na wypadek wystąpienia wycieku, wykonawca robót będzie posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, a ścieki

socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

W trakcie budowy drogi największy wpływ na środowisko gruntowo – wodne nastąpi podczas wykonywania wykopów. Prace niwelacyjne będą prowadzone w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów i ograniczyć ingerencję w walory przyrodnicze. Przy prowadzeniu wykopów, szczególnie w sytuacji, gdy będą przekraczać pierwszy poziom wód gruntowych, wykonawca robót odetnie wykop od wód gruntowych np. przy pomocy ścianki szczelinowej. Wówczas nie wystąpi zagrożenie lejem depresyjnym, który mógłby wpłynąć negatywnie na warunki siedliskowe. Rozwiązania w postaci ścian szczelinowych będą zastosowane również na odcinkach, gdzie poziom wód gruntowych występuje powyżej projektowanej niwelety drogi.

Realizacja inwestycji nie spowoduje zmiany lub ograniczenia wielkości, kierunków i prędkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych.

Materiały używane podczas prac budowlanych mogą powodować zanieczyszczenie i okresowe zmętnienie wody, dlatego wody rzeki Czarnej, na której będzie budowany most, zostaną zabezpieczone przed możliwością dostania się do nich materiałów budowlanych np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających.

Przy projektowaniu systemów odwodnienia przyjęto zasadę zatrzymania jak największej ilości wody na danym terenie, co wpłynie korzystnie na bilans wody i zminimalizuje naruszenie stosunków wodnych. Odwodnienie drogi zostanie zapewnione poprzez system rowów otwartych trawiastych, a w sąsiedztwie rezerwatu Horowe Bagno od km 3+500 do km 4+000 oraz od km 7+800 do km 9+500 projekt przewiduje rowy nieprzepuszczalne (wyłożone folią lub geowłókniną). Dla mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych zostaną zastosowane rurociągi podwieszane pod obiektami, włączone do rowów. Przed zrzutem wód do odbiornika zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające w postaci osadników, separatorów ropopochodnych oraz zbiorniki retencyjne, wymienione w punkcie II.10 postanowienia GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r., które zabezpieczą dodatkowo odbiorniki przed jednorazowym dopływem dużej ilości wód. Odbiornikami wód ze zbiorników retencyjnych będą rzeki Czarna i Długa oraz grunt. Dla ochrony odbiorników przed dopływem substancji niebezpiecznych, będących skutkami wypadków komunikacyjnych lub innych przyczyn, zbiorniki retencyjne zostaną wyposażone w zastawkę, co umożliwi odcięcie dopływu spływów z drogi.

Przebieg drogi ekspresowej S8 nad ul. B. Chrobrego w Kobyłce w wariantcie III planowane jest na wiadukcie o długości ok. 70 m. Trasa od strony południowej na długości ok. 330 m przebiega na nasypie i w ok. km 7+300 przechodzi przez środek zbiornika wodnego, który zostanie zasypyany. W analizowanym przypadku rozważano wariant alternatywny przeprowadzenia drogi w wykopie, jednakże rozwiązanie to okazało się droższe, trudniejsze w realizacji i także niesłoby za sobą konieczność zasypania zbiornika wodnego. Przesunięcie korytarza kolidowałoby z istniejącą i planowaną zabudową. W ramach działań kompensacyjnych zaproponowano, iż przed rozpoczęciem prac budowlanych zostaną zbudowane nowe zbiorniki wodne o powierzchni ok. 0,6 ha położone w odległości ok. 2-3 km od likwidowanego zbiornika, po obu stronach drogi.

Na etapie wydawania decyzji środowiskowej przedstawione informacje w zakresie warunków gruntowo - wodnych są wystarczające. Twierdzenia skarżących, iż planowana inwestycja spowoduje zalanie miejscowości Dybów Kolonia i Kozłówek nie znajdują potwierdzenia w dokumentacji. W związku z powyższymi wyjaśnieniami należy uznać, iż przedłożone zarzuty są niezasadne. Na uwadze należy mieć także, że środowisko gruntowo-wodne zostało na etapie

postępowania odwoławczego objęte dodatkową ochroną w postaci monitoringu określonego w pkt 2 niniejszej decyzji.

Ad. 11)

Strony podnoszą, że organ pierwszej instancji na str. 25 zaskarżonej decyzji stwierdził, że nie ma możliwości zapoznania się z ustaleniami konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2005 r., podczas gdy o wynikach tych konsultacji wspomina się chociażby w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

GDOŚ podziela opinię skarżących, iż o wynikach konsultacji wspominają autorzy raportu oos, jednakże należy podkreślić, iż zagadnienie to ujęto w raporcie opracowanym przez BPRW w lipcu 2007 r., a nie w raporcie z kwietnia 2011 r., na którym bazował organ wydający decyzję z dnia 2 grudnia 2011 r. O tym, że organ analizował treść protokołu z Sesji Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 25 lutego 2005 r. świadczy odpowiedź udzielona w punkcie 10.1.III na str. 50 decyzji RDOŚ w Warszawie, w której organ odnosi się do stanowiska Rady Miejskiej w Radzyminie, zajętego w Uchwale z dnia 25 lutego 2005 r. Dodatkowo Uchwałę Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 25 lutego 2005 r. przedłożyli organowi I instancji zainteresowani w trakcie konsultacji społecznych.

Ad. 12)

██████████, ██████████ i ██████████ wskazują, że w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia mieszkańcy Kolonii Dybów informowali RDOŚ w Warszawie o problemach związanych z istniejącą obwodnicą Radzymina, o zalewaniu ich domów i gruntów w wyniku zakłócenia stosunków wodnych, pękaniem budynków i hałasem, jednakże organ pierwszej instancji nie odniósł się do „sytuacji rodzin, którym po raz drugi zostają zabrane grunty pod budowę tej samej drogi S8”.

Odnosząc się do powyższego zarzutu należy wyjaśnić, że do kwestii marginalizacji problemów mieszkańców wsi Dybów Kolonii organ I instancji odniósł się, odpowiadając na zarzut 2.2.4 na str. 25 decyzji RDOŚ w Warszawie, gdzie wskazał, że przedłożony przez inwestora raport oos wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 Poś i zawiera wszystkie informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu inspekcji sanitarnej oraz uzgodnienie GDOŚ. Jak wskazano w raporcie (str. 91), w sąsiedztwie Radzymina i istniejącej obwodnicy miasta występują rejonry działalności górniczej. Powierzchnia terenu na ww. obszarze była silnie zdegradowana w wyniku eksploatacji odkrywkowej surowców ilastych, jeszcze przed budową istniejącej obwodnicy Radzymina. Niezrekultywowane wyrobiska górnicze były samoistnie przekształcane w bezodpływowe zbiorniki wodne, część z nich została zasypana, część zaadaptowana pod rozbudowę cmentarza przy ul. Piłsudskiego. Jedno z większych wyrobisk zajmuje Staw pod Łabędziem. W konsekwencji, od powierzchni terenu do głębokości około 3 m w sposób chaotyczny spotyka się nasypy, stawy i grunty przemieszczone. Istotne przekształcenia wystąpiły również w systemie drenażu powierzchniowego. System ten został zburzony przez wykopy eksploatacyjne, przeradzające się po zaprzestaniu eksploatacji w zbiorniki wodne. Obecnie wyrobiska oplecione są rowami melioracyjnymi w większości zaniedbanymi i niedrożnymi. Prawdopodobnie to zły stan systemu melioracyjnego w powiązaniu z wysokim poziomem zwierciadła wód gruntowych, o którym informuje się również w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Radzymin, w porach deszczowych jest przyczyną podtopień gruntów i budynków w Dybowie Kolonii.

W przypadku planowanej budowy trasy S8 przewidywany system odprowadzania wód opadowych z drogi zabezpiecza cieki zarówno przed nadmiernym jednorazowym dopływem (zbiorniki retencyjne), jak i przed zanieczyszczeniem (system oczyszczania z separatorami i zbiornikami). W trakcie budowy drogi największy wpływ na środowisko gruntowo – wodne nastąpi podczas wykonywania wykopów. Warunki zaproponowane w ocenianej decyzji pozwolą na eliminację lub ograniczenie tego oddziaływania. Inwentaryzowana powierzchnia obfituje w niewielkie torfianki oraz glinianki, o linii brzegowej częściowo porośniętej pasem trzciny bądź innej roślinności wynurzonej, dlatego dla utrzymania walorów przyrodniczych i krajobrazowych zostaną zachowane wszystkie oczka wodne, torfianki i glinianki, które nie kolidują z przebiegiem drogi. Autorzy raportu o oś na (str. 86) zapewniają, iż nie przewiduje się takiego zakresu prac ziemnych, wymagających odwodnień, który by rzutował na warunki wodne w otoczeniu planowanej inwestycji.

Jeśli chodzi o oddziaływania akustyczne to należy mieć na uwadze, że w trakcie budowy drogi będą one powodowane pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce budowlane. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z obowiązkiem wynikającym z zapisów decyzji środowiskowej, prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie oraz szlaków migracji zwierząt (punkt 2.15 decyzji) będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰-22⁰⁰), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu w miarę możliwości nie będą pracowały równocześnie. Oddziaływania te będą mieć charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Po oddaniu planowanego przedsięwzięcia do użytkowania, na skutek ruchu pojazdów drogowych do środowiska w otoczeniu trasy będzie emitowany ponadnormatywny hałas, który swym zasięgiem wykróczy poza linie rozgraniczające inwestycji. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, którego zasięg obejmie w szczególności budynki zlokalizowane wzdłuż drogi powiatowej nr 4308W we wsiach Nadma i Zalasek oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 635 w rejonie wsi Ciemne, będzie także efektem skumulowanego oddziaływania dróg istniejących z projektowaną drogą ekspresową S8. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Wskazać należy, że na etapie postępowania odwoławczego zaktualizowano ocenę akustyczną inwestycji. I uznano, że celem jak najszybszego doprowadzenia stanu środowiska akustycznego do zgodnego z dopuszczalnymi poziomami niezbędne jest badanie rzeczywistego poziomu hałasu (uwzględniającego cały układ drogowy, przemodelowywany przedmiotową inwestycją) i weryfikacja skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych co uczyniono przedmiotem pkt 6 niniejszej decyzji.

Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia organ zobowiązany jest do zidentyfikowania wszelkich zagrożeń i uciążliwości zamierzonego przedsięwzięcia wobec środowiska i na tej podstawie określenia warunków likwidacji lub minimalizacji tych zagrożeń. Oznacza to, iż kwestie dotyczące wywłaszczenia nieruchomości wykraczają poza zakres przedmiotowy sprawy oraz określone w przepisach Poś kompetencje organu w zakresie ocen oddziaływania na środowisko, zatem nie uwzględniono ich w decyzji. W związku z powyższymi wyjaśnieniami należy uznać, że podnoszony przez strony zarzut jest bezpodstawny.

Ad. 13)

Za niesłuszny należy uznać zarzut podnoszony przez skarżących, iż RDOŚ w Warszawie nie odniósł się do kwestii „wyburzeń na życzenie”, do warunków społeczno – ekonomicznych panujących w rejonie planowanej inwestycji oraz nie przeanalizował w sposób rzetelny wpływu

inwestycji na społeczności lokalne. W punktach 2.8, 2.10 i 2.11 na str. 27 decyzji, organ I instancji przytoczył wniesione przez mieszkańców okolicznych miejscowości, pismem z dnia 15 lipca 2011 r., uwagi dotyczące ww. zagadnień. W odpowiedzi na powyższe uwagi organ I instancji odwołał się do wyjaśnień udzielonych na wniosok z punktu 2.2.4, iż stoi na stanowisku, że przedłożony przez inwestora raport oś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie tej dokumentacji uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu inspekcji sanitarnej oraz uzgodnienie GDOŚ. W raporcie z kwietnia 2011 r., stanowiącym podstawę do wydania zaskarżonej decyzji, na str. 270 przedstawiono informacje dotyczące liczby budynków przeznaczonych do wyburzenia w poszczególnych wariantach przebiegu drogi. Tabela 115 na str. 283 raportu oś uwzględnia liczbę budynków objętych zasięgiem ponadnormatywnego poziomu hałasu w 2025 r., po zastosowaniu ekranów akustycznych z dyfraktorami, oraz liczbę siedlisk ludzkich w odległości 100 m od osi trasy. Określona również została liczba działek do wykupu oraz powierzchnia gruntów do wywłaszczenia. Przepisy prawa nie nakładają na inwestora obowiązku zamieszczania w raporcie informacji o wyburzeniach budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania planowanej inwestycji, dokonywanych „na życzenie” mieszkańców. W celu ograniczenia ww. uciążliwości akustycznych, w punkcie 3.1 sentencji zaskarżonej decyzji nałożono na inwestora obowiązek wykonania ekranów dźwiękochłonnych. Po ich zastosowaniu ilość budynków narażonych na ponadnormatywny hałas ulegnie znacznemu zmniejszeniu.

Ponadto, z obliczeń przeprowadzonych dla 2015 i 2025 r. wynika, że podczas eksploatacji projektowanej obwodnicy będą dotrzymane normy stężeń emitowanych substancji w otoczeniu. W celu zweryfikowania ustaleń zawartych w raporcie z rzeczywistym oddziaływaniem trasy w zakresie zanieczyszczenia powietrza, zostanie wykonana analiza porealizacyjna, obejmująca serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla roku kalendarzowego. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych, zostaną zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 Poś. W związku z powyższymi wyjaśnieniami, zarzut uznaje się za niezasadny.

Ad. 14)

Wskazać należy, iż zarzut wskazany w pkt 14 jest zbyt ogólny, tut. organ w niniejszej decyzji nie może się do niego odnieść.

Ad. 15)

Skarżący wskazują, iż w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono warunek, iż „na etapie realizacji przedsięwzięcia należy wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg”, podczas gdy budynki i drogi lokalne nie są w stanie wytrzymać tak dużej uciążliwości. Jak informują strony postępowania, ulica Piłsudskiego w Ciemnem ma ograniczenie obciążenia do 5 ton. Należy wskazać, iż kwestie dotyczące rozwiązań projektowych i technicznych, jak np. dopuszczalne obciążenie dróg, wykraczają poza zakres przedmiotowy sprawy, oraz określone w przepisach Poś kompetencje tut. organu w zakresie ocen oddziaływania na środowisko.

Ad. 16)

Skarżący podnoszą, że w prognozach oddziaływania poszczególnych wariantów w perspektywie r. 2015 powinno być wzięte pod uwagę, że w wariantcie I nie ma już powierzchni

pod zabudowę, natomiast na terenach „zarezerwowanych” pod wariant III jest znaczne tempo budowy nowych domów.

Organ odwoławczy nie podziela stanowiska skarżących, jakoby na terenach sąsiadujących z wariantem I nie było już powierzchni pod zabudowę, a jedynie na obszarach zarezerwowanych pod wariant III powstawały nowe obiekty. W przypadku wariantu I ekspansja jest w pewnym stopniu ograniczona przez istniejący w sąsiedztwie las. Właśnie z uwagi na sąsiedztwo terenów cennych przyrodniczo i bliską obecność drogi krajowej nr 8 tereny w wariantcie I są atrakcyjne pod zabudowę. O znacznym tempie urbanizacji świadczy chociażby przewidywana ilość wyburzeń. W przypadku wariantu I w raporcie z 2007 r. prognoza obejmowała do wyburzenia 3 budynki mieszkalne jednorodzinne i 3 budynki usługowo – gospodarcze, natomiast w raporcie z 2011 r. autorzy przewidywali do wyburzenia 10 budynków mieszkalnych (jednorodzinnych), 2 produkcyjne, 2 biurowe, 2 gospodarcze i 1 budynek stacji kontroli pojazdów. W przypadku wariantu III w raporcie z 2007 r. przewidywano do wyburzenia 8 budynków mieszkalnych (jednorodzinnych) i 3 budynki usługowo-gospodarcze, zaś w raporcie z 2011 r. autorzy wskazują, iż planuje się wyburzenia 8 budynków mieszkalnych (jednorodzinnych) i 10 budynków gospodarczych. O postępującej urbanizacji na obszarze sąsiadującym z wariantem I świadczy również wzrost liczby ludności w strefach oddziaływania. W raporcie z 2007 r. wskazuje się, że w strefie 0-100 m zakładano 400 mieszkańców narażonych na hałas, w strefie 100-200 m 700 mieszkańców, w strefie 200-350 m 1100 mieszkańców, zaś w strefie 350-500 m 1200 mieszkańców, natomiast w raporcie z 2011 r. wielkości te uległy znacznemu zwiększeniu i w strefie 0-100 m przewiduje się 450 mieszkańców narażonych na hałas, w strefie 100-200 m 1015 mieszkańców, w strefie 200-350 m 1890 mieszkańców, zaś w strefie 350-500 m 2920 mieszkańców. Dla wariantu III parametry te również uległy wzrostowi, bowiem w raporcie z 2007 r. oszacowano, iż w strefie 0-100 m narażonych na hałas będzie 310 mieszkańców, w strefie 100-200 m 390 mieszkańców, w strefie 200-350 m 900 mieszkańców, zaś w strefie 350-500 m 880 mieszkańców, natomiast w raporcie z 2011 r. prognoza przewiduje, że w strefie 0-100 m narażonych na hałas będzie 290 mieszkańców, w strefie 100-200 m 650 mieszkańców, w strefie 200-350 m 1400 mieszkańców, zaś w strefie 350-500 m 2400 mieszkańców.

Należy również zaznaczyć, iż inwestor dokonując aktualizacji raportu oos (raport oos z 2015 r.) przeprowadził ponowną analizę wariantów przebiegu przedmiotowej trasy. W tym celu, dla pełnego porównania wariantów I, II, IIa i III przeprowadzono analizę wielokryterialną z uwzględnieniem grup kryteriów:

- techniczno - ruchowych (długość wybudowanych dróg, długość obiektów inżynierskich, wykorzystanie długości istniejącej obwodnicy Radzymina, liczbę kolizji z istniejącą infrastrukturą oraz obciążenie ruchem istniejącej drogi),
- przestrzennych (liczba budynków do wyburzenia, liczba budynków mieszkalnych o przekroczonym poziomie hałasu po zastosowaniu ekranów z dyfraktorami w 2025 r., liczba siedlisk w odległości do 100 m od osi trasy, liczba kolidujących pozwoleń na budowę i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, liczba działek do wykupu, powierzchnia gruntów do wywłaszczenia),
- społecznych (liczba mieszkańców w różnych strefach oddziaływania hałasu),
- środowiskowych (zajętość terenów leśnych i zadrzewionych, fragmentacja siedlisk, przerwane szlaki migracyjne, zajętość gruntów rolnych mpzp, długości odcinka przebiegającego przez tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, długość odcinka przebiegającego przez tereny z zabudową chronioną, długość odcinka przecinającego kompleks leśny w Ciemnym,

- ekonomicznych (wskaźnik korzyści B/C, aktualne korzyści netto NPV, wewnętrzna stopa zwrotu EIRR, nakłady inwestycyjne).

W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 w korytarzu wg wariantu III. Wariant ten charakteryzował się najlepszymi parametrami, był najkrótszy, najkorzystniejszy w ocenie środowiskowej, przestrzennej, ekonomicznej i techniczno - ruchowej.

Na etapie postępowania odwoławczego zagospodarowanie terenu wokół projektowanej drogi zostało ponownie zaktualizowane. W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 17)

Należy wskazać, iż art. 7 Kpa dotyczy zasady praworządności i dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, przy uwzględnieniu interesu społecznego i słusznego interesu jednostki.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawione zostały, oprócz wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi nr 8 wg dotychczasowego przebiegu, warianty inwestycyjne: wariant I, wariant II, wariant IIa oraz wariant III – preferowany przez inwestora. Należy wskazać, iż dodatkowy wariant wiązałby się z większą zajętością terenu, byłby bardziej kolizyjny z istniejącym zagospodarowaniem, wzbudziłby protesty mieszkańców Słupna i dlatego nie był szczegółowo rozpatrywany w raporcie.

Po dogłębnej analizie dokumentacji tutejszy organ uznał, że w raporcie przedstawiono wystarczającą ilość wariantów, które zapewniły możliwość merytorycznej oceny poszczególnych opcji realizacji inwestycji i nie było konieczności uzupełniania raportu o analizę kolejnego wariantu. Ponadto, podkreślenia wymaga fakt, iż organ jest zobowiązany dokonać analizy wyłącznie wariantów wskazanych przez inwestora, natomiast nie ma możliwości narzucania do realizacji odrębnych wariantów.

Ad. 18)

Odnosząc się do zarzutu, należy wyjaśnić, iż pismem z dnia 8 listopada 2007 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1d/400/634/2007, GDDKiA wniosło o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, przedkładając jednocześnie charakterystykę planowanej inwestycji z podaniem m.in. rodzaju i miejsca realizacji, ogólnej powierzchni przedsięwzięcia, powierzchni zajmowanej przez nieruchomości, obiektów budowlanych, sposobu ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną, wariantów przedsięwzięcia oraz wskazaniem, iż początek projektowanego odcinka drogi przyjęto w pikietażu 0+263 km, na węźle „Drewnica”, w miejscu rozwidlenia się dwóch tras ekspresowych S8 i S17. Pismem z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.4.26/1197/10, inwestor zwrócił się do RDOŚ w Warszawie z prośbą o zmianę wnioskowanego zakresu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia z rozpoczynającego się w km 0+263 na zakres przedsięwzięcia rozpoczynający się w km 0+536. Korekta zakresu przedsięwzięcia wynika z wydanej już decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi S17, która obejmuje węzeł „Drewnica”. Przedłożony raport oos został zaktualizowany zgodnie z obowiązującymi wymogami formalno-prawnymi oraz rzeczywistym zagospodarowaniem terenu, w tym również zaktualizowano stan przyrodniczy odcinka drogi, określono szlaki migracyjne zwierząt oraz przedstawiono skumulowaną ocenę oddziaływania na środowisko. Jak wskazano na str. 13 raportu oos z kwietnia 2011 r., zakres przestrzenny raportu oos został ograniczony ze względu na wydaną już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi S17, która obejmuje węzeł „Drewnica”. Ponadto, podkreślić należy, iż WSA w Warszawie wskazało za konieczne dokonanie rzeczywistego uaktualnienia dokumentacji m.in. w zakresie stanu istniejącej

zabudowy, ze względu, iż prognoza dotycząca obciążenia ruchem istniejącej drogi nr 8 oraz uciążliwości dla mieszkańców ul. Piłsudskiego w Ciemnem, zawarta w raporcie z 2007 r., nie obejmowała węzła „Wołomin”, bowiem nie było w najbliższym horyzoncie czasowym perspektyw na realizację planowanej drogi, która połączy węzeł z istniejącą drogą wojewódzką nr 635, z którą trasa S8 miałyby mieć również powiązanie. Przy pismach z dnia 5 lutego 2019 r., 13 lutego 2019 r. oraz 20 lipca 2020 r., GDDKiA przedłożyła do tut. organu kolejno uzupełnienia w przedmiotowej sprawie m.in. sporządzając aktualizację raportu oś dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej **Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S17)**, z lutego 2020 r. Powyższe opracowanie zawierało analizę wariantu III, uwzględniającą oddziaływanie drogi S8 na klimat akustyczny dla stanu istniejącego i prognozowanego obciążenia ruchem, w przeliczeniu na ruch średnioroczny, w perspektywie 5 lat w wariantcie bez oraz z zabezpieczeniami akustycznymi, w odniesieniu do aktualnego zagospodarowania terenu. Autorzy ww. dokumentacji przedstawili również wyjaśnienia, iż w analizie zawartej w niej zawartej posłużono się kilometrażem projektowym, tj. od km 0+533,19 do 13+690,73. Dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S8 wydana została decyzja środowiskowa, gdzie początek inwestycji zlokalizowany był umownie w km 0+536 dla wariantu III. Jest to również początek inwestycji wskazany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, dla którego wykonana została aktualizacja raportu oś. W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej na kolejnym etapie uszczegółowiono kilometraż drogi (tak aby był spójny z odcinkiem poprzedzającym) i ustalono początek odcinka w km 0+521,66, natomiast koniec w km 13+690,73. Podczas opracowywania projektu budowlanego oraz raportu oś ponownej oceny oddziaływania na środowisko, ponownie uszczegółowiono kilometraż, określając początek w km 0+533,19. Zmiany w kilometrażu miały charakter porządkowy, a fizyczny początek inwestycji w każdym przypadku jest w tym samym miejscu, które wskazano jako początek odcinka wariantu III (tj. km 0+536), dla którego wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. W niniejszej aktualizacji raportu oś, z uwagi na jej wykonywanie dla inwestycji już zrealizowanej a nie planowanej, posługiwano się jako kilometrażem głównym kilometrażem z początkiem w km 0+533,19.

Dodatkowo należy wskazać, iż zgodnie z art. 63 § 2 Kpa podanie powinno zawierać co najmniej wskazanie osoby, od której pochodzi, jej adres i żądanie oraz czynić zadość innym wymaganiom ustalonym w przepisach szczególnych. W stosunku do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przepisy ustawy Poś nie stawiają szczególnych wymagań przed samym wnioskiem, a jedynie określają jego wymagane załączniki. Zawarte w analizowanym wniosku z dnia 8 listopada 2007 r. informacje dotyczące zajętości terenu nie są wymagane, a stanowią jedynie dodatkowe dane, które nie wpływają na zakres przedsięwzięcia.

Mając na względzie powyższe wyjaśnienia wskazać trzeba, że ww. rozbieżności wynikają z przyczyn opisanych wyżej ale i tak wadliwość tego rodzaju nie stanowi podstawy do odmowy wydania decyzji środowiskowej.

Ad. 19)

W kolejnym zarzucie strony podnoszą, iż w raporcie oś marginalizuje się istnienie w pobliżu planowanej trasy dużych ujęć wody. Należy wskazać, iż zarówno w raporcie jak i jego późniejszej aktualizacji, autorzy odnieśli się do zagadnienia związanego z ujęciem wód podziemnych w rejonie przedmiotowej inwestycji. Omawiany rejon zaopatrywany jest w wodę z ujęć wód podziemnych piętra czwartorzędowego. Wody ujmowane są ze studni o głębokości 30-40 m. Poziom wodonośny jest dobrze izolowany od powierzchni. W bezpośrednim sąsiedztwie

planowanej drogi nie ma ww. ujęć wód. W dalszej odległości ujęcia wód z tego poziomu występują w miastach Marki i Zielonka, we wsi Ciemne, we wsi Nadma. Studnie ujmujące wody głównego poziomu wodonośnego i zaopatrujące sieci wodociągowe, zlokalizowane są w odległości ponad 300 m od projektowanych przebiegów trasy. Żadne z ujęć wody nie koliduje z planowaną trasą S8, w związku z czym nie są zagrożone zanieczyszczeniami z budowanej drogi. Mieszkańcy miejscowości niewyposażonych w sieć wodociągową zaopatrują się w wodę ze studni kopanych lub wierconych. Ochrona ujęć wody, przede wszystkim pitnej, jest niezwykle istotnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji, dlatego też na odcinkach, gdzie poziom wód gruntowych jest niski, a grunty są nieprzepuszczalne, rowy dla odwodnienia trasy projektuje się jako infiltracyjne, z których część wody wsiąknie do podłoża. Na terenach, gdzie grunt jest przepuszczalny, a poziom wody gruntowej wysoki, lub też na obszarach szczególnej ochrony (np. w strefie pośredniej ujęć wody pitnej), rowy projektuje się jako nieprzepuszczalne (wyłożone folią lub geowłókniną). Odwodnienie drogi poprzez system rowów nieprzepuszczalnych projektuje się również w sąsiedztwie rezerwatu Horowe Bagno od km 3+500 do km 4+000 oraz od km 7+800 do km 9+500. Dla mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych zostaną zastosowane rurociągi podwieszane pod obiektami, włączone do rowów. Przed zrzutem wód do odbiornika zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające w postaci osadników, separatorów ropopochodnych oraz zbiorniki retencyjne, które zabezpieczą dodatkowo odbiorniki przed jednorazowym dopływem dużej ilości wód. Mając na uwadze powyższe, wskazać należy iż dotrzymanie warunków wymienionych w sentencji zaskarżonej decyzji zminimalizuje oddziaływanie robót na glebę, wody podziemne i powierzchniowe.

W świetle zawartych w tym punkcie wyjaśnień, przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 20)

W kolejnym punkcie skarżący wskazują, że raport ooś pomija fakt istnienia w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy w wariantcie III, lub będącego w kolizji z trasą, dużego zakładu produkcji cukierniczej „Tago”, zatrudniającego kilkaset osób.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż w raporcie ooś, autorzy odnieśli się do zagadnień związanych z wystąpieniem poważnej awarii drogowej, w części poświęconej „zagrożeniom osób przebywających okresowo” wskazując, iż „najczęściej dotyczy to obiektów, gdzie ludzie przebywają w ciągu dnia. Są to zarówno obiekty zwiększonego ryzyka z uwagi na trudności w ewakuacji (szkoły, przedszkola, żłobki, dzienne domy opieki), jak i także zakłady pracy, placówki handlowe, usługowe, administracyjne, sportowe, kulturalne itp. W bezpośrednim otoczeniu analizowanego odcinka S8 brak tego typu obiektów”. Niemniej jednak w odpowiedzi na wezwanie GDOŚ z dnia 14 marca 2012 r., GDDKiA wskazała, iż w raporcie zwrócono uwagę na problemy związane z ewakuacją większej ilości osób przebywających w obiektach w otoczeniu trasy w razie wystąpienia zagrożenia spowodowanego katastrofą drogową. Jak wyjaśnił inwestor, analiza zagospodarowania terenów w otoczeniu trasy wykazała brak obiektów, w których przebywa okresowo większa ilość osób. Obiekt zakładu cukierniczego „Tago” zlokalizowany jest w odległości ok. 45 m od pasa drogowego. Najbliżej planowanego pasa drogowego znajduje się obiekt magazynowy, w którym praca odbywa się jedynie w ciągu dnia i przebywa w nim niewielka ilość osób, która nie spowoduje problemów w przypadku ewentualnej ewakuacji. Natomiast działka należąca do zakładu produkcyjnego „Tago” położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu korytarza trasy, ale nie koliduje z jego przebiegiem. Odległość dzieląca obiekty budowlane zakładu „Tago” od planowanej krawędzi jezdni jest zgodna z wymogami określonymi w art. 43 ustawy o drogach publicznych. Zgodnie bowiem z ustępem 1 ww.

przepisu, obiekty budowlane przy drodze ekspresowej powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej 20 m na terenie zabudowy i 40 m poza terenem zabudowy. Do pisma z dnia 27 marca 2012 r. inwestor dołączył również załącznik graficzny przedstawiający dokładną lokalizację zakładu cukierniczego „Tago” w stosunku do projektowanej trasy S8. Umiejscowiony w ok. km 11+500 trasy teren zakładu cukierniczego jest również łatwo dostrzegalny na ortofotomapach przedłożonych wraz z raportem ooś. Wobec powyższego, zarzut nieuwzględnienia w treści raportu ooś informacji o występującym w sąsiedztwie planowanej trasy zakładzie cukierniczym „Tago” należy uznać za słuszny, niemniej jednak nie może być on podstawą do uchylenia zaskarżonej decyzji, ponieważ nie miało to wpływu na wynik sprawy i raport ooś został uzupełniony w postępowaniu wyjaśniającym, na etapie rozpatrywania odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 21)

Za bezpodstawny należy uznać zarzut, iż naruszony został art. 80 Kpa, z uwagi na nieprzeanalizowanie i nieustosunkowanie się do zarzutów podnoszonych w trakcie postępowania, dotyczących rozbieżności danych zawartych we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej i w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie ilości budynków mieszkalnych planowanych do wyburzenia, bowiem organ I instancji odniósł się do niego na str. 26 w punkcie 2.5.5 decyzji. RDOŚ w Warszawie wyjaśnił, iż „w uzupełnionym raporcie ooś wykazano kolidujące budynki w poszczególnych wariantach przebiegu S8 na podstawie wizji w terenie i zdjęć wykonanych w czasie nalotów lotniczych w czerwcu 2010 r.”. W powyższym wyjaśnieniu organ jedynie omyłkowo wskazał termin wykonania zdjęć lotniczych w czerwcu zamiast w maju 2010 r., co zostało potwierdzone na str. 7 tabeli, będącej załącznikiem do znajdującego się w aktach sprawy pisma Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A. z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: DN-49/2010. Przedłożony raport ooś został zaktualizowany zgodnie z rzeczywistym zagospodarowaniem terenu, w tym również zaktualizowano istniejącą zabudowę mieszkaniową i zabudowę planowaną do wyburzenia. W ramach aktualizacji dokonano szczegółowej analizy faktycznego zagospodarowania terenu w rejonie drogi ekspresowej S8 na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Radzymina, a także weryfikacji obowiązujących planów zagospodarowania terenu.

Art. 63 § 2 Kpa określa wymagania co do danych zawartych we wniosku. Jeśli przepisy szczególne nie warunkują inaczej, wystarczy gdy podanie zawiera co najmniej wskazanie osoby, od której ono pochodzi, jej adres, żądanie oraz podpis wnoszącego podanie. Regulacje prawne dotyczące wniosku o wydanie decyzji środowiskowej określają wyłącznie wymagane załączniki wniosku, nie stawiając dodatkowych wymagań co do zawartości samego wniosku, ponad te wskazane w art. 63 § 2 Kpa. Informacje dotyczące planowanych wyburzeń, przedstawione we wniosku o wydanie decyzji, są jedynie informacjami dodatkowymi i nie wpływają na zakres przedsięwzięcia.

Ad. 22)

Skarżący wskazują na naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 6 Poś w związku z art. 7, 77 i 80 Kpa z uwagi na brak w raporcie dokładnego opisu stanu środowiska biotycznego w rejonie planowanej inwestycji oraz przeprowadzenie niekompletnej inwentaryzacji przyrodniczej.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 6 Poś raport ooś powinien zawierać opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z:

a) istnienia przedsięwzięcia,

b) wykorzystywania zasobów środowiska,

c) emisji,

oraz opis metod prognozowania, zastosowanych przez wnioskodawcę.

Odnosząc się do podnoszonych zarzutów, należy wyjaśnić, iż jak wskazano na str. 102 raportu oos z kwietnia 2011 r., wykonana inwentaryzacja siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt na trasie nowoprojektowanego odcinka trasy S8 obejmowała swym zasięgiem pas o szerokości 500 m po obu stronach osi projektowanej trasy, w każdym z proponowanych wariantów. Dodatkowo przeanalizowano obszary cenne przyrodniczo, na które budowa drogi ekspresowej S8 może wywierać wpływ pośredni, wynikający z powiązań ekologicznych.

Odnosząc się do podnoszonych zarzutów, należy wyjaśnić, iż jak wskazano w raporcie oos z kwietnia 2011 r., wykonana inwentaryzacja siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt na trasie nowoprojektowanego odcinka trasy S8 obejmowała swym zasięgiem pas o szerokości 500 m po obu stronach osi projektowanej trasy, w każdym z proponowanych wariantów. Dodatkowo, przeanalizowano obszary cenne przyrodniczo, na które budowa drogi ekspresowej S8 może wywierać wpływ pośredni, wynikający z powiązań ekologicznych. Z uwagi na harmonogram realizacji inwestycji, inwentaryzacja została przeprowadzona wiosną i latem 2010 r podczas kilkunastu wyjazdów w teren w różnych warunkach pogodowych i o różnych porach dnia, w tym również nocą. Okres wiosenno-letni jest okresem reprezentatywnym dla tego typu badań i stwarza warunki do przeprowadzenia inwentaryzacji w sposób stosunkowo precyzyjny. Wynika to z tego, że okres od początku marca do końca maja jest sezonem migracji ptaków, zaś od początku marca do końca sierpnia ma miejsce sezon lęgowy ptaków, a w okresie tym najłatwiej zidentyfikować występowanie poszczególnych gatunków, a także przynajmniej orientacyjnie oszacować liczebność poszczególnych populacji. Ponadto, w raporcie wskazane zostały możliwe do zastosowania działania łagodzące negatywne skutki przyszłej inwestycji. Analizie poddano również ewentualne oddziaływanie inwestycji na pobliskie tereny chronione, położone poza zewnętrznym obszarem inwestycji. Dodatkowo, jak podają autorzy, w zaktualizowanym raporcie (z lipca 2015 r.), w okresie zimowo-wiosennym 2015 r. dokonano kolejnej inwentaryzacji przyrodniczej, stanowiącej aktualizację i uszczegółowienie prac przeprowadzonych w latach 2010-2011. Ponadto, na podstawie wyników badań przeprowadzonych w ramach ww. inwentaryzacji przedstawiono propozycję środków minimalizujących oddziaływanie powstałe w skutek realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Nieprawdą jest, że podczas inwentaryzacji przyrodniczej pominięto tereny prywatne, w tym prywatne lasy, o czym świadczą chociażby stwierdzenia takie jak zawarte na str. 98 raportu oos z kwietnia 2011 r., gdzie wskazano, iż „największe kompleksy lasów prywatnych rozciągają się na południe i wschód od Uroczyska Ciemne. Tworzą go głównie zadrzewienia na siedliskach borowych. Dominuje sosna z domieszką dębu, brzozy, topoli osiki oraz na terenach podmokłych olchy. Są to zadrzewienia o zróżnicowanym wieku (głównie 20-50 letnie). Uwzględniono wszystkie lasy nie będące własnością skarbu państwa, w tym las [REDAKTOWANE] (zgodnie z pismem RDOŚ w Warszawie z 23 kwietnia 2010 r.). Dodatkowo, las ten przedstawiono w załączniku nr 23.

Mając powyższe na uwadze, zdaniem tut. organu raport oos odpowiada wymogom określonym w art. 52 ust. 1 Poś. Organ pierwszej instancji nie naruszył też art. 7, 77 i 80 Kpa, bowiem zgromadził materiał dowodowy konieczny do prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy oraz dopuścił jako dowód wszystko, co może przyczynić się do jej wyjaśnienia, a nie jest sprzeczne z prawem. Nie zasługuje na uwzględnienie, zdaniem tut. organu, także zarzut naruszenia art. 80 Kpa, albowiem RDOŚ w Warszawie ocenił na podstawie całokształtu materiału dowodowego,

czy dana okoliczność została udowodniona. Zebrany materiał dowodowy pozwolił organowi na dokonanie wszechstronnej oceny stanu faktycznego sprawy.

Ad. 23)

Za niesłuszny należy uznać zarzut dotyczący braku analizy i oceny możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków i ich otoczenia, chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych w obrębie terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismem z dnia 9 sierpnia 2010 r., znak: WA 4171-5/24/2010, przekazał wykaz obiektów zabytkowych zlokalizowanych w obszarze planowanej inwestycji na terenie miast: Zielonka, Ząbki i Marki oraz gmin: Radzymin i Wołomin. Dodatkowo organ podał wytyczne w zakresie postępowania w przypadku stanowisk archeologicznych i obszarów konserwatorskich stref archeologicznych i wskazał, iż załącznik graficzny przesłany projektantowi pismem z dnia 14 czerwca 2006 r., znak: WKZ.A.BK.droga ekspresowa/41162-2/3745/06, z zaznaczonymi obszarami stanowisk archeologicznych i konserwatorskich stref archeologicznych pozostaje bez zmian.

Na podstawie informacji uzyskanych od Wojewódzkiego Oddziału Służby Ochrony Zabytków Województwa Mazowieckiego i Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie, w rozdziale 10 raportu oś autorzy przedstawili analizę oddziaływania trasy na środowisko kulturowe i dobra materialne. W raporcie został umieszczony wykaz i charakterystyka zabytków w rejonie drogi, określono oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy oraz założenia do ratowniczych badań archeologicznych, założenia do programu zabezpieczenia istniejących dóbr kultury oraz ochrony krajobrazu kulturowego. Na str. 261 raportu oś wskazano, iż „w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi S8 oraz w granicach pasa drogowego nie występują zabytki wpisane do rejestru Konserwatora Zabytków, które mogą być narażone na oddziaływanie drogi ekspresowej w fazie budowy i w fazie eksploatacji. W pasie drogowym znalazły się kapliczki i krzyże przydrożne nieuwzględnione w rejestrze i ewidencji zabytków. Obiekty te będą przeniesione pod nadzorem konserwatorskim w inne wskazane miejsca”.

Analiza dokumentacji dokonana przez organ II instancji wykazała, iż w najbliższym otoczeniu rozpatrywanych przebiegów wariantów drogi S8 obiekty zabytkowej architektury i zieleni nie występują. W rejonie analizowanych wariantów przebiegu trasy stwierdzono 11 stanowisk archeologicznych. Trasa przecina konserwatorską strefę archeologiczną (strefa obserwacji archeologicznych) na odcinku od km 3+050 do km 5+300. Na całym przebiegu analizowanego odcinka drogi S8 krajobraz kulturowy nie ma cech świadczących o jego wartości zabytkowej w postaci wymagającej korekt projektu. Nie tworzy bowiem wyodrębnionych obiektów architektoniczno-urbanistycznych, które znalazłyby się na trasie, w paśmie 300 m, lub którym zagrażałaby budowa drogi. Na obszarach konserwatorskich stref archeologicznych, ze względu na charakter krajobrazu, formy terenowe i kompleks osadniczy, można się spodziewać natrafienia na zabytkowe obiekty, w związku z czym w punkcie 2.31 sentencji decyzji organ pierwszej instancji nałożył na inwestora obowiązek zapewnienia nadzoru archeologicznego nad drogowymi robotami ziemnymi. W przypadku zaś odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych, zgodnie z warunkiem 2.32 zaskarżonej decyzji, wykonawca robót winien wstrzymać prace, powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac. Natomiast w sytuacji odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt zobowiązany jest powiadomić RDOŚ w Warszawie albo właściwego terytorialnie: Burmistrza Miasta Zielonki, Burmistrza Miasta Marek, Burmistrza Miasta Kobylki, Burmistrza Miasta Wołomina, Burmistrza Miasta i Gminy Radzymina.

Warunki nałożone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jednoznacznie świadczą o tym, że organ wnikliwie badał i oceniał możliwy wpływ inwestycji na zabytki, w związku z czym podnoszony zarzut należy uznać za niezasadny.

Ad 24)

W kolejnym zarzucie skarżący wskazują na niekompletną analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 11 Poś raport oos powinien zawierać analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Powyższy przepis nie wskazuje na obowiązek wyszczególniania w raporcie wszystkich uwag i zarzutów poruszanych w trakcie konsultacji społecznych prowadzonych zarówno przez samorządy i inwestora. Nie jest zasadne żądanie od inwestora, aby w raporcie zamieszczał szczegółowe informacje na temat wszystkich spotkań, w których partycypowali mieszkańcy.

Do wniosku z dnia 8 listopada 2007 r. o wydanie decyzji środowiskowej inwestor dołączył sprawozdanie z działań informacyjno-konsultacyjnych, jakie miały miejsce przed złożeniem wniosku. Wnioskodawcy zależało, aby wszelkie wątpliwości i sporne kwestie związane z przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej S8 rozstrzygać na etapie planowania inwestycji. W związku z tym, aby poznać oczekiwania mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją, GDDKiA w grudniu 2006 r. zleciła przedsiębiorstwu „Studio Ogród” przygotowanie i przeprowadzenie działań informacyjno-konsultacyjnych. Celem tych działań było nie tylko poinformowanie lokalnej społeczności o planowanej inwestycji, ale również złagodzenie ewentualnych konfliktów społecznych w późniejszych fazach procesu inwestycyjnego.

W rozdziale 12 raportu oos dokonano analizy możliwych konfliktów społecznych, związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia w każdym z wariantów, zarówno w wariantach inwestycyjnych, jak również w wariantcie zerowym, polegającym na niepodejmowaniu inwestycji. Wskazano, że budowa obwodnicy we wszystkich wariantach powoduje większe lub mniejsze konflikty społeczne, bowiem jest to obiekt silnie ingerujący w otoczenie, zmieniający warunki życia i standardy środowiskowe. Autorzy raportu oos wskazali, iż w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko konflikt społeczny w Ciemnem, związany z wyborem do realizacji wariantu III, ujawnił się z całą mocą. Zgłoszono kilkaset protestów, w tym w formie zbiorowej.

W trakcie rozprawy administracyjnej przed Wojewodą oraz postępowania z udziałem społeczeństwa do organu wpłynęły liczne uwagi dotyczące planowanej inwestycji, które dały organowi pogląd, iż lokalizacja inwestycji budzi kontrowersje wśród okolicznych mieszkańców. Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, stawiany zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 25)

Za nietrafny należy uznać zarzut skarżących, w którym wskazują na brak opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia.

Jak podkreślili na str. 255 w punkcie 9.1 raportu oos jego autorzy, w raporcie dokonano analizy znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko (...). Oddziaływania te scharakteryzowano szczegółowo w rozdziale 6 w odniesieniu do wszystkich rodzajów oddziaływań, które mogą mieć charakter znaczący. Z uwagi na to, że szczegółowa kwalifikacja typów poszczególnych oddziaływań zależna jest od wielu czynników, została omówiona w poszczególnych rozdziałach tematycznych. Jak wskazano na str. 94 raportu oos, z uwagi na przewidywane duże natężenie ruchu, trasa będzie znaczącym źródłem emisji gazów i pyłów do powietrza, w tym pyłów metali ciężkich, które pośrednio przedostawać się będą do

warstwy glebowej. W celu oceny oddziaływania projektowanej inwestycji w fazie eksploatacji na jakość powietrza, w rozdziale 6.2 raportu ooś określono na podstawie prognoz ruchu emisję dwutlenku azotu, benzenu, dwutlenku siarki, pyłu i węglowodorów alifatycznych oraz przeprowadzono modelowanie rozkładu tych stężeń w bezpośrednim otoczeniu projektowanej drogi. Wskazano, iż stopień kumulacji zanieczyszczeń będzie uzależniony od właściwości sorpcyjnej gleb oraz od lokalnych warunków rozpraszania zanieczyszczeń.

Perspektywiczny ruch prognozowany dla omawianych wariantów obwodnicy i poziomy zanieczyszczeń wskazują na zagrożenie dla środowiska glebowego i rolniczego emisją zanieczyszczeń. Na podstawie wyników badań gruntu prowadzonych wzdłuż eksploatowanych tras komunikacyjnych, ponadnormatywne zanieczyszczenie gruntu stwierdzano w pasie szerokości ok. 50 m od pasa jezdni (str. 91 raportu ooś). Jednak przy prawidłowej eksploatacji jezdni, polegającej na jej czyszczeniu poprzez okresowe zbieranie piasku, mycie, usuwanie śniegu i innych zanieczyszczeń i odpadów, zanieczyszczenie środowiska gruntowo-roślinnego wzdłuż jezdni będzie znikome.

Ponadto, realizacja planowanego odcinka trasy S8 wiąże się ze znaczącym oddziaływaniem na szatę roślinną, zwłaszcza na biocenozę leśną. W związku z powyższym, w raporcie rozpatrzono wpływ inwestycji na zieleń i szatę roślinną. Autorzy za najbardziej znaczący wpływ uznali straty powierzchni leśnej i zadrzewionej oraz fragmentację kompleksów leśnych w poszczególnych wariantach. Przecięcie kompleksu leśnego wiązać się będzie z nadmiernym zanieczyszczeniem pierwszej linii lasu tlenkami azotu.

Budowa trasy, a zwłaszcza węzłów, będzie nowym, znaczącym elementem kształtowania przestrzeni. W celu zharmonizowania obiektu liniowego z przestrzenią i jednolitego wpisania drogi w otaczający krajobraz, zaprojektowano układy zieleni izolacyjno – osłonowej.

W opinii organu odwoławczego znaczące oddziaływanie stanowić będzie również hałas emitowany w trakcie eksploatacji trasy. Szerzej w tym zakresie organ odniósł się na str. 87 niniejszej decyzji w odpowiedzi w zagadnieniu VII dotyczącym sposobu zagospodarowania terenu.

Mając powyższe na uwadze oraz po dokonaniu analizy zgromadzonego materiału w zakresie oddziaływań wynikających z realizacji przedsięwzięcia, tut. organ stwierdza, iż w przedłożonej dokumentacji zawarto wszystkie informacje w zakresie możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji wraz z przedstawieniem środków minimalizujących, co czyni zarzut skarżących za niezasadny.

Ad. 26)

Odnosząc się do zarzutu niedokonania w raporcie analizy transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, należy wyjaśnić, iż analiza taka dotyczy oddziaływań, które wykraczają poza granice państwa, na terenie którego ma być zrealizowana inwestycja. Na str. 268 raportu ooś wskazano, że w związku ze znacznym oddaleniem analizowanej inwestycji od granic państwa, nie wystąpi oddziaływanie transgraniczne. Jako potwierdzenie słuszności ww. twierdzenia można wskazać zasięgi oddziaływań określone w raporcie i na załącznikach graficznych. Zdaniem tut. organu, z uwagi na wielkość, lokalizację i charakter inwestycji, nie wystąpi oddziaływanie transgraniczne, zatem zarzut skarżących nie znajduje uzasadnienia.

Ad. 27)

Odnosząc się do zarzutu niekompletnego i nierzeczowego ustalenia w zaskarżonej decyzji warunków dotyczących monitoringu przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji, należy wskazać, iż GDOŚ, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 Kpa, uchylił część warunków

realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, nałożonych na inwestora w zaskarżonej decyzji i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję. Uzasadnienie zmiany ww. warunków zostało przedstawione w pierwszej części decyzji.

Ad. 28)

W kolejnym zarzucie skarżący wskazują na brak oceny przewidywanych skutków oddziaływania budowy drogi na ekosystem. Na wstępie należy wyjaśnić, iż pod pojęciem ekosystemu należy rozumieć zespół żywych organizmów roślinnych i zwierzęcych zamieszkujących określony, ten sam teren i wzajemnie na siebie oddziałujących. Ekosystemy najogólniej można podzielić na dwa typy: wodne (np. jeziora, rzeki, stawy, bagna) i lądowe (np. lasy, łąki, torfowiska). Odwołujący się nie wskazali, jaki ekosystem został pominięty w trakcie przeprowadzonej analizy oddziaływania inwestycji na środowisko. Zdaniem tut. organu raport oos odpowiada wymogom określonym w art. 52 ust. 1 Poś, a autorzy raportu oos zidentyfikowali najcenniejsze z przyrodniczego punktu widzenia obiekty w rejonie planowanej inwestycji, jak m.in. lasy należące do Nadleśnictwa Drewnica z Uroczyskiem Horowa Góra (i usytuowanym w nim rezerwatem przyrody Horowe Bagno i jeziorem Czarnym) oraz Uroczyskiem Ciemne, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, rzekę Czarną. Ponadto, wskazać należy, iż w pkt 25 niniejszej decyzji szczegółowo opisano przewidywane oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, nałożone w decyzji GDOŚ z dnia 2 grudnia 2011 r. warunki minimalizujące oddziaływanie inwestycji na środowisko dają jednoznaczny wyraz tego, iż organ dokonał szczegółowej analizy wpływu drogi na otaczające ekosystemy, w związku z czym zarzut podnoszony przez skarżących należy uznać za bezzasadny.

Ad. 29)

Odnosząc się do kolejnego zarzutu, w którym odwołujący się wskazują, iż raport oos nie zawiera wskazań trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport, należy wyjaśnić, iż jest to obligatoryjny element raportu oos (art. 52 ust. 1 pkt 13 Poś).

W piśmie Biura Planowania Rozwoju Warszawy z dnia 26 stycznia 2011 r., znak: 10/3/2011, przekazanym do GDOŚ pismem GDDKiA z dnia 17 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/98/11, autorzy raportu oos w punkcie 3 pisma wyjaśnili, iż „w raporcie wskazano jako przykład, jedną z metod odladzania i odśnieżania dróg (...). Jest to system oparty na energii geotermalnej i ciepła odnawialnego. W Polsce system ten nie jest powszechny (...). Studia związane z wykorzystaniem energii geotermalnej i odnawialnej prowadzone są przez ośrodki naukowe w kraju m.in. Katedrę Geologii Podstawowej Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi Energią PAN, Kraków. Z analiz dotyczących możliwości czerpania energii geotermalnej na Niziu Polskim wynika, że warunki zastosowania w/w źródeł występują i mogą być wykorzystywane. (...) Ze względu na stopień szczegółowości analizowanych zagadnień, dopiero na etapie pozwolenia budowlanego będzie można rozstrzygnąć o możliwości zastosowania takiego systemu”. Wzmianka o powyższym znajduje się również w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z kwietnia 2011 r. Pismem z dnia 27 marca 2012 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/382/12, pełnomocnik inwestora wyjaśnił, iż raport oos został wykonany w oparciu o najnowszą dostępną wiedzę. W przypadku zaistnienia wątpliwości, zwracano się do ekspertów z danej dziedziny. Była to np. ekspertyza gruntowo-wodna terenów poeksploatacyjnych oraz wpływ projektowanej trasy na wody podziemne i zagrożenie dla terenów mieszkaniowych prof. Joanny Pinińskiej z Instytutu Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej Wydziału Geologii Uniwersytetu Warszawskiego, czy też ocena przyrodnicza dr Michała Falkowskiego. W raporcie wskazano również nowoczesne metody

stosowane w Polsce i na świecie dotyczące odładzania dróg i mostów, wykorzystujące niekonwencjonalne źródła energii. Wykonana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko opiera się w dużej mierze na prognozowanych natężeniach ruchu, których rzeczywista wartość w przyszłości uzależniona jest od wielu zmiennych czynników, takich jak koszty paliw, koszty alternatywnych środków transportu, oferty środków transportu zbiorowego, koncepcji przestrzennego zagospodarowania regionu itp. Prognozy wielkości emisji zanieczyszczeń wynikają m.in. z konstrukcji silników pojazdów, prędkości i płynności ruchu, rodzaju i stanu nawierzchni drogowej. Przy określaniu wpływu inwestycji na środowisko, np. w zakresie jakości powietrza czy klimatu akustycznego, wykorzystano najwłaściwsze narzędzia, czyli metody obliczeniowe oparte na modelowaniu. Ponieważ zawsze prognozowane oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko obarczone jest pewną dozą niepewności, zaproponowano przeprowadzenie analizy porealizacyjnej, mającej za zadanie sprawdzić rzeczywisty wpływ inwestycji na środowisko. Stopień precyzyjności ustaleń oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika ani z niedostatków technik, ani luk we współczesnej wiedzy, stąd nie umieszczono takich zapisów w raporcie.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, podnoszony przez skarżących zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 30)

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżących, iż organ uzgadniający nie poczynił własnych ustaleń co do danych zawartych w raporcie, bowiem, po zapoznaniu się z aktami sprawy GDOŚ, pismem z dnia 8 grudnia 2010 r., wezwał inwestora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie odwodnienia drogi, przejść dla zwierząt, szlaków migracyjnych zwierząt, ichtiofauny, nietoperzy, zbiorników kompensacyjnych, nasadzeń zieleni, ekranów akustycznych, wygrodenia trasy, analizy wielokryterialnej, analizy porealizacyjnej w zakresie zanieczyszczenia wód podziemnych.

Po przeanalizowaniu przedłożonego pismem z dnia 17 stycznia 2011 r. raportu ooś, pismem z dnia 29 marca 2011 r. GDOŚ ponownie wezwał do uzupełnienia raportu w zakresie odwodnienia, przejść dla zwierząt, wykonania zbiorników kompensacyjnych, nasadzeń zieleni, ichtiofauny, analizy wielokryterialnej. Po zweryfikowaniu zapisów raportu ooś opatrzonego datą kwiecień 2011 r. oraz pisma z dnia 8 kwietnia 2011 r., przekazanych pismem z dnia 12 maja 2011 r., organ uzgadniający wezwał inwestora do wyjaśnień w zakresie odwodnienia, ekranów akustycznych oraz monitoringu stosunków wodnych w rezerwacie Horowe Bagno.

Po analizie nadesłanych pismem z dnia 18 maja 2011 r. uzupełnień organ uznał, iż zebrany materiał dowodowy jest wystarczający do uzgodnienia warunków środowiskowych realizacji północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Bialegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina.

Wobec powyższego zarzut należy uznać w tym zakresie za niezasadny.

Ad. 31)

Odnosząc się do powyższego należy wskazać, iż odpowiadając na zarzut wymieniony w pkt 1 niniejszej decyzji, GDOŚ wyjaśnił, iż RDOŚ w Warszawie, wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie musiał analizować zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co wynika z art. 56 ust. 1a Poś. Zarzut jest zatem nieuzasadniony.

Ad. 32)

Odnosząc się do kolejnego zarzutu, wskazać należy iż wyjaśnienia w tym zakresie zostały również zawarte w pkt 5 listy zarzutów.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 3 Poś podmiot podejmujący realizację inwestycji powinien zawrzeć opis analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (lit. a) oraz najkorzystniejszego dla środowiska (lit. b), wraz z uzasadnieniem ich wyboru. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawione zostały, oprócz wariantu zerowego, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi nr 8 wg dotychczasowego przebiegu, warianty inwestycyjne: wariant I, wariant II (IIa) i wariant III – preferowany przez inwestora.

W wariantcie zerowym trasa przebiega niemal w całości przez tereny zurbanizowane. Na początkowym odcinku zagospodarowanie wzdłuż istniejącej drogi nr 8 jest intensywne. W rejonie dwupoziomowego węzła drogowego na przecięciu ulic: Radzymińska – Marszałka J. Piłsudskiego – Trasa Toruńska, powstały liczne centra handlowe z hipermarketami, które generują znaczny ruch. Od Trasy Toruńskiej w kierunku północnym droga przebiega przez teren Marek i Radzymina, gdzie na znacznej części występuje zabudowa mieszkaniowa przemieszana z obiektami o funkcji usługowo – handlowej, obiektami turystycznymi i rzemieślniczo – usługowymi. Na obszarze gminy Radzymin teren wzdłuż drogi jest zabudowany w mniejszym stopniu i występują tu głównie usługi komercyjne jak sklepy, biura, hurtownie. Jedynie w rejonie skrzyżowania z ul. Żeromskiego – Wodną występuje większe zgrupowanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Wariant I zakłada budowę drogi po nowym śladzie. Długość analizowanej trasy wynosi 15,25 km, długość trasy przewidziana do realizacji to 11,96 km – pozostała część trasy wykorzystuje istniejącą obwodnicę. Trasa przebiega przez tereny miast: Zielonka, Marki, Kobyłka, gminę i miasto Radzymin. Od pikietażu 0+536 (początek trasy) do węzła „Kobyłka” przebieg jest wspólny dla wszystkich wariantów. Na początkowym odcinku trasę poprowadzono przez Zielonkę w korytarzu wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Zielonka. Dalej biegnie przez tereny leśne Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, przecinając kompleks leśny Horowa Góra. Za węzłem z drogą nr 631 oś trasy została przesunięta w kierunku zachodnim, do granicy miasta Kobyłka i kompleksu leśnego. Dalej przecina tereny rolne, w rejonie ul. B. Chrobrego w Kobyłce omija od wschodu zabudowę miejscowości Nadma, odgina się w kierunku zachodnim i prowadzona jest skrajem dużego kompleksu leśnego Ciemne, pozostawiając po str. zachodniej zabudowę miejscowości Słupno. Przed kładką dla pieszych w miejscowości Cegielnia projektowana trasa zostaje włączona w istniejącą obwodnicę Radzymina.

Wariant II, którego długość trasy wynosi 14,38 km, zaś do realizacji planuje się 12,66 km (pozostały odcinek wykorzystuje istniejącą obwodnicę Radzymina), różni się od wariantu I przebiegiem na terenie gminy Radzymin. Od miejscowości Nadma w kierunku północnym trasa prowadzona jest przez tereny rolne, omijając od wschodu wieś Kozłówek i Kozia Góra, przecina kompleks leśny Ciemne, ośrodek Caritasu pozostaje po str. wschodniej. Następnie przechodzi po zachodnim obrzeżu miejscowości Ciemne, przecina Staw Pod Łabędziem i w rejonie granicy miasta Radzymin, przed skrzyżowaniem z drogą nr 635 zostaje włączona w obwodnicę Radzymina.

Wariant IIa – długość trasy analizowana – 14,37 km, do realizacji – 12,65 km, powstał jako podwariant, który różni się od wariantu II przebiegiem w rejonie włączenia w obwodnicę Radzymina, gdzie zastosowano łuk poziomy o promieniu $R = 1200$ m (w wariantcie II łuk o promieniu $R = 1000$). Również powiązanie z Radzyminem jest odmienne, odbywa się tylko poprzez jeden węzeł z drogą nr 635, co ma wpływ na zajętość terenu, kolizje i prognozowany rozkład ruchu w tym rejonie oraz uciążliwość.

Wariant III, którego długość analizowana wynosi 13,14 km, zaś do realizacji 12,96 km, podobnie jak warianty I i II różni się przebiegiem na terenie gm. Radzymin. Od miejscowości Nadma w gm. Radzymin w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne po wschodniej str. wsi Kozłówek, następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków, dalej przez wschodni obszar wsi Ciemne. W obwodnicę Radzymina włącza się na wschód od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 635, w rejonie miejscowości Dybów – Kolonia.

W ramach aktualizacji raportu oos w 2010 r., przeanalizowano kolejny wariant, pokrywający się na części przebiegu z drogą wojewódzką nr 631. W wariancie tym trasa miałaby zostać poprowadzona w dotychczasowym korytarzu od węzła „Drewnica” w kierunku węzła „Zielonka 2”, a następnie włączona w istniejącą drogę wojewódzką nr 631, dla której konieczne byłoby wybudowanie drugiej jezdni i przystosowanie do parametrów drogi ekspresowej. Dalej trasa włączona by była w istniejącą drogę nr 8, której przekrój wymagałby rozbudowy odpowiedniej dla drogi ekspresowej. W rejonie załamania osi, na jezdniach głównych trasy S8, na przecięciach z drogami nr 631 i 8, należałoby zastosować łuki o dużych promieniach (powyżej 500 m), co przybliżyłoby trasę do jeziora Czarne (Kruczek). Realizacja tego wariantu pociągałaby za sobą konieczność zmian rozwiązania węzła „Zielonka 2” oraz wybudowanie skomplikowanego węzła w Strudze, w którym krzyżowałyby się drogi: projektowana S8, nr 631 (Warszawa – Nieporęt), nr 8 (Warszawa – Radzymin), nr 632 (Marki – Legionowo), nr 4308W (Marki – Nadma – Kobyłka) oraz projektowana droga, która połączy istniejącą nr 635 (we wsi Czarna) z drogą nr 631 (na Nieporęt). Podstawowym problemem byłoby zapewnienie obsługi przyległego zagospodarowania, niezbędna byłaby budowa jezdni zbiorczych wzdłuż trasy S8, do których podłączone byłyby ulice mające obecnie skrzyżowania z istniejącą drogą nr 8. Ograniczona zostałaby dostępność do drogi, wyłącznie poprzez węzły.

Rozwiązanie powyższe wiązałoby się z większą zajętością terenu, byłoby bardziej kolizyjne z istniejącym zagospodarowaniem, wzbudziłoby protesty mieszkańców Słupna i dlatego nie było w raporcie dalej rozpatrywane.

W związku z powyższym w raporcie przedstawiono wystarczającą ilość wariantów, które zapewniły możliwość merytorycznej oceny poszczególnych opcji realizacji inwestycji i nie było konieczności uzupełniania raportu oos o kolejne warianty.

Jak wskazano na str. 15 postanowienia GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r., oraz na str. 13 zaskarżonej decyzji, przeprowadzone analizy środowiskowe dla proponowanych wariantów nie dały jednoznacznej odpowiedzi, który z wariantów jest najkorzystniejszy. Przeprowadzone analizy porównawcze wykazały, iż zarówno pod względem środowiskowym, jak i kolizyjności z zabudową, wszystkie warianty mają podobną ocenę. Jednakże wariant preferowany przez inwestora wykazuje najmniejszą kolizyjność z powierzchnią leśną i zadrzewioną, konserwatorskimi strefami archeologicznymi oraz obszarami chronionymi, w tym z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. W przypadku wariantu wybranego do realizacji nastąpią najmniejsze straty powierzchni leśnej – 28,02 ha, podczas gdy w przypadku pozostałych wariantów odpowiednio: I- 33,8 ha, II – 33,6 ha, IIa – 33,6 ha. We wszystkich wariantach trasa przebiega w obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednakże wariant III przecina ten obszar na najkrótszym odcinku 7200 m, podczas gdy pozostałe warianty przecinają: I -7700 m, II i IIa – 7400 m.

Wariant III charakteryzuje najmniejsza uciążliwość dla mieszkańców w strefie oddziaływania hałasu do 500 m.

W celu pełniejszego porównania wariantów przeprowadzono ocenę wielokryterialną. Wagi poszczególnych kryteriów zostały wyznaczone na podstawie znaczenia tych zagadnień dla analizy trasy. W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, obejmującej ocenę: techniczno – ruchową, przestrzenną, społeczną, środowiskową, ekonomiczną, uznano za najkorzystniejsze poprowadzenie trasy S8 wg wariantu III. Wariant ten nie znalazł się na ostatnim miejscu w żadnej z analiz. Wariant wybrany do realizacji charakteryzuje się najlepszymi parametrami, jest najkrótszy i najkorzystniejszy w poszczególnych kategoriach branych pod uwagę w trakcie ww. analizy.

W związku z powyższym, wbrew twierdzeniom skarżących, w przedmiotowej sprawie nie ma podstaw do zastosowania art. 55 Poś, bowiem z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę.

Za niesłuszne należy uznać twierdzenia skarżących, iż w uzasadnieniu decyzji środowiskowej oraz postanowieniu Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia nie odniesiono się do kwestii, iż niepoddany analizie wariant alternatywny jest optymalnym z punktu widzenia ochrony środowiska oraz aspektów społecznych, jak również nie ustosunkowano się do kwestii domniemanych wadliwości raportu OOŚ. Organy: uzgadniający oraz I instancji, w uzasadnieniach rozstrzygnięć wyjaśniły, że w ramach aktualizacji raportu OOŚ w 2010 r. przeanalizowano wariant pokrywający się na części przebiegu z drogą wojewódzką nr 631. Jednakże realizacja trasy w tym wariantcie wymagałaby na pewnym fragmencie rozbudowy drogi krajowej nr 8 do parametrów odpowiednich dla drogi ekspresowej. Powyższe rozwiązanie wiązałoby się z większą zajętością terenu, byłoby bardziej kolizyjne z istniejącym zagospodarowaniem, wzbudziłoby protesty mieszkańców Słupna i dlatego nie było w raporcie dalej rozpatrywane.

Zarówno organ wydający zaskarżoną decyzję, jak również organ uzgadniający warunki realizacji przedsięwzięcia, odniosły się do kwestii wadliwości raportu ooś i wypełniając delegację art. 7 i 77 Kpa wzywały inwestora do uzupełnienia dokumentacji. Pismem z dnia 31 sierpnia 2010 r. GDDKiA nadesłał stosowne uzupełnienia wraz z ujednoliconym raportem ooś oraz streszczeniem w języku niespecjalistycznym. Kolejne uzupełnienia i wyjaśnienia do raportu zostały nadesłane przez inwestora pismem z dnia 17 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/98/11, pismem z dnia 8 kwietnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9.1/515/11 oraz pismem z dnia 18 maja 2011 r., znak: IO/14/2011. Nadesłane uzupełnienia pozwoliły na wydanie postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia, a następnie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Biorąc pod uwagę powyższe, wskazane zarzuty uważa się za niezasadne.

Ad. 33)

W kolejnym punkcie skarżący wskazują na naruszenie art. 7, art. 77 § 1, art. 107 § 3 w związku z art. 126 Kpa, z uwagi na to, że organy orzekające w sprawie nie przeanalizowały, czy realizacja inwestycji może spowodować pogorszenie stanu środowiska na obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Odnosząc się do kwestii analizy oddziaływania przedmiotowej inwestycji na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu należy zaznaczyć, że Inwestor w przedłożonych raportach z 2011 r. oraz w ramach przeprowadzenia ponownych ocen oddziaływania na środowisko odniósł się do tej kwestii. W raporcie z 2011 r. na stronie możemy znaleźć informację dotyczącą wpływu na stan wód gruntowych w obrębie przedmiotowej formy ochrony przyrody – „Nie przewiduje się takiego zakresu prac ziemnych, wymagających odwodnień, który by rzutował na warunki wodne w otoczeniu. Efekt budowy drogi na stan wód gruntowych prawdopodobnie będzie

niezauważalny.” (str. 87). Na str. 287 raportu z lipca 2015 r. dla zadania II możemy znaleźć informację: „Odcinek w km 9+400 – 11+000 przebiega przez rozległy kompleks leśny, który znajduje się w Warszawskim obszarze chronionego krajobrazu. Jest to miejsce migracji i występowania ssaków oraz gadów reprezentowanych przez gatunki związane ze środowiskiem leśnym. Ryzyko degradacji środowiska życia zwierząt można zminimalizować odpowiednio chroniąc i zabezpieczając to środowisko podczas budowy, m.in. przez unikanie lokalizacji zaplecza budowy na tych terenach, czy przez ograniczenie robót w porze wieczornej i nocnej na tym terenie. Ponadto w miejscu tym projektowane są przejścia dla zwierząt, należy więc unikać ich odstraszenia podczas nocnej aktywności, aby przejścia te w przyszłości były wykorzystywane. Stąd wypływa ograniczenie prac na tym terenie w okresie nocnej aktywności.”. W przypadku natomiast raportu z lipca 2015 r. dla zadania I zostały wysunięte następujące wnioski „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu to układ powiązanych przestrzennie terenów w województwie mazowieckim, wyróżniających się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, cennych ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem, lub stanowiących istniejące albo odtwarzane korytarze ekologiczne. Wiąże on te tereny z krajowym systemem obszarów chronionych (...) Analizowana droga nie spowoduje przecięcia korytarzy ekologicznych, a zatem nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na cele ochrony Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”. (str. 284). Ponadto biorąc pod uwagę fakt, że analizowany odcinek drogi S8 w przeważającej części zlokalizowany jest w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu oraz fakt zbadania oddziaływania na wszystkie elementy przyrody na tym odcinku, należy rozumieć przez to, iż został zbadany również wpływ inwestycji na tę formę ochrony przyrody oraz zaproponowane odpowiednie działania minimalizujące/ kompensacyjne. Działania minimalizujące/ kompensacyjne, o których mowa powyżej zostały zawarte w decyzji RDOŚ w Warszawie, postanowieniu RDOŚ w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 r. oraz postanowieniu RDOŚ w Warszawie z dnia 21 grudnia 2015 r. Są to m.in.: lokalizacja zapleczy budowy, baz materiałowych, miejsc składowania odpadów oraz parkingów sprzętu i maszyn w pierwszej kolejności poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody (a więc również poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu), ograniczenie do niezbędnego minimum robót prowadzonych w porze wieczornej i nocnej na odcinku od ok. km 9+800 – 10+500 (w rejonie kompleksu leśnego) oraz budowa przejść dla zwierząt. Powyższe uzasadnienie czyni wskazany zarzut za niezasadny.

Ad. 34)

Na wstępie należy wyjaśnić, iż zgodnie z przepisem zawartym w art. 108 § 1 Kpa, decyzji od której służy odwołanie, może zostać 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. Rygor natychmiastowej wykonalności został nadany na wniosek inwestora, złożony pismem z dnia 5 czerwca 2008 r., uzupełniony pismami z dnia 26 lipca 2011 r. i 5 sierpnia 2011 r., ze względu na ważny interes społeczny i ważny interes strony. RDOŚ w Warszawie wyjaśnił, iż budowa drogi S8 jest bardzo ważnym elementem w strukturze komunikacyjnej, gdyż rzutuje na oddziaływania komunikacyjne w skali ponadregionalnej i krajowej, a zwłaszcza w aspekcie zapewnienia odpowiednich warunków wyprowadzenia ruchu międzynarodowego i krajowego z kierunków południowo-zachodniego i północno-wschodniego do Warszawy, z możliwością rozrządzenia go na ekspresową obwodnicę miasta. Jednocześnie inwestycja ta odegra ogromną rolę w funkcjonowaniu systemu

komunikacyjnego całej aglomeracji warszawskiej poprzez powiązanie z Warszawą miast: Marki, Ząbki, Zielonka, Kobyłka oraz miast i gmin: Radzymina i Wołomina. O randze inwestycji świadczą także dokumenty strategiczne odnoszące się do omawianych obszarów oraz zainteresowanie samorządów. Mając powyższe na uwadze, w świetle przesłanek wymienionych w art. 108 § 1 Kpa, nadanie planowanej inwestycji rygoru natychmiastowej wykonalności należy uznać za uzasadnione, korygując jednakże, że w sprawie mamy do czynienia z innym interesem społecznym i wyjątkowo ważnym interesem strony. Budowa drogi ekspresowej jako działanie o charakterze lokalnym, regionalnym i krajowym, a nawet międzynarodowym a nie jednostkowym, wypełnia znamiona przesłanki innego interesu społecznego. Zwrócić uwagę należy na ugruntowane w tym zakresie orzecznictwo sądowno-administracyjne uznające za działania w interesie społecznym: budowę ulicy (por. wyrok NSA z dnia 21 czerwca 1999 r., IV SA 1425/97), nawet budowę boiska sportowego (por. wyrok WSA w Gliwicach z dnia 26 sierpnia 2011 r., II SA/Gl 81/11), czy też sieci elektroenergetycznej, jako inwestycji celu publicznego (por. wyrok NSA z dnia 8 marca 2017 r., sygn. akt: I OSK 2418/16). Zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze zm.), wydzielanie gruntów pod drogi publiczne stanowi cel publiczny. Chodź samo stwierdzenie, że dana inwestycja jest inwestycją celu publicznego automatycznie nie uzasadnia nadania decyzji rygoru, to jednak w okolicznościach przedmiotowej sprawy (dostępność transportowa regionu i kraju, strategiczna funkcja drogi ekspresowej w układzie komunikacyjnym), fakt ten świadczy o szczególnym charakterze przedsięwzięcia z punktu widzenia ogółu. Odnosząc się wyjątkowo ważnego interesu strony wskazać należy, że interes strony jest, w myśl art. 108 § 1 Kpa, podwójnie kwalifikowany. Musi być on nie tylko ważny ale wyjątkowo ważny. Podkreślić należy, że GDDKiA ustawowo jest organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, do którego należy:

- 1) wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych;
 - 2) realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.
- 2a) nadzór nad przygotowaniem innych niż określone w pkt 2 dróg publicznych na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu. Do zadań GDDKiA zalicza się wiele zadań związanych z realizacją dróg ekspresowych. Tym samym inwestor posiada wyjątkowo ważny interes w jak najszybszej realizacji inwestycji jako pozostająca w zakresie jego ustawowych kompetencji, co podlega ochronie na podstawie art. 108 Kpa.

Odnosząc się do uzupełnień odwołań dokonanych pismami skarżących z dnia 3 marca 2012 r., z dnia 20 kwietnia 2012 r., z dnia 5 lipca 2012 r. i z dnia 28 lipca 2012 r. przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Do zarzutów podniesionych przez [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] wymienionych w punktach 1), 3), 5), organ odniósł się odpowiadając kolejno na zarzuty podniesione w odwołaniu, wymienione w punktach nr 3, 17 i 18 listy zarzutów.

Odnosząc się do zarzutu drugiego, w którym skarżący wskazuje, że w raporcie pominięto problem braku dróg mogących przejąć ruch pojazdów z planowanej trasy przez węzeł Radzymin, przy Zakładzie Produkcji Cukierniczej „Tago” w Ciemnem w kierunku centrum miasta oraz do części zachodniej i północnej gminy Radzymin, należy wyjaśnić, iż jak wskazano na str. 42, 44 i 45 raportu oos z kwietnia 2011 r., w rejonie obwodnicy Radzymina zaprojektowano węzły „Radzymin 1” i „Radzymin 2” z uzupełniającymi się relacjami skrotnymi. Węzeł „Radzymin 1” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu WB, czyli częściowo bezkolizyjny. Trasa S8 zostanie poprowadzona na estakadzie nad drogą wojewódzką nr 635, aby utrzymać istniejące powiązanie

zarówno drogowe, jak i piesze. Rozrząd ruchu następuje na skrzyżowaniu z wyspą centralną, którą zaprojektowano na nowym ciągu komunikacyjnym łączącym drogę nr 635 z istniejącą drogą we wsi Dybów Kolonia. Połączenie projektowanej drogi ekspresowej S8 z istniejącą obwodnicą Radzymina następuje w km 13+500 na węźle „Radzymin 2”, który jest węzłem typu rozwidlenie. Powyższe zostało zobrazowane na załączniku graficznym „Urządzenia ochrony środowiska 2025 r.”, wariant III, rysunek 3b-5. Biorąc pod uwagę przedstawione wyjaśnienia, podnoszony zarzut należy uznać za niesłuszny.

W punkcie 4 skarżący podnieśli zarzut, iż w raporcie ooś zbagatelizowano temat zdarzeń nadzwyczajnych, co nie powinno mieć miejsca z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo planowanej trasy z zabudowaniami, zakładem produkcyjnym, ujęciem wody pitnej i szkołą w Ciemnym. Odnosząc się do powyższego należy wskazać, iż oddziaływaniom na środowisko w przypadku wystąpienia poważnej awarii poświęcono cały rozdział 8 raportu ooś. Na str. od 248 do 254 raportu ooś omówione zostały czynniki wpływające na ryzyko wystąpienia drogowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska na analizowanym odcinku trasy, określono stopień ryzyka powstania zdarzenia nadzwyczajnego, obliczono stopień ryzyka, oceniono zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, w tym mieszkańców i innych osób przebywających stale, osób przebywających okresowo, osób na terenach wypoczynkowych. Oceniono pośrednie zagrożenia ludzi w razie możliwości wystąpienia skażenia środowiska przyrodniczego, w tym uwzględniono zagrożenia wód powierzchniowych, podziemnych i ujęć wody, zagrożenia zanieczyszczeniem gleb i upraw, zagrożenia obszarów przyrodniczych prawnie chronionych. Dodatkowo dokonano zbiorczych ocen wrażliwości otoczenia trasy na efekty zdarzeń nadzwyczajnych i ryzyka wystąpienia poważnego zagrożenia i jego konsekwencji. Wskazano również działania ograniczające negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze w przypadku wystąpienia poważnych awarii lub zdarzeń na drodze. Zaproponowane środki minimalizujące oddziaływanie na środowisko nadzwyczajnych zdarzeń na drodze znalazły się również w postanowieniu GDOŚ z dnia 13 czerwca 2011 r., uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia oraz w zaskarżonej decyzji z dnia 2 grudnia 2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Najbardziej prawdopodobne wystąpienie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska związane jest z zapaleniem pojazdów lub paliw albo rozlaniem paliw płynnych. Katastrofy i wypadki niszczą środowisko w stopniu trudno przewidywalnym, a jako zjawiska losowe mogą występować z określonym prawdopodobieństwem właściwie w każdym miejscu drogi. Podstawowym rodzajem awarii na drogach stwarzających bezpośrednie zagrożenie środowiska są zdarzenia, w których dochodzi do wycieku substancji zanieczyszczających wody.

Ponadto, jak podkreślili na str. 246 raportu ooś jego autorzy, ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1940, ze zm.) do służby ratownictwa chemiczno – ekologicznego zobowiązana została Państwowa Straż Pożarna. W związku z powyższym, zarzut iż w raporcie zbagatelizowano temat zdarzeń nadzwyczajnych nie zasługuje na uwzględnienie.

W piśmie z dnia 3 marca 2012 r. [REDAKTURA] i [REDAKTURA] [REDAKTURA] wskazali, iż w raporcie nie dokonano oceny stanu faktycznego istniejącej zabudowy oraz stanu dróg. Zdaniem skarżących wskazany w decyzji środowiskowej dojazd na budowę trasy z wykorzystaniem istniejącej sieci dróg doprowadzi do olbrzymich strat związanych z pękaniem budynków, zniszczy drogi dojazdowe. W opinii stron raport marginalizuje wpływ skumulowanego oddziaływania kilku dróg i nie przeanalizowano w nim wpływu drgań w trakcie eksploatacji, a także *skutków jakie spowoduje budowa drogi, w tym odcinka na wiadukcie*. Odnosząc się do powyższego, należy wskazać, iż w czasie prac nad aktualizacją raportu ooś w 2010 r. dokonano

wizji w terenie oraz wykonano zdjęcia lotnicze, co pozwoliło na zaktualizowanie również stanu zagospodarowania terenu. Charakterystyka istniejącego zagospodarowania i użytkowania terenów została przedstawiona na str. 49 – 52 raportu ooś. Ponadto na etapie postępowania odwoławczego dokonano aktualizacji zagospodarowania terenu (opracowanie z sierpnia 2018 r.). Art. 52 Poś nie nakłada na inwestora obowiązku dokonywania oceny stanu zabudowy oraz dróg. Zdaniem tut. organu skarżący wysuwają zbyt daleko idące wnioski dotyczące skutków realizacji inwestycji, bowiem, jak wskazano na str. 61 raportu ooś, charakter zagospodarowania otoczenia planowanej drogi pozwala stwierdzić, że oddziaływania akustyczne w trakcie budowy nie będą mieć skali znaczącej. Oddziaływania te będą okresowe, odwracalne i krótkotrwałe. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą zlokalizowane poza obszarami zabudowy mieszkaniowej. Drogi dojazdowe do placów budowy zostaną wytyczone, w miarę możliwości, w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych, aby zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Odnosnie kluczowej roli jaką stanowi zagadnienie skumulowanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem dróg, które droga ekspresowa S8 będzie przecinać lub z którymi będzie się łączyć, wskazać należy, że raport ooś został uzupełniony w tym zakresie w sposób odpowiadający wymogom Poś. Oddziaływania skumulowane na środowisko przyrodnicze i warunki życia ludzi zostały omówione w rozdziale 9 raportu ooś.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że realizacja planowanej inwestycji ma na celu przede wszystkim wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego z centrum zwartej zabudowy miasta Marki.

Przedłożony przez inwestora raport ooś wraz z aneksami jest zgodny z art. 52 Poś i zawiera wszystkie elementy wymienione w ww. artykule, tym samym zarzut wymieniony w punkcie 6 jest niezasadny.

W kolejnym zarzucie skarżący podnoszą, iż argumentem inwestora przemawiającym za realizacją inwestycji w wariantcie III jest „budowa „węzła Wołomin” za miejscowością Kozłówek i połączenie drogi S8 z miejscowością Czarna na drodze 635”. Tymczasem, w opinii stron, zadanie to nie może zostać zrealizowane, bowiem planowane jest między gazociągiem a korytem rzeki Czarna i istnieje zagrożenie awarią gazociągu. Zdaniem odwołujących się, budowa drogi wzdłuż koryta rzeki spowoduje zakłócenie stosunków wodnych, co może przyczynić się do podtopień w miejscowościach Nowy Janków i Kozłówek. Strony podkreślają, iż zarówno wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi łączącej miejscowość Czarna przez węzeł „Wołomin” na trasie S8 do drogi krajowej nr 8, jak również jego załączniki *nie wspominają o nabrzeżu rzeki, o gazociągu, o miejscu przebywania licznego ptactwa, roślin, o obszarach wodno-błotnych, o obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych.*

Odnosząc się do powyższego, należy podkreślić, iż jak wskazano w przedłożonym postanowieniu RDOŚ w Warszawie z dnia 26 lutego 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BS-6614-219/10, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie drogi łączącej miejscowość Czarna przez węzeł „Wołomin” na trasie S8 do drogi krajowej nr 8 o długości około 6 km w gminach Wołomin i Radzymin*, zostało wszczęte przez Burmistrza Miasta i Gminy Radzymin na wniosek Powiatu Wołomińskiego. A zatem Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który jest inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia, nie jest wnioskodawcą w ww. sprawie. Decyzję o zamiarze realizacji nowej drogi powiatowej od węzła „Wołomin” do drogi wojewódzkiej nr 635 we wsi Czarna w Gminie Wołomin władze samorządowe podjęły już w 2007 r. Uchwałą Rady Powiatu Wołomińskiego z dnia 21 czerwca 2007 r. w sprawie współdziałania z gminami Radzymin, Kobyłka i Wołomin

przy budowie nowoprojektowanej drogi powiatowej od węzła „Wołomin” do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 (str. 29 raportu ooś).

Dodatkowo, jak wynika z treści raportu ooś (str. 43-44) oraz z załączników graficznych, budowa węzła „Wołomin”, którego realizacja jest możliwa po wybudowaniu przez samorząd drogi łączącej istniejącą drogę wojewódzką nr 635 we wsi Czarna z projektowaną trasą S8, planowana jest w każdym z analizowanych wariantów. Inwestor nie był zatem zdeterminowany wyborem wariantu III.

Co do pozostałych zarzutów wymienionych w punkcie 7), należy wskazać, iż nie dotyczą one budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8, lecz budowy drogi łączącej miejscowość Czarna przez węzeł „Wołomin” na trasie S8 do drogi krajowej nr 8, a zatem wykraczają poza zakres niniejszego postępowania.

Mając na uwadze wniosek [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] o uznanie raportu OOŚ za stroniczy i nie mogący być podstawą „sprawiedliwej decyzji środowiskowej”, należy wskazać, iż raport OOŚ na zlecenie inwestora został opracowany przez niezależnego wykonawcę, który zatrudnia ekspertów doświadczonych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. W opinii tut. organu autorzy raportu OOŚ zachowali obiektywizm. Ocena dokumentu nastąpiła przy wydawaniu postanowień uzgadniających oraz decyzji środowiskowej, jednakże organy nie uczyniły tego automatycznie, ale dokonały oceny dowodowej raportu. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że wniosek skarżących nie zasługuje na uwzględnienie.

W zakresie zarzutów podnoszonych odnośnie niezaskarżalnych postanowień organów współdziałających, należy wskazać, iż tut. organ odniósł się do powyższego odpowiadając na zarzuty nr 4, 10, 30.

Odnosząc się do uwag zgłoszonych przez OTOP przy piśmie z dnia 29 grudnia 2021 r. (data wpływu do GDOŚ 3 stycznia 2022 r.), w zakresie instalacji budek lęgowych, wskazać należy iż organ II instancji odniósł się już szczegółowo do powyższego aspektu w niniejszej decyzji. Ponownie wyjaśniając, w przypadku realizacji wariantu III, należy wskazać, iż potrzeba taka nie została zidentyfikowana w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (str. 211 raportu z kwietnia 2011 roku). Z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie wynika, aby na przedmiotowym terenie licznie występowały gatunki ptaków z grupy ekologicznej dziuplaków, dla których stosuje się minimalizację oddziaływań poprzez wywieszanie budek lęgowych. Dodatkowo wprowadzony w decyzji RDOŚ w Warszawie oraz postanowieniach RDOŚ z 23 listopada i 21 grudnia 2015 roku zapis dotyczący przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków z dopuszczeniem możliwości jej prowadzenia w terminie od 1 do 31 marca pod nadzorem ornitologicznym jest działaniem minimalizującym wycinkę zasiedlonych dziuplastych drzew. W związku z powyższym, zdaniem GDOŚ wniosek OTOP jest niezasadny. Po przeanalizowaniu całości materiału dowodowego sprawy organ II instancji, będąc związanym oceną prawną wyrażonym w wyroku WSA w Warszawie, nie znalazł podstaw do uchylenia skarżonej decyzji. Na mocy art. 138 § 1 pkt 2 Kpa tut. organ uchylił pkt 3.1, 4.1.2, 4.1.3., 4.2., 5.1. i 5.2. i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy a w pozostałej części utrzymał w mocy, jako odpowiadająca prawu, decyzję z dnia 2 grudnia 2011 r.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzja niniejsza jest ostateczna. Na niniejszą decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa, w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.



Otrzymują:

1. Leszek Sekulski - pełnomocnik Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kpa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa.