

## Wstęp

Niniejszy Aneks nr 1 został opracowany w wyniku wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 12 maja 2015 r. do uzupełnienia dokumentacji, dotyczącej wniosku z dnia 31 marca 2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Płońsk – Czosnów.

Poniżej przedstawiono odpowiedzi na uwagi zawarte w ww. wezwaniu.

## Ad. I

1. Poniżej zamieszczono tabelę (wyciąg z ROOŚ str. 304) przedstawiającą lokalizację szlaków migracji zwierząt, wpływ projektowanej drogi oraz działania minimalizujące. Liczba projektowanych przejść dla zwierząt różni się od liczby z poprzedniego ROOŚ ze względu zmiany warunków technicznych planowanej inwestycji. Wykonano także ponowną inwentaryzację zwierząt, przeprowadzono także konsultacje w sprawie lokalizacji przejść dla zwierząt z nadleśnictwami sąsiadującymi z planowaną inwestycją oraz Kampinoskim Parkiem Narodowym.

Przebieg planowanej drogi ekspresowej S7 na tle korytarzy migracyjnych dużych, średnich i małych zwierząt – wariant I.

Lp.	Orientacyjny kilometraż	Opis siedliska	Ocena oddziaływania	Zalecenia w zakresie zabezpieczeń
1.	4+200 - 4+400	Łęg nad rowem bez nazwy / nieużytki	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 4+300 - P-4 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
2.	7+190 - 7+950	Łęgi i szuwały trzcinowe nad rzeką Naruszewką	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla średnich zwierząt PZDsz-1 w km ok. 7+354 (szer.16,0m, wys. 2,8m); ekrany przeciwoślńnieniowe na całej długości przejścia
3.	9+240	Ols nad ciekim bez nazwy (prawy dopływ rzeki Naruszewka)	Przecięcie lokalnego szlaku migracji dużych i średnich zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla dużych zwierząt PZDdz-2 w km ok. 9+256, (szer.17,5m, wys.7,0m); ekrany przeciwoślńnieniowe wzdłuż drogi na całej szerokości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
4.	9+490	Stawy powyroboiskowe zarastające trzciną pospolitą	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 9+820 - P-7 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
5.	11+120	Łęg olszowy	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 11+081 - P-8 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,5m;

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometraż</b>	<b>Opis siedliska</b>	<b>Ocena oddziaływania</b>	<b>Zalecenia w zakresie zabezpieczeń</b>
6.	20+800 - 21+700	Kompleks leśny otoczony polami ornymi	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 21-600 - P-17 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
7.	27+350 - 27+900	Rozlewiska rzeki Wisła	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Dolina Dolnej Wisły	Przejście dolne zespolone z ciekim dla małych i średnich zwierząt - most MS24 - w km ok. 27+629
8.	32+100 - 33+200	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Puszcza Kampinowska	Przejście górne dla zwierząt dużych PZGd-3 w km ok. 32+150, szerokości 50m; ekrany przeciwoślńieniowe na całej długości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
9.	32+090 - 33+170	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 33+043- P-22 - przepust suchy, szer. 3,5m, wys. 1,5,0m;

Przebieg planowanej drogi ekspresowej S7 na tle korytarzy migracyjnych dużych, średnich i małych zwierząt – wariant II.

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometraż</b>	<b>Opis siedliska</b>	<b>Ocena oddziaływania</b>	<b>Zalecenia w zakresie zabezpieczeń</b>
1.	4+200 - 4+400	Łęg nad rowem bez nazwy / nieużytki	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 4+298 - P-4 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
2.	7+190 - 7+950	Łęgi i szuwały trzcinowe nad rzeką Naruszewką	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla średnich zwierząt PZDsz-1 w km ok. 7+353 (szer. 16,0m; wys. 2,8m); ekrany przeciwoślńieniowe na całej długości przejścia
3.	9+240	Ols nad ciekim bez nazwy (prawy dopływ rzeki Narruszewka)	Przecięcie lokalnego szlaku migracji dużych i średnich zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla dużych zwierząt PZDdz-2 w km ok. 9+254, (szer. 17,5m , wys. 7,0m); ekrany przeciwoślńieniowe wzdłuż drogi na całej szerokości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
4.	9+490	Stawy powyroboiskowe zarastające trzciną pospolitą	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 9+819 - P-7 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
5.	11+120	Łęg olsowy	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 11+079 - P-8 - przepust hydrologiczny z

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometraż</b>	<b>Opis siedliska</b>	<b>Ocena oddziaływania</b>	<b>Zalecenia w zakresie zabezpieczeń</b>
				pólkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,5m;
6.	20+800 - 21+700	Kompleks leśny otoczony polami ornymi	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 20+625 - P-17 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
7.	27+350 - 27+900	Rozlewiska rzeki Wisła	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Dolina Dolnej Wisły	Przejście dolne zespolone z ciekim dla małych i średnich zwierząt - most MS24 - w km ok. 32+652
8.	32+100 - 33+200	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Puszcza Kampinoska	Przejście górne dla zwierząt dużych PZGd-3 w km ok. 32+173, szerokości min. 50m; ekrany przeciwoślńieniowe na całej długości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
9.	32+090 - 33+170	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 33+068- P-22 - przepust suchy, szer. 3,5m, wys. 1,5m;

Przebieg planowanej drogi ekspresowej S7 na tle korytarzy migracyjnych dużych, średnich i małych zwierząt – wariant III.

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometraż</b>	<b>Opis siedliska</b>	<b>Ocena oddziaływania</b>	<b>Zalecenia w zakresie zabezpieczeń</b>
1.	4+200 - 4+400	Łęg nad rowem bez nazwy / nieużytki	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 4+295 - P-4 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
2.	7+190 - 7+950	Łęgi i szuwały trzcinowe nad rzeką Naruszewką	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla średnich zwierząt PZDsz-1 w km ok. 7+331 (szer. 16,0m; wys. 2,8m); ekrany przeciwoślńieniowe na całej długości przejścia
3.	9+240	Ols nad ciekim bez nazwy (prawy dopływ rzeki Narruszewka)	Przecięcie lokalnego szlaku migracji dużych i średnich zwierząt	Przejście dolne zespolone z ciekim dla dużych zwierząt PZDdz-2 w km ok. 9+232, (szer. 17,5m , wys. 7,0m); ekrany przeciwoślńieniowe wzdłuż drogi na całej szerokości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
4.	9+490	Stawy powyrobowiskowe zarastające trzciną pospolitą	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 9+826 - P-7 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometraż</b>	<b>Opis siedliska</b>	<b>Ocena oddziaływania</b>	<b>Zalecenia w zakresie zabezpieczeń</b>
5.	11+120	Łęg olsowy	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 11+057 - P-8 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,5m;
6.	20+800 - 21+700	Kompleks leśny otoczony polami ornymi	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 20+567 - P-17 - przepust hydrologiczny z półkami dla małych zwierząt, szer. 2,0m, wys. 1,0m;
7.	27+350 - 27+900	Rozlewiska rzeki Wisła	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Dolina Dolnej Wisły	Przejście dolne zespolone z ciekim dla małych i średnich zwierząt - most MS24 - w km ok. 27+574
8.	32+100 - 33+200	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie korytarza uzupełniającego Dolina Środkowej Wisły/Puszcza Kampinoska	Przejście górne dla zwierząt dużych PZGd-3 w km ok. 32+095, szerokości min. 50m; ekrany przeciwołnieniowe na całej długości przejścia + 50m poza przejściem w obu kierunkach
9.	32+090 - 33+170	Łąki okresowo podmokłe	Przecięcie lokalnego szlaku migracji małych zwierząt	Przejście dla małych zwierząt w km 33+020- P-22 - przepust suchy, szer. 3,5m, wys. 1,5m;

W związku z wprowadzeniem zmian parametrów technicznych do aktualnego projektu inwestycji oraz z przeprowadzeniem kolejnych inwentaryzacji zmieniała się liczba projektowanych przejść dla zwierząt w stosunku do poprzedniego (zdezaktualizowanego) raportu ooś.

- Na podstawie przeprowadzonej analizy szlaków migracji zwierząt wyznaczono przejścia dla małych, średnich i dużych zwierząt oraz płazów. Zestawienie przejść przedstawiono w raporcie ooś, w tabeli na stronie 304. W km 21+700 nie zaprojektowano przejścia dla zwierząt ze względu na umiejscowienie w tym miejscu węzła drogowego, ponad to w MPZP zlokalizowano w tym obszarze tereny przeznaczone pod usługi i do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Przejścia zespolone z ciekami:

- rzeka Naruszewka - przejście dolne zespolone z ciekim dla średnich zwierząt PZDsz-1 w km ok. 7+331 (szer. 16,0m; wys. 2,8m);
- ciek wodny w km 9+256 - przejście dolne zespolone z ciekim dla dużych zwierząt PZDdz-2 w km ok. 9+256, (szer.17,5m, wys.7,0m);
- rzeka Suchodółka - przejście dla płazów i małych zwierząt - P-13 - przepust hydrologiczny z półkami dla płazów, szer. 3,5m, wys. 1,0m;
- Ciek spod Zdunowa – jest to bardzo mały ciek (ok. 0,5m szerokości), nie stwierdzono tu obecności płazów oraz migracji, dodatkowo ciek ten znajduje się bardzo blisko zabudowań, w związku z czym nie zaplanowano budowy przejścia dla zwierząt.

- Przywołane pismo nie ma formy wiążącej i jest jedynie wytyczną do projektowania umocnień rzek i cieków w rejonie budowy obiektów inżynierskich. Na dalszych etapach projektowania, po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach niezbędne będzie uzyskanie przez Inwestora kolejnych uzgodnień i wytycznych do projektowania drogi ekspresowej.

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Na obecnym etapie podtrzymujemy zalecenia wykluczenia stosowania gabionów pod oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów, pełniących funkcję przejść dla zwierząt.

Należy jednak mieć na uwadze, że przy projektowaniu obiektów przeprowadzających wody płynące pod drogą ekspresową pierwszorzędne znaczenie mają względy bezpiecznego użytkowania obiektu budowlanego.

4. W poniższej tabeli, zostały poprawione oznaczenia i opisy obiektów. Należy jednak nadmienić, że na załącznikach graficznych ojawiają się oznaczenia rozszerzone o dodanie liter a, b, c. Sytuacja taka ma miejsce, gdy obiekt projektowany jest nie tylko pod drogą ekspresową, ale także pod drogami równoległymi.

Lp.	Nazwa obiektu	Oznaczenie w projekcie	Kilometraż	Parametry minimalne
1	Wiadukt drogowy	WD-1	0+752	5 x 11,4
2	Wiadukt drogowy	WD-2	2+113	5 x 11,4
3	Wiadukt drogowy	WD-3	3+701	5 x 11,4
4	Przepust drogowy	P-4	4+300	szer. 2,0m, wys. 1,0m;
5	Wiadukt drogowy	WD-4	5+562	5 x 11,4
6	Przejazd drogowy	WS-5	7+010	4,5 x 16.75+16.75
7	Przejazd techniczny	TP-6	7+186	2,5 x 4,7
8	Przeście dolne średnie	PZDsz-1	7+354	szer.16,0m, wys. 2,8m
9	Most	MS-7 [PZDmz-1]	7+355	9.00+2x16.75+11.40
10	Przepust drogowy	WD-8	8+083	5 x 11,4
11	Przeście dolne dla zwierząt dużych	PZDdz-2	9+240	szer.17,5m, wys.7,0m
12	Przepust drogowy	P-7	9+490	szer. 2,0m, wys. 1,0m;
13	Wiadukt drogowy	WD-9	9+501	5 x 11,4
14	Przepust drogowy	P-8	11+120	szer. 2,0m, wys. 1,5m;
15	Wiadukt drogowy	WD-10	11+832	5 x 11,4
16	Kładka dla pieszych	KP-11	13+993	5 x 3,4
17	Przejazd techniczny	TP-12	14+130	- x 2,62
18	Wiadukt drogowy	WD-13	14+164	5 x 12,4
19	Wiadukt drogowy	WD-14	15+837	5 x 11,4
20	Wiadukt drogowy	WD-15	17+788	5 x 9,5
21	Kładka dla pieszych	KP-16	18+068	5 x 3,4
22	Most	MS-17	18+707	6
23	Wiadukt drogowy	WD-18	18+982	5 x 11,4
24	Wiadukt drogowy	WD-19	20+452	5 x 11,4
25	Wiadukt drogowy	WD-20	21+991	5 x 11,4
26	Przepust drogowy	P-17	21-600	szer. 2,0m, wys. 1,0m;
27	Wiadukt drogowy	WD-21	23+871	5 x 11,4
28	Wiadukt drogowy	WD-22	25+863	5 x 19,1
29	Wiadukt drogowy	WD-23	26+780	5,8 x 11,2

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	Nazwa obiektu	Oznaczenie w projekcie	Kilometraż	Parametry minimalne
30	Most	MS-24	27+364	8,45 x 20.25+20.25
31	Przejazd drogowy	WS-25	28+051	4,6 x 16.75+20.14
32	Wiadukt drogowy	WD-26	29+723	5 x 11,4
33	Wiadukt drogowy	WD-27	30+507	5 x 11.25+11.25
34	Wiadukt drogowy	WD-28	31+164	5 x 20,8
35	Przejście górne dla dużych zwierząt	PZGd-3	32+150	szerokości 50m;
36	Przepust drogowy	P-22	33+043	szer. 3,5m, wys. 1,5,0m;
37	Przejazd techniczny	TP-29	33+292	2,8 x 6,8
38	Przejazd drogowy	WS-30	33+712	4,6 x 16.75+18.97

Mając na uwadze, iż większość obiektów przedstawionych w cytowanej tabeli istnieje i stwierdzone podczas inwentaryzacji nietoperze wykorzystują te obiekty do migracji, nie przewiduje się stosowania dodatkowych rozwiązań technicznych zwłaszcza stalowych bramownic.

5. Oddziaływanie na siedliska ryb, głównie rzeki znajdujące się na przebiegu analizowanych wariantów związane jest z koniecznością budowy obiektów inżynierskich, mających za zadanie zapewnienie przeprawy i zachowanie łączności ciągu drogowego.

Oddziaływanie to będzie wiązane z prowadzeniem prac budowlanych na etapie realizacji inwestycji oraz pracach konserwacyjnych, prowadzonych okresowo po oddaniu drogi do ruchu.

Oddziaływanie będzie dotyczyło następujących rzek będących siedliskiem niżej przedstawionych gatunków ryb:

Wariant inwestycji	Nazwa rzeki/cieku	Orientacyjny kilometraż przekroczenia	Stwierdzone gatunki ryb / występowanie potencjalne	Gatunki objęte ochroną ścisłą <sup>1)</sup>	Stopień oddziaływania
I,II,III	Dopływ z Dalanówka rzeki Płonki	W I-1+950 W II - 1+960 W III - 1+960	Okoń pospolity, Płoć, Ciernik, Ukleja pospolita	Nie stwierdzono	Brak
	Naruszewka	W I - 7+355 W II - 7+352 W III - 7+331	Szczupak pospolity, Okoń pospolity, Płoć, Kleń, Ukleja pospolita, Świnka pospolita, Kiełb pospolity, Jaź, Brzana pospolita	Nie stwierdzono	Nieznaczny, okresowy
	Dopływ spod Olszyn Nowych rzeki Naruszewki	W I - 9+256 W II - 9+254 W III - 9+232	Płoć, Ukleja pospolita, Kiełb pospolity, Okoń pospolity	Nie stwierdzono	Nieznaczny, okresowy
	Suchodółka	W I - 16+271 W II - 16+297 W III - 16+249	Ciernik - występowanie potencjalne, niepotwierdzone	Nie stwierdzono	Brak

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Wariant inwestycji	Nazwa rzeki/cieku	Orientacyjny kilometrąż przekroczenia	Stwierdzone gatunki ryb / występowanie potencjalne	Gatunki objęte ochroną ścisłą <sup>1)</sup>	Stopień oddziaływania
	Dopływ z Kroczeza rzeki Suchodółki	W I - 18+707 W II - 18+731 W III - 18+676	Brak informacji oraz potwierdzenia występowania ryb	Nie stwierdzono	Brak
	Wisła	W I - 27+364 W II - 27+387 W III - 27+309	Amur biały, Babka łysa, Babka rurkonosa, Babka szczupła, Brzana pospolita, Boleń, Certa, Ciernik, Cierniczek, Głowacz białopłetwy, Jazgarz, Jaź, Jelec pospolity, Karaś srebrzysty, Karp, Kiełb pospolity, Kiełb białopłetwy, Kleń, Koza pospolita, Leszcz, Lin, Miętus pospolity, Minóg strumieniowy, Okoń pospolity, Piekielnica, Piskorz, Płoc, Różanka pospolita, Sandacz, Sapa, Słonecznica pospolita, Sum pospolity, Szczupak pospolity, Śliz pospolity, Świnka pospolita, Troć wędrowna, Tołpyga biała, Tołpyga pstra, Ukleja pospolita, Węgorz europejski, Wzdrega.	Nie stwierdzono	Nieznaczny, okresowy

<sup>1)</sup> Na podstawie rozporządzenia ministra środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U z 2014 r., poz. 1348).

Oddziaływanie na ichtiofaunę na etapie realizacji inwestycji będzie miało charakter zmienny w zależności od etapu i zakresu prowadzenia prac budowlanych. W odniesieniu do prac prowadzonych w obrębie ww. rzek oddziaływanie będzie miało charakter nie znaczny i okresowy, związane głównie z mętnieniem wody spowodowane pracami ziemnymi.

Aby zminimalizować oddziaływanie wariantów planowanej drogi nawet na siedliska ichtiofauny w miejscach kolizji przeprawa będzie odbywać się obiektami mostowymi.

Przy czym działaniem minimalizującym oddziaływanie planowanej drogi będzie zastosowanie takiej technologii w której prace związane z budową obiektów nie będą powodowały zaburzenia przepływu rzek. W związku z tym w trakcie realizacji prac zaleca się wykonywanie prac związanych z wykonaniem pali pod podpory obiektu w bliskim sąsiedztwie wody w ściankach szczelnych, z przeniesieniem powstałego urobku poza toń wodną. Dodatkowo w trakcie prowadzenia prac należy zapewnić swobodny przepływ wody.

Prace polegające na konserwacji obiektów mostowych należy prowadzić w taki sposób aby nie powodować zanieczyszczenia wód związkami chemicznymi. Zaleca się stosować podwieszane pod obiekt plandeki lub stosowanie innych rozwiązań uniemożliwiających przedostanie się używanych w trakcie prac substancji chemicznych do wody.

Zakres umocnienia cieków winien być ograniczony do niezbędnego minimum, zapewniającego prawidłową oraz bezpieczną eksploatacją planowanych obiektów mostowych.

6. Liczba oraz lokalizacja przejść dla płazów została dostosowana do realnych potrzeb umożliwiających migrację tej grupy zwierząt. Zrezygnowano z zaprojektowania przepustu w km 1+700 ze względu na brak migracji w kierunku północnym. Przeprowadzono także inwentaryzację zbiorników znajdujących się po drugiej stronie drogi i nie stwierdzono tam obecności płazów. Zbiorniki te są pochodzenia powyrobiskowego, ich duża powierzchnia, głębokość oraz niska temperatura powodują, że nie są to wody odpowiadające środowisku płazów.

Ropucha paskówka preferuje przestrzenie otwarte i nasłonecznione, często są to wyrobiska piasku i żwiru (ale z płytką, szybko nagrzewającą się wodą). Jest to gatunek wybitnie lądowy, najbardziej sucholubny spośród naszych ropuch, można ją znaleźć na łąkach, polach uprawnych, ogrodach, zasiedla także pogranicza borów sosnowych i tereny ruderalne. Siedliska odpowiadające wymaganiom ropuchy paskówki znajdują się po południowej części istniejącej (i planowanej drogi), nie ma zatem potrzeby budowy przepustu we wskazanym kilometrze.

W km 28+500 nie zaproponowano przepustu z kilku powodów:

- nie stwierdzono migracji płazów w kierunku północnego wschodu;
- w niedalekiej odległości droga krajowa poprowadzona jest estakada nad drogą wojewódzka nr 575 i rzeką Wisłą, którą może odbywać się migracja;
- budowa przepustu skierowałaby płazy na zabudowę, ul. Genetyczna, a następnie ul. Główną znajdującą się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 575.

7. Doświadczenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pokazują, że dojrzałe płazy dostają się do zbiorników retencyjnych, nawet, jeśli są one szczelnie zabezpieczone. Natomiast kijanki po przeobrażeniu, próbując się wydostać ze zbiornika, blokują się w drobnych oczkach siatki, tzw. żabianki i nie potrafią przez nią przejść.

Przykładem funkcjonującej inwestycji, gdzie nie zastosowano grodzienia zbiorników retencyjnych jest obwodnica Mińska Mazowieckiego w ciągu autostrady A2. Koło Naukowe Wydziału Nauk o Zwierzętach SGGW wykonało badania pod opieką dr inż. K. Klimaszewskiego, z których wynika, iż w 11 z 13 zbiorników zinwentaryzowano dojrzałe osobniki, a następnie kijanki i młode osobniki. Z roku na rok liczba godujących osobników wzrasta. Gatunki, które zostały zinwentaryzowane i z powodzeniem się rozmnażają to gatunki żab zielonych, żaba trawna, żaba moczarowa, ropucha szara, ropucha paskówka oraz rzekotka drzewna.

W odniesieniu do płotków dla płazów w km 14+840 w poprzek zbiornika oraz rowu – wyjaśniamy, iż jest to błąd wynikający z nałożenia się różnych warstw programu Arc Gis i został on już skorygowany.

8. Oddziaływanie planowane przedsięwzięcia zostało przeanalizowane łącznie, w sposób uwzględniających nie tylko oddziaływanie jezdni głównych drogi ekspresowej, ale także całej infrastruktury (MOPy), czy drogi równoległe i poprzeczne.

Przejścia dla zwierząt zlokalizowano z uwzględnieniem lokalizacji i parametrów tych obiektów.

Również zajętość poszczególnych siedlisk przyrodniczych, czy siedlisk zwierząt określono uwzględniając ww. elementy.

Nie jest natomiast możliwe przeanalizowanie oddziaływania skumulowanego z planowaną linią kolejową Modlin – Płock, ponieważ przedsięwzięcie to nie ma ustalonego przebiegu, ani, a tym bardziej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Analiza oddziaływania skumulowanego będzie możliwa na etapie ubiegania się o dsu dla linii kolejowej, gdy będą znane szczegółowe założenia projektowe zarówno dla drogi ekspresowej, jak i linii kolejowej.

9. W celu ograniczenia śmiertelności dużych i średnich ssaków oraz niektórych gatunków małych zwierząt (jeż, borsuk) oraz naprowadzenia ich do powierzchni przejść należy zastosować ogrodzenia ochronno-naprowadzające. Z racji występowania jelenia szlachetnego oraz łosia wysokość minimalna ogrodzeń



powinna wynosić 240cm. Wielkość oczek w ogrodzeniu powinna się zmniejszać od górnej krawędzi w kierunku poziomego gruntu. Zakopanie siatki pod powierzchnię gruntu zabezpieczy ogrodzenie przed podkopami stabilizując jednocześnie dolną krawędź.

Na wszystkich przejściach (dla dużych i średnich zwierząt) należy zaprojektować ekrany przeciwolśnieniowe. W przypadku przejść górnych ekrany należy zlokalizować wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia oraz krawędzi nasypów najść. W przypadku przejść dolnych ekrany zlokalizowane powinny być wzdłuż krawędzi jezdni. Ekranowanie obejmować powinno przejście oraz odcinki dróg o długości 50m poza przejściem w obu kierunkach.

W odległości 200m od granicy przejść w obszarach leśnych i 500m w terenie otwartym należy dążyć do unikania projektowania oświetlonych odcinków dróg. W przypadku kiedy przejście będzie jednak zlokalizowane blisko obszarów sztucznie oświetlonych należy odpowiednio zminimalizować wpływ oświetlenia na zwierzynę przemieszczającą się przejściem.

Należy jednak mieć na uwadze, że o lokalizacji i parametrach oświetlenia w pierwszej kolejności winny decydować względy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **Ad. II**

1. Mnogość informacji zawartych na Mapie Uwarunkowań Środowiskowych sprawia iż w obecnym kształcie jest ona słabo czytelna. Dodanie kolejnych symboli jeszcze bardziej ograniczy czytelność mapy. W tekście raportu stwierdzone stanowiska zostały opisane czy są to żerowiska, czy miejsca lęgowe, wraz z dokładnymi danymi o lokalizacji stanowiska względem przebiegu rozbudowywanej drogi. Tekst raportu jak i załączniki mapowe stanowią całość, a informacje w nich zawarte się uzupełniają.
2. Uwaga została uwzględniona, załączniki graficzne zostały skorygowane.
3. Uwaga została uwzględniona, załączniki graficzne zostały skorygowane.

#### **Ad. III**

1. Zgodnie z uwagą siedliskowe typy lasów LMśw oraz Lśw określono jako siedlisko 9170 (zdegradowane), nazwy na mapie oraz w legendzie zostały ujednoczone. W związku z powyższym, również w części tekstowej ww oznaczenia należy czytać jako 9170 (zdegradowane).

#### **Ad. IV**

1. Na terenie KPN bytuje w chwili obecnej 5-6 osobników z 34 reintrodukowanych od 1992r. Z informacji uzyskanych z KPN wynika, że populacja ta może być jeszcze mniejsza – może na to wskazywać znikoma liczba bezpośrednich obserwacji, tropów czy śladów bytowania (w tym pozostałości pokarmu).

Planowana droga ekspresowa (jak również istniejąca DK7) koliduje z północną granicą otuliny KPN na odc. 6840m. Zgodnie z informacjami KPN populacja rysia od wielu lat jest izolowana od innych populacji na północy i wschodzie poprzez rozbudowaną infrastrukturę mieszkalną oraz drogową, a także rz. Wisłę, nie zauważono w związku z tym wędrówek rysia w tym kierunku. Po konsultacjach z KPN, GDDKIA zaprojektowała duże,

górne przejście dla zwierząt o szer. 50m, w okolicy Łąk Kazuńskich – jedynym miejscu na odcinku Warszawa – most nad Wisłą, wolnym od zabudowań, które może być wykorzystane również przez rysie.

2. Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Łąki Kazuńskie PLH140048 są siedliska:
- 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – zniszczenie 0,4% powierzchni siedliska w obszarze;
  - 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe – w odległości 1665m od osi drogi, brak oddziaływania;
  - 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie – nastąpi zniszczenie 0,8% powierzchni siedliska w obszarze;
  - 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródliskowe*) – brak oddziaływania;

Realizacja przedsięwzięcia w wariantach II oraz III spowoduje zajęcie powierzchni siedliska 6510 oraz 3150 (w obu przypadkach kolizja następuje z węzłem), są to jednak tak nieznaczne powierzchnie, iż nie będą one miały wpływu na jakość i funkcjonowanie tych siedlisk.

3. Dokładna inwentaryzacja jest wykonywana na etapie II ooś, gdy w ramach projektu budowlanego wykonuje się szczegółową inwentaryzację drzew i krzewów do wycinki. Na Obecnym etapie wskazuje się powierzchnie niszczone siedlisk.
4. Zalecenie monitorowania, pod kątem przyrodniczym wszystkich obiektów umożliwiających zwierzętom migrację, w świetle posiadanych już informacji z przeprowadzonych analiz, nie ma uzasadnienia z punktu widzenia Inwestora, gdyż wygeneruje on olbrzymie koszty (np. poprzez konieczność zakupu dużej ilości kamer). Należy wyraźnie zaznaczyć, iż dane pochodzące z dotychczas prowadzonych obserwacji na ok 100 przejściach dla dużych i średnich zwierząt, jednoznacznie wskazują, że zwierzęta wykorzystują niemalże każdy obiekt, także te nie pełniące funkcji przejść dla zwierząt.  
Monitoring stanu technicznego przejść uwzględniony jest w pracach utrzymaniowych na planowanej drodze, podobnie jak monitoring wszelkich obiektów mostowych, wiaduktów etc.
5. Sieć szlaków migracji została przedstawiona na mapie „Mapa urządzeń ochrony środowiska”.
6. Wprowadza się nst. zmiany do wykazu kolizji z obszarowymi formami ochrony przyrody:
- a) PLC140001 Puszcza Kampinoska jest obszarem Natura 2000 chronionym zarówno z Dyrektywy Siedliskowej (SOO) jak i Dyrektywy Ptasiej (OSO);
  - b) inwestycja przebiega przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK);
  - c) na odcinku od ok. km 26+800 do końca inwestycji droga przebiega przez otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego, a także przez WOChK na terenie gm. Czosnów.
- Skorygowana tabela:

Typ obszaru	Nazwa	Wariant	Kilometraż kolizji z liniami zajętości		Minimalna odległość od osi [m]	Powierzchnia kolizji [ha]
			początek	koniec		
Natura 2000	Dolina Środkowej Wisły (OSO)	I	27+343	27+913	0	3,28
			30+385	31+976	35	0,99

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Typ obszaru	Nazwa	Wariant	Kilometraż kolizji z liniami zajętości		Minimalna odległość od osi [m]	Powierzchnia kolizji [ha]
			początek	koniec		
		II	27+366	27+936	0	3,69
			30+361	32+005	39	0,99
		III	27+289	27+857	0	3,69
			27+288	31+928	35	0,99
	Puszcza Kampinoska (SOO i OSO)	I	28+602*		1295	
		II	28+627*		1292	
		III	28+548*		1295	
	Kampinoska Dolina Wisły (SOO)	I	27+357	27+908	0	3,28
		II	27+382	27+931	0	3,69
		III	27+303	27+853	0	3,69
	Łąki Kazuńskie (SOO)	I	29+698	29+726	302	0,04
			31+600	31+195	350	0,29
		II	29+723	29+751	300	0,04
			31+620	31+223	346	3,15
		III	29+649	29+677	302	0,04
31+509			31+151	350	3,15	
Forty Modlińskie (SOO)	I	33+712	34+196	33	0,17	
	II	33+814	34+214	31	0,17	
	III	33+659	34+136	33	0,17	
Obszary Chronionego Krajobrazu	Krysko-Joniecki	I	5+600	9+486	0	34,30
		II	5+585	9+484	0	34,90
		III	5+555	9+471	0	34,48
	Warszawski	I	20+573	21+963	0	29,88
			26+789	koniec	0	110,54
		II	20+598	21+982	0	29,89
			26+812	koniec	0	128,23
		III	20+542	21+931	0	29,90
			26+775	koniec	0	128,75

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Typ obszaru	Nazwa	Wariant	Kilometraż kolizji z liniami zajętości		Minimalna odległość od osi [m]	Powierzchnia kolizji [ha]
			początek	koniec		
Parki Narodowe	Otulina Kampinoskiego Parku Narodowego	I	27+390	koniec	0	102,94
		II	27+412	koniec	0	120,62
		III	27+334	koniec	0	121,14
	Kampinoski Park Narodowy	I	33+700	33+725	0	0,03
		I	33+800	33+852	0	0,32
		II	33+723	33+748	0	0,03
		II	33+822	33+875	0	0,32
		III	33+645	33+669	0	0,03
		III	33+745	33+797	0	0,32
	Rezerваты	Kępy Kazuńskie	I	31+297*		322
II			31+331*		322	
III			31+243*		322	
Zakole Zakroczymskie		I	27+604	27+787	155	0,56
		II	27+627	27+813	157	0,74
		III	27+550	27+735	155	0,74

**Ad. V**

1. Analiza odwodnienia została wykonana w stopniu szczegółowości odpowiednim dla etapu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na załączonej mapie urządzeń ochrony środowiskowej zaznaczono miejsca pod projektowane urządzenia ochrony wód, w szczególności zbiorniki retencyjne.

Odbiornikami wód opadowych, po ich oczyszczeniu, są rzeka Naruszeńska, rzeka Suchodółka, rzeka Jeziorka oraz rzeka Wisła.

Lokalizację zbiorników retencyjnych przedstawiono w rozdziale 5.3.4 raportu.

Podkreślenia wymaga fakt, że jest to lokalizacja orientacyjna, która będzie weryfikacji i uszczegółowienia na etapie projektu budowlanego.

Lokalizacja odcinków skanalizowanych:

**Wariant I**

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

<b>Lp</b>	<b>od km</b>	<b>do km</b>	<b>Powód zaprojektowania kanalizacji</b>
1	0+000,00	0+596,00	projektowany łuk w planie
2	2+566,00	3+473,00	projektowany łuk w planie
3	3+631,00	4+300,00	projektowany łuk w planie
4	5+250,00	6+617,00	projektowany łuk w planie
5	6+993,00	7+320,00	z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu (brak możliwości zaprojektowania rowów)
6	9+135,00	9+500,00	projektowany łuk w planie
7	10+850,00	11+254,00	ze względu na ukształtowanie terenu (lokalne zniżenie terenu powoduje nieuzasadnione pogłębienie rowów)
8	12+112,00	13+303,00	projektowany łuk w planie
9	13+556,00	14+930,00	projektowany łuk w planie
10	15+092,00	15+675,00	projektowany łuk w planie
11	16+939,00	19+050,00	projektowany łuk w planie
12	21+000,00	22+130,00	projektowany łuk w planie
13	25+125,00	26+853,00	projektowany łuk w planie
14	27+357,00	29+760,00	most na rzece Wiśle, projektowany łuk w planie a także ze względu na istniejące ukształtowanie terenu
15	30+260,00	34+636,00	projektowany łuk w planie oraz ze względu na istniejące ukształtowanie terenu

**Wariant II**

<b>Lp</b>	<b>od km</b>	<b>do km</b>	<b>Powód zaprojektowania kanalizacji</b>
1	0+000,00	0+601,00	projektowany łuk w planie
2	2+807,00	3+507,00	projektowany łuk w planie
3	3+643,00	4+300,00	projektowany łuk w planie
4	5+234,00	6+615,00	projektowany łuk w planie
5	6+765,00	7+318,00	z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu (brak możliwości zaprojektowania rowów)
6	9+083,00	9+444,00	projektowany łuk w planie
7	10+848,00	11+250,00	ze względu na ukształtowanie terenu (lokalne zniżenie terenu powoduje nieuzasadnione pogłębienie rowów)
8	12+103,00	13+259,00	projektowany łuk w planie
9	13+552,00	14+933,00	projektowany łuk w planie
10	15+185,00	15+868,00	projektowany łuk w planie
11	16+964,00	19+070,00	projektowany łuk w planie
12	21+018,00	22+142,00	projektowany łuk w planie

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

<b>Lp</b>	<b>od km</b>	<b>do km</b>	<b>Powód zaprojektowania kanalizacji</b>
13	25+145,00	26+883,00	projektowany łuk w planie
14	27+380,00	27+863,00	most na rzece Wiśle, projektowany łuk w planie a także ze względu na istniejące ukształtowanie terenu
15	28+100,00	29+800,00	projektowany łuk w planie
16	30+224,00	34+660,00	projektowany łuk w planie oraz ze względu na istniejące ukształtowanie terenu

**Wariant III**

<b>Lp</b>	<b>od km</b>	<b>do km</b>	<b>Powód zaprojektowania kanalizacji</b>
1	0+000,00	0+596,00	projektowany łuk w planie
2	3+626,00	4+300,00	projektowany łuk w planie
3	4+988,00	7+300,00	projektowany łuk w planie oraz z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu (brak możliwości zaprojektowania rowów)
4	9+111,00	9+472,00	projektowany łuk w planie
5	10+827,00	11+230,00	ze względu na ukształtowanie terenu (lokalne zniżenie terenu powoduje nieuzasadnione pogłębienie rowów)
6	12+092,00	13+277,00	projektowany łuk w planie
7	13+533,00	14+810,00	projektowany łuk w planie
8	15+100,00	15+652,00	projektowany łuk w planie
9	16+915,00	19+136,00	projektowany łuk w planie
10	20+970,00	22+097,00	projektowany łuk w planie
11	25+092,00	26+969,00	projektowany łuk w planie
12	27+300,00	29+700,00	most na rzece Wiśle, projektowany łuk w planie oraz ze względu na istniejące ukształtowanie terenu
13	30+200,00	34+581,00	projektowany łuk w planie oraz ze względu na istniejące ukształtowanie terenu

2. Analiza odwodnienia obejmująca m.in. analizę niwelety, ukształtowanie terenu, lokalizację istniejących odbiorników, przeprowadzona w stopniu szczegółowości STEŚ, była podstawą do zaprojektowania wstępnych rozwiązań zbiorników, które zapewniają przyjęcie wód opadowych z drogi ekspresowej oraz projektowanych przyległych dróg. Przyjęte rozwiązania wymagają uszczegółowienia na kolejnych etapach projektowych, w szczególności w zakresie określenia wymaganej pojemności zbiorników.

Na obecnym etapie określa się jedynie lokalizację zbiorników.

3. Zestawienie czynników oddziaływani aplanownego przedsięwzięcie, na poszczególnych etapach przedstawi poniższa tabela:

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Oddziaływanie	Faza realizacji	Faza eksploatacji	Faza likwidacji
Wody powierzchniowe	Okresowe zmętnienie wody na skutek budowy obiektów inżynierskich. W trakcie budowy może również dojść do zanieczyszczenia wody betonem oraz substancjami używanymi do zabezpieczenia powłoki betonowej. W odniesieniu do mniejszych cieków będzie zachodziła konieczność umocnienia brzegów na długości równej szerokości budowanych obiektów.	Zanieczyszczenie substancjami używanymi do okresowej konserwacji obiektów mostowych. Zanieczyszczenie wodami opadowymi w przypadku wystąpienia nawałnych ulew. Zanieczyszczenie substancjami przewożonymi przez pojazdy w przypadku wystąpienia nagłych awarii.	Okresowe zmętnienie wody na skutek likwidacji obiektów inżynierskich oraz umocnień brzegów. Może również dojść do zanieczyszczenia wody betonem oraz substancjami pochodnymi.
Wody podziemne	Zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi w przypadku wystąpienia awarii sprzętu budowlanego.	Zanieczyszczenie substancjami przewożonymi przez pojazdy w przypadku wystąpienia nagłych awarii.	Zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi w przypadku wystąpienia awarii sprzętu budowlanego.

4. W trakcie realizacji inwestycji planuje się możliwość przełożenia cieków wodnych, które kolidują z inwestycji, przy czym są to cieki bez nazwy o szerokości ok. 1 m i poniżej, często o charakterze okresowym. Przełożenie – zmiana przebiegu cieków będzie wiązała się z koniecznością przełożenia koryta. W przypadku okresowej obecności wody w ceiku proces będzie etapowy. W pierwszym etapie nastąpi uformowanie nowego przebiegu cieków, a następnie połączenie nowego koryta ze starym z jednoczesnym odcięciem starego koryta.

Powyższe przełożenie cieków będzie wiązało się z wykonaniem prac ziemnych przy użyciu specjalistycznego sprzętu.

Umocnienie brzegów będzie konieczne na tych odcinkach cieków wodnych, na których planowana jest budowa obiektów inżynierskich. Umocnienie będzie wykonane na odcinku nie krótszym niż szerokość planowanego obiektu. W zależności od charakteru cieków umocnienie może być wykonane poprzez palikowanie i faszynowanie lub wykorzystanie narzutów kamiennych. Przy czym nie planuje się umocnienia brzegów narzutem kamiennym na tych odcinkach cieków, które stanowią szlaki migracyjne zwierząt.

5. Obliczenia prognozowanych stężeń zawiesiny ogólnej przedstawiono w rozdziale 5.3.3. raportu.

Jak wskazano w rozdziale 5.3.2, prowadzone działania monitoringowe wykazują, że wody odprowadzane z korony dróg ekspresowych i autostrad nie wykazują przekroczeń substancji ropopochodnych, a prognozowanie na etapie projektowania jest utrudnione z uwagi na brak ustalonej, potwierdzonej metodyki obliczeń.

Należy zwrócić uwagę, że usuwanie ponadnormatywnej ilości zawiesiny ogólnej (a wraz z nią i innych zanieczyszczeń) – nie jest skomplikowanym procesem i w ramach

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

realizowanych systemów odwodnienia realizowanych jest szereg elementów, które pozwalają skutecznie minimalizować negatywne oddziaływania w tym zakresie (np.: osadniki, piaskowniki, zbiorniki retencyjne, rowy trawiaste, rowy z przegrodami). Skuteczność stosowanych zabezpieczeń potwierdzają wyniki pomiarów wykonywanych w ramach pomiarów monitoringowych. Z 7876 pomiarów wykonywanych w ramach monitoringu zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych w latach 2009 – 2014 – przekroczenie dopuszczalnych norm w zakresie zawiesiny ogólnej wystąpiło jedynie w 79 przypadkach (co stanowi jedynie 1% wszystkich pomiarów), w przypadku badań w zakresie zanieczyszczenia wód węglowodorami ropopochodnymi przekroczenie dopuszczalnych norm wystąpiło w 1 przypadku (co stanowi 0,01% wszystkich wykonanych pomiarów). W poniższej tabeli przedstawiamy zlewnie dla analizowanych wariantów. Poniższe obliczenia mają charakter orientacyjny i zostaną zweryfikowane na etapie projektu budowlanego. Nadmiar wód opadowo-roztopowych będzie przetrzymywany w odpowiednio zaprojektowanych zbiornikach retencyjnych.

<b>Wariant I</b>		<b>Wariant II</b>		<b>Wariant III</b>	
<b>nr zlewni</b>	<b>obszar zlewni [m<sup>2</sup>]</b>	<b>nr zlewni</b>	<b>obszar zlewni [m<sup>2</sup>]</b>	<b>nr zlewni</b>	<b>obszar zlewni [m<sup>2</sup>]</b>
1	76902	1	83791	1	83574
2	85918	2	88127	2	73823
3	4077	3	4141	3	17873
4	19734	4	36348	4	36182
5	29765	5	29680	5	29526
6	4903	6	4059	6	4025
7	30163	7	28077	7	28129
8	28103	8	30224	8	28086
9	6722	9	6714	9	8813
10	15470	10	13177	10	13257
11	3472	11	12998	11	13477
12	19950	12	38	12	7329
13	623	13	252	13	38742
14	9781	14	7515	14	34717
15	34688	15	34896	15	6026
16	38571	16	38976	16	32147
17	6905	17	34749	17	31914
18	35993	18	11619	18	32112
19	32598	19	9467	19	13546
20	38732	20	6925	20	12848
21	20238	21	19168	21	11642
22	5226	22	29649	22	18202
23	21257	23	35008	23	82656
24	57419	24	5342	24	68767
25	61367	25	34879	25	8267
26	6496	26	31809	26	21477
27	21806	27	10232	27	21436
28	21488	28	27668	28	5896
29	12342	29	26363	29	26769
30	17845	30	6503	30	26805



*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Wariant I		Wariant II		Wariant III	
nr zlewni	obszar zlewni [m <sup>2</sup> ]	nr zlewni	obszar zlewni [m <sup>2</sup> ]	nr zlewni	obszar zlewni [m <sup>2</sup> ]
31	5865	31	26585	31	7264
32	26734	32	26618	32	13142
33	26700	33	7214	33	13142
34	7245	34	13406	34	29391
35	13501	35	13406	35	29355
36	13501	36	30485	36	3564
37	29391	37	30520	37	7966
38	29355	38	3636	38	28349
39	3661	39	8272	39	25064
40	7966	40	37962	40	4727
41	24982	41	13349	41	17973
42	28106	42	1697	42	10501
43	4807	43	882	43	14652
44	22429	44	11594	44	14506
45	321	45	21474	45	7190
46	17047	46	24056	46	5677
47	17642	47	27103	47	6429
48	20083	48	4619	48	23144
49	14503	49	15826	49	23133
50	20539	50	18217	50	6275
51	3215	51	15531	51	30473
52	534	52	21745	52	30427
53	23145	53	2855	53	8258
54	25014	54	623		
55	5041	55	28518		
56	32739	56	27256		
57	30430	57	2509		
58	6773	58	29366		
		59	30403		
		60	7456		

6. W załączeniu przesyłamy przekazujemy wyciąg ze studium (uwarunkowania) hydrologiczne wykonane w stopniu szczegółowości odpowiednim dla etapu dśu. Na dalszych etapach (projekt budowlany) projektowych konieczne będzie wykonanie dodatkowych obliczeń.
7. Przeanalizowano niweletę projektowanej drogi ekspresowej, ukształtowanie istniejącego terenu oraz mieszkańców o problemach z zalewaniem terenów w rejonie Zakroczymia. Analiza powyższych danych skutkuje zaprojektowaniem odwodnienia (także z uwzględnieniem przepompowań, odprowadzającej wody z zalewanych obszarów w kierunku Wisły), rzeka ta jest jedynym odbiornikiem, do którego można doprowadzić wody opadowe na tym obszarze, wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu. Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, że wody opadowe przed zrzuceniem do Wisły będą oczyszczane i retencjonowane w zbiorniku retencyjnym

- 8.** Informacje, dotyczące skuteczności ochrony wód pochodzą z Opracowania: *Sawicka-Siarkiewicz H., Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Instytut Ochrony Środowiska. Warszawa, 2003.*
- 9 Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przebudowy obiektów inżynierskich – mostowych w obrębie rzek Naruszewka i Suchodółka oraz ich dopływów. Przy czy w odniesieniu do tych prac nie przewiduje się ingerencji w nurt tych cieków, gdyż obiekty mostowe zostaną posadowione na brzegach. W związku z tym brzegi zostaną umocnione, zarówno poprzez stabilizację gruntu, jak również stabilizację brzegu samego koryta cieku. Stabilizacja gruntu w zależności od przyjętej technologii może wiązać się z wykonaniem pali lub zagęszczeniem jego wierzchnich warstw. W odniesieniu do rzeki Wisły planuje się rozbudowę istniejących podpór co wiązać się będzie w prowadzeniem prac w nurcie rzeki. Przy czym prace będą prowadzone etapowo. W pierwszej kolejności wokół istniejących podpór zostaną wykonane (wbite) ścianki szczelne, a w kolejnym etapie nastąpi wypompowanie wody i prowadzone będą prace budowlane.
- 10 Zgodnie z Planem Gospodarowania Wodami Dorzecza Wisły teren analizowanej inwestycji zalicza się do jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW 230048 oraz PLGW 230065,  
Zgodnie z art. 4.1 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) oraz art. 38e pkt. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. – Prawo wodne (tekst jednolity: Dz.U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) celem środowiskowym dla ww. części wód jest:
- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
  - zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
  - ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan
- Mając na uwadze powyższe cele środowiskowe, określone dla jednolitych części wód podziemnych oraz rozwiązania mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego, przewidziane do realizacji w ramach analizowanej inwestycji stwierdza się, że realizacja inwestycji na żadnym z etapów nie zagraża utrzymaniu założonych celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych.
- W odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami to:
- I. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona, poprawa oraz przywracanie stanu jednolitych części wód powierzchniowych, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód.
  - II. Celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych.
- W związku z faktem iż analizowana inwestycja będzie posiadała systemy i urządzenia pozwalające na podczyszczenie wód opadowych i roztopowych do poziomów określonych w przepisach prawa nie prognozuje się wystąpienia zagrożenia polegającego na nie osiągnięciu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych przewidziany pod analizowaną inwestycję.
- 11 Działania minimalizujące oddziaływanie inwestycji
- a. Na etapie realizacji
- W celu uniknięcia zanieczyszczenia gruntu olejami i paliwami z maszyn budowlanych na etapie prowadzenia prac budowlanych należy prowadzić okresową kontrolę używanego sprzętu, a także wyposażyć plac budowy i ewentualne zaplecze budowy w sorbenty umożliwiające szybkie usuwanie zanieczyszczeń ropopochodnych.

Dodatkowo w przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy, a w szczególności miejsca postoju maszyn budowlanych miejsca takie należy utwardzić i zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do gruntu wszelkich zanieczyszczeń ropopochodnych.

b. Na etapie eksploatacji.

W trakcie eksploatacji analizowana inwestycja będzie posiadała kompleksowy system urządzeń zapobiegających przedostawaniu się wód roztopowych i opadowych oraz substancji ropopochodnych z drogi do gleby. Całość wód opadowych z jezdni drogi kierowana będzie na zestaw urządzeń oczyszczających (osadnik i separator). Wszystkie obiekty mostowe będą również posiadały szczelny system kanalizacji, którego zadaniem będzie bezpieczne dla środowiska odprowadzenie wód roztopowych i opadowych z ich powierzchni. Projektowane urządzenia zaprojektowano na przepływ nominalny i maksymalny, w zakresie których wody deszczowe i roztopowe zostaną oczyszczone do parametrów zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z dnia 31 lipca 2006 r.).

**12.** Z uwagi na wczesny etap projektowy i brak szczegółowego rozeznania geologicznego podłoża, w szczególności poziomu wód podziemnych na obszarze przewidzianym do realizacji analizowanej inwestycji nie jest możliwym etapie lokalizacji zaplecza budowy. Przy czym należy wziąć pod uwagę iż o lokalizacji zaplecza budowy decyduje kierownik budowy, analizując zakres prowadzonych prac. Nie mniej jednak na obecnym etapie wskazuje się iż teren zaplecza budowy w celu ograniczenia wystąpienia zanieczyszczenia wód gruntowych na skutek awarii sprzętu budowlanego i związanej z wyciekami paliw, oleju i płynów wykorzystywanych w maszynach i urządzeniach budowlanych nie może być lokalizowany na obszarze o wysokim poziomie wód gruntowych jak również w pobliżu powierzchniowych zbiorników wodnych, rzek i jezior. Teren zaplecza budowy będzie utwardzony i zaleca się także wyposażyć go w sorbenty oleju i paliw w celu ograniczenia zanieczyszczenia gleby i wód powierzchniowych na wypadek wystąpienia awarii sprzętu budowlanego. Dodatkowo zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelną sieć sanitarną, a odpady bytowe i sanitarne będą przekazywane do utylizacji wyspecjalizowanym firmom. W przypadku konieczności przechowywania w obrębie zaplecza budowy paliwa będą one przechowywane w specjalnych, atestowanych pojemnikach i odpowiednich do tego celu pomieszczeniach.

**13** Analizowana inwestycja w żadnym z wariantów nie koliduje z ujęciami wód podziemnych. Przy czym najbliższym ujęciem, znajdującym się w odległości ok. 60 m od osi wariantu I i III jest ujęcie znajdujące się w miejscowości Szczytno, nadzorowane przez Zakład Usług Wodnych w Mławie. Według danych uzyskanych w RZGW w Warszawie stwierdza się, że dla przedmiotowego ujęcia wody nie została wyznaczona strefa ochronna.

## **VI Zagadnienia dotyczące ochrony powietrza**

1. W załączeniu przekazujemy wyniki obliczeń zanieczyszczeń powietrza – wydruki z programu OpaCal3m, uwzględniające wykonanie węzła Ostrzykowizna oraz przedstawiamy graficzną prezentację wyników obliczeń (wydruki na płycie CD).

## **VII Zagadnienia dotyczące gospodarki odpadami**

1. Obecnie obowiązującym aktem prawnym w zakresie gospodarki odpadami jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Wszelkie odniesienia w tekście raportu do nieaktualnych aktów prawnych w zakresie gospodarki odpadami należy traktować jako omyłkę pisarską. Wszelkie odniesienia się w tekście raportu do

ustawy o gospodarce odpadami należy traktować jako odniesienia do treści ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

2. Na obecnym etapie realizacji inwestycji nie ma możliwości technicznych oszacowania ilości odpadów powstałych na poszczególnych etapach inwestycji. Wielkość niektórych odpadów z etapu realizacji można oszacować dopiero na etapie ponownej oceny, kiedy raport opiera się o projekty budowlane.

#### VIII Zagadnienia dotyczące oddziaływania akustycznego

1. Ekran zaprojektowano jako pochłaniające, a jedynie na wiaduktach proponuje się ekrany odbijające. Zostaną one uszczegółowione na etapie projektu budowlanego. Na tym etapie określenie dokładnej długości ekranów odbijających jest niemożliwe. Zamiana długości ekranów pochłaniającego na odbijający na długości do 10 m niewielki wpływ na rozprzestrzenianie się dźwięku w pobliżu tych zabezpieczeń. W poniższych tabelach zaprezentowano nowe tabele z zabezpieczeniami akustycznymi dla każdego z wariantów.

##### Wariant I

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
strona lewa					
1	EL 1	0+083 - 0+360	273	6,5	
2	EL 1	0+360 - 0+580	217	3,5	
3	EL 1	0+580 - 0+905	325	6	
4	EL 2	2+004 - 2+195	191	5	
5	EL 3	2+868 - 3+069	203	5	
6	EL 4	3+614 - 3+920	312	7	
7	EL 5	4+080 - 4+194	114	5	
8	EL 6	4+194 - 4+308	114	3	
9	EL 7	4+679 - 5+600	923	6,5	
10	EL 8	7+076 - 7+180	104	6	
11	EL 8	7+180 - 7+434	254	7	Ekran transparentny 7+340-7+370
12	EL 9	7+538 - 7+942	404	6,5	
13	EL 10	8+098 - 8+322	224	5	
14	EL 11	8+493 - 8+794	301	8	
15	EL 12	9+810 - 10+020	210	5	
16	EL 12	10+020 - 10+435	415	4,5	
17	EL 13	10+578 - 10+756	178	5	
18	EL 13	10+756 - 10+896	141	6,5	
19	EL 13	10+896 - 10+989	92	5	
20	EL 14	11+011 - 11+216	205	5	
21	EL 15	11+329 - 11+633	305	8	
22	EL 16	12+955 - 13+270	317	7	
23	EL 17	13+270 - 13+589	319	4,5	
24	EL 18	13+925 - 13+975	50	7,5	
25	EL 19	14+211 - 14+550	334	4	
26	EL 19	14+550 - 14+981	428	6	
27	EL 20	15+045 - 15+196	152	6	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
28	EL 20	15+196 - 15+430	236	8	
29	EL 21	15+678 - 16+088	409	6	
30	EL 22	16+442 - 16+750	308	6,5	
31	EL 22	16+750 - 17+042	292	7	
32	EL 23	17+740 - 17+984	242	6,5	
33	EL 23	17+984 - 18+124	140	4	
34	EL 24	18+678 - 18+990	315	5,5	
35	EL 25	20+304 - 20+484	180	4,5	
36	EL 25	20+484 - 20+712	228	6	
37	EL 26	27+729 - 28+059	329	6	Ekran transparentny 27+729-28+100
38	EL 26	28+059 - 28+658	592	3,5	
39	EL 27	28+821 - 29+047	223	5	
40	EL 27	29+047 - 29+600	553	3,5	
41	EL 27	29+600 - 29+843	243	6	
42	EL 27	29+843 - 30+184	341	4	
43	EL 27	30+184 - 30+453	304	5,5	
44	EL 27	30+453 - 30+494	60	4	
45	EL 28	32+330 - 32+739	409	4	
46	EL 28	32+739 - 33+056	317	5,5	
47	EL 29	33+244 - 33+864	621	6	Ekran transparentny 33+700-33+725
48	EL 29	33+864 - 34+197	328	4	
49	EL 29	34+197 - 34+512	310	5	
50	EL 29	34+512 - 34+636,68	123	4	
strona prawa					
51	EP 1	0+000 - 0+108	115	6,5	
52	EP 2	0+103 - 0+170	68	7	
53	EP 3	0+150 - 0+214	78	6,5	
54	EP 3	0+214 - 0+283	78	6,5	
55	EP 4	0+458 - 0+743	286	5,5	
56	EP 5	0+806 - 1+092	286	5,5	
57	EP 6	1+773 - 2+082	308	5,5	
58	EP 7	2+885 - 3+098	212	4,5	
59	EP 8	4+309 - 4+616	307	8	
60	EP 9	4+643 - 4+743	100	5	
61	EP 10	5+191 - 5+370	179	8	
62	EP 10	5+370 - 5+600	229	4,5	
63	EP 11	6+839 - 7+070	231	7	Ekran transparentny 7+000-7+020
64	EP 11	7+070 - 7+249	179	6	
65	EP 12	7+492 - 7+729	236	8	
66	EP 13	8+402 - 8+685	283	8	
67	EP 14	9+301 - 9+548	248	8	
68	EP 15	9+491 - 9+497	143	3	Ekran transparentny ostatnie 60m ekranu na wiadukcie
69	EP 16	10+290 - 10+994	704	7	
70	EP 17	11+081 - 11+310	229	8	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
71	EP 18	11+335 - 11+546	211	5	
72	EP 18	11+546 - 11+800	255	8	
73	EP 19	11+950 - 12+227	277	5,5	
74	EP 20	12+639 - 12+763	122	5	
75	EP 20	12+763 - 12+983	216	7	
76	EP 21	14+140 - 14+351	217	6	
77	EP 22	14+164 - 14+188	185	5	Ekran transparentny ostatnie 80 m ekranu na wiadukcie
78	EP 23	14+408 - 14+600	196	5,5	
79	EP 23	14+600 - 14+768	171	6,5	
80	EP 24	16+215 - 16+496	281	5	
81	EP 24	16+496 - 16+685	188	4	
82	EP 24	16+685 - 16+915	231	7	
83	EP 24	16+915 - 17+151	236	5	
84	EP 25	17+279 - 17+516	240	8	
85	EP 26	17+800 - 18+055	256	3,5	
86	EP 26	18+055 - 18+287	230	6,5	
87	EP 27	18+542 - 18+898	352	6,5	
88	EP 27	18+898 - 19+466	568	4	
89	EP 27	19+466 - 19+661	196	5	
90	EP 28	20+357 - 20+522	165	5,5	
91	EP 28	20+522 - 20+771	249	4,5	
92	EP 28	20+771 - 21+056	286	5,5	
93	EP 29	21+073 - 21+292	220	6	
94	EP 30a	21+454 - 21+718	264	4,5	
95	EP 30b	21+813 - 21+891	95	3	
96	EP 31	26+678 - 26+777	98	7	
97	EP 32	26+792 - 26+894	102	7	
98	EP 32	26+894 - 27+003	108	4	
99	EP 33	28+030 - 28+238	210	5,5	Ekran transparentny 28+030-28+100
100	EP 34	28+829 - 29+172	347	5,5	
101	EP 35	31+274 - 31+489	215	5	
102	EP 36	31+556 - 31+975	419	5,5	
103	EP 37	32+666 - 33+040	374	5,5	
104	EP 38	33+163 - 33+331	168	6	
105	EP 38	33+331 - 33+578	245	7	
Suma długości			26900	Suma powierzchni [m <sup>2</sup> ]	153198,5

Uwaga: 1) Kilometraż początku i końca zabezpieczeń akustycznych nie jest tożsamy z ich długością.  
2) Na wiaduktach umieszczono ekrany transparentne - odbijające  
3) Ekrany pochłaniające: Klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa właściwości pochłaniających  $\geq A3$ ; Ekrany odbijające klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3.

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Wariant nr II

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
strona lewa					
1	EL 1	0+083-0+386	298	6	
2	EL 2	0+575-0+760	185	4	
3	EL 2	0+760-0+908	148	6	
4	EL 3	2+004-2+195	191	5	
5	EL 4	2+870-3+070	203	3	
6	EL 5	3+613-3+895	282	7	
7	EL 7	4+060-4+183	122	4	
8	EL 8	4+183-4+287	104	3,5	
9	EL 9	4+678-4+907	229	7	
10	EL 9	4+907-5+300	393	5	
11	EL 9	5+300-5+599	301	6	
12	EL 10	7+075-7+182	108	6	
13	EL 10	7+182-7+433	250	7	Ekran transparentny 7+442-7+362
14	EL 11	7+537-7+941	404	6,5	
15	EL 12	8+096-8+320	224	5	
16	EL 13	8+491-8+793	301	8	
17	EL 14	9+789-10+085	295	5	
18	EL 14	10+085-10+435	350	3,5	
19	EL 15	10+577-10+750	173	3,5	
20	EL 15	10+750-10+900	150	7	
21	EL 15	10+900-10+988	88	5	
22	EL 16	11+010-11+215	205	5	
23	EL 17	11+328-11+633	305	8	
24	EL 18	12+645-12+861	220	6	
25	EL 19	12+952-13+137	186	5	
26	EL 19	13+137-13+279	142	6	
27	EL 19	13+279-13+382	103	3	
28	EL 20	13+900-13+975	75	7,5	
29	EL 21	14+195-14+462	264	2	
30	EL 21	14+462-14+538	76	2	
31	EL 21	14+538-14+762	220	4	
32	EL 22	15+077-15+225	148	3	
33	EL 22	15+225-15+464	242	6	
34	EL 23	15+675-15+972	299	6	
35	EL 24	16+464-16+775	311	6,5	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
36	EL 24	16+775-17+084	309	7	
37	EL 25	17+764-18+008	242	6,5	
38	EL 25	18+008-18+148	140	3	
39	EL 26	18+680-19+014	338	5,5	
40	EL 27	20+301-20+525	224	3,5	
41	EL 27	20+525-20+736	211	6,5	
42	EL 28	27+752-28+082	329	6	Ekran transparentny 27+752-28+130
43	EL 28	28+082-28+400	315	1,5	
44	EL 28	28+400-28+684	280	2,5	
45	EL 29	28+843-29+075	229	5	
46	EL 29	29+075-29+381	305	2,5	
47	EL 29	29+381-29+875	494	6,5	
48	EL 29	29+875-30+208	333	3	
49	EL 29	30+208-30+543	394	5,5	
50	EL 30	32+812-33+002	191	3	
51	EL 31	33+267-33+887	620	6	Ekran transparentny 33+050-33+075
52	EL 31	33+887-34+225	333	3,5	
53	EL 31	34+225-34+525	296	5	
54	EL 31	34+525-34+660,81	134	4	
<b>strona prawa</b>					
55	EP 1	0+000-0+108	115	6,5	
56	EP 2	0+100-0+172	72	7	
57	EP 3	0+152-0+283	153	6,5	
58	EP 4	0+459-0+744	287	5,5	
59	EP 5	0+807-1+093	286	5,5	
60	EP 6	1+774-2+083	308	5,5	
61	EP 7	2+800-3+098	295	5	
62	EP 8	4+307-4+614	307	8	
63	EP 9	4+640-4+740	100	5	
64	EP 10	5+190-5+368	178	8	
65	EP 10	5+368-5+600	230	4	
66	EP 11	6+836-6+865	29	6	
67	EP 11	6+865-7+247	382	6	
68	EP 12	7+475-7+739	264	8	
69	EP 13	8+380-8+684	303	8	
70	EP 14	9+300-9+326	26	8	



*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
71	EP 14	9+326-9+547	222	8	
72	EP 15	9+490-9+495	148	2	Ekran transparentny ostatnie 65 m ekranu na wiadukcie
73	EP 16	10+289-10+993	704	7	
74	EP 17	11+070-11+309	239	8	
75	EP 18	11+334-11+544	211	5	
76	EP 18	11+544-11+787	243	8	
77	EP 19	11+896-12+229	333	5,5	
78	EP 20	12+718-12+762	43	5	
79	EP 20	12+762-12+980	215	7	
80	EP 21	14+144-14+374	233	6	
81	EP 22	14+165-14+202	185	5	Ekran transparentny ostatnie 75 m ekranu na wiadukcie
82	EP 23	14+613-14+855	246	5	
83	EP 24	16+241-16+525	284	5	
84	EP 24	16+525-16+675	150	2	
85	EP 24	16+675-16+941	266	7	
86	EP 24	16+941-17+177	236	3,5	
87	EP 25	17+304-17+541	240	8	
88	EP 26	17+826-18+115	290	4	
89	EP 26	18+115-18+304	188	6	
90	EP 27	18+565-18+725	158	6	
91	EP 27	18+725-18+925	198	6,5	
92	EP 27	18+925-19+225	299	3	
93	EP 27	19+225-19+489	264	5,5	
94	EP 27	19+489-19+685	196	6	
95	EP 28	20+381-20+545	165	5,5	
96	EP 28	20+545-20+795	249	4	
97	EP 28	20+795-21+080	285	6,5	
98	EP 29	21+097-21+315	220	6	
99	EP 30a	21+476-21+736	264	3	
100	EP 30b	21+840-21+915	95	2	
101	EP 31	26+701-26+800	98	6,5	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
102	EP 32	26+815-27+026	210	6,5	
103	EP 33	28+053-28+260	210	5,5	Ekran transparentny 28+053-28+130
104	EP 34	28+854-29+197	347	5,5	
105	EP 35	31+297-31+513	216	5	
106	EP 36	31+578-31+997	419	5,5	
107	EP 37	32+689-33+063	374	5,5	
108	EP 38	33+185-33+350	165	5,5	
109	EP 38	33+350-33+569	218	8	
Suma długości			26152	Suma powierzchni [m <sup>2</sup> ]	141998

Uwaga: 1) Kilometraż początku i końca zabezpieczeń akustycznych nie jest tożsamy z ich długością. 2) Na wiaduktach umieszczono ekrany transparentne - odbijające  
3) Ekrany pochłaniające: Klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa właściwości pochłaniających  $\geq A3$ ; Ekrany odbijające klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3.

### Wariant nr III

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
strona lewa					
1	EL 1	0+083-0+418	329	7	
2	EL 2	0+575-0+750	175	4	
3	EL 2	0+750-0+908	158	6	
4	EL 3	2+002-2+194	191	5	
5	EL 4	2+868-3+073	206	3	
6	EL 5	3+665-3+895	232	7,5	
7	EL 6	4+074-4+188	113	4	
8	EL 7	4+188-4+279	91	3	
9	EL 8	4+673-4+900	227	7	
10	EL 8	4+900-5+575	678	4,5	
11	EL 9	7+030-7+161	131	6	
12	EL 9	7+161-7+411	250	7	Ekran transparentny 7+321-7+341
13	EL 10	7+515-7+919	404	6,5	
14	EL 11	8+075-8+299	224	5	
15	EL 12	8+470-8+771	301	8	
16	EL 13	9+767-10+025	258	5	
17	EL 13	10+025-10+412	387	4	
18	EL 14	10+555-10+732	178	4	
19	EL 14	10+732-10+875	143	7	
20	EL 14	10+875-10+966	91	5	
21	EL 15	10+989-11+194	205	5	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
22	EL 16	11+305-11+611	305	8	
23	EL 17	12+622-12+839	219	5	
24	EL 18a	12+933-13+118	187	5,5	
25	EL 18a	13+118-13+253	140	6	
26	EL 18b	13+253-13+356	103	3	
27	EL 19	13+877-13+952	74	7,5	
28	EL 20	14+176-14+277	99	2	
29	EL 20	14+277-14+527	246	4	
30	EL 20	14+527-14+759	230	5,5	
31	EL 20	14+759-14+980	221	5	
32	EL 21	15+021-15+175	155	5,5	
33	EL 21	15+175-15+404	231	8	
34	EL 22	15+624-16+038	414	6,5	
35	EL 23	16+415-16+725	310	6,5	
36	EL 23	16+725-17+035	310	7	
37	EL 24	17+712-17+950	236	7	
38	EL 24	17+950-18+097	147	4	
39	EL 25	18+622-18+712	91	4,5	
40	EL 25	18+712-18+961	251	6	
41	EL 26	20+337-20+679	342	5	
42	EL 27	27+673-27+912	238	6	Ekran transparentny 27+673-28+050
43	EL 27	27+912-28+000	87	4	
44	EL 27	28+000-28+338	334	2	
45	EL 27	28+338-28+605	263	2,5	
46	EL 28	28+762-28+989	224	5	
47	EL 28	28+989-29+300	311	3,5	
48	EL 28	29+300-29+500	200	7	
49	EL 28	29+500-29+775	275	2,5	
50	EL 28	29+775-30+129	354	3	
51	EL 28	30+129-30+445	381	5	
52	EL 29	30+471-30+728	262	4	

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
53	EL 30	30+481-30+496	177	4	
54	EL 31	32+716-32+924	208	5,5	
55	EL 32	33+187-33+525	340	6,5	
56	EL 32	33+525-33+809	283	5	Ekran transparentny 33+645-33+670
57	EL 32	33+809-34+150	336	3	
58	EL 32	34+150-34+450	296	5,5	
59	EL 32	34+450-34+581,45	126	3	
strona prawa					
60	EP 1	0+000-0+108	115	6,5	
61	EP 2	0+109-0+170	62	7	
62	EP 3	0+152-0+283	154	6,5	
63	EP 4	0+458-0+744	287	5,5	
64	EP 5	0+806-1+092	286	5,5	
65	EP 6	1+773-2+081	308	5,5	
66	EP 7	2+835-3+105	268	3,5	
67	EP 8	4+304-4+611	307	8	
68	EP 9	4+636-4+736	100	5	
69	EP 10	5+294-5+510	214	7,5	
70	EP 10	5+510-5+602	92	4	
71	EP 11	6+829-7+225	397	7	
72	EP 12	7+454-7+717	264	8	
73	EP 13	8+359-8+662	303	8	
74	EP 14	9+278-9+463	187	8	
75	EP 14	9+463-9+524	61	7	
76	EP 15	9+468-9+473	150	2	Ekran transparentny ostatnie 60m ekranu na wiadukcie
77	EP 16	10+266-10+970	704	7	
78	EP 17	11+048-11+287	239	8	
79	EP 18	11+312-11+525	213	5	
80	EP 18	11+525-11+765	241	8	
81	EP 19	11+875-12+207	333	5,5	
82	EP 20	12+696-12+740	43	5	
83	EP 20	12+740-12+959	215	7	
84	EP 21	14+122-14+359	243	6	
85	EP 22	14+141-14+164	185	5	Ekran transparentny ostatnie 80m ekranu na wiadukcie
86	EP 23	14+400-14+805	412	5,5	
87	EP 24	16+191-16+475	284	5	

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Lp.	nazwa ekranu	początek – koniec ekranu	długość ekranu [m]	wysokość ekranu [m]	Uwagi
88	EP 24	16+475-16+619	144	3	
89	EP 24	16+619-16+892	273	7	
90	EP 24	16+892-17+127	236	4	
91	EP 25	17+252-17+492	242	8	
92	EP 26	17+776-18+064	290	4	
93	EP 26	18+064-18+273	207	7	
94	EP 27	18+510-18+864	351	6,5	
95	EP 27	18+864-19+175	309	3,5	
96	EP 27	19+175-19+425	250	4,5	
97	EP 27	19+425-19+628	203	5	
98	EP 28	20+324-20+488	165	5,5	
99	EP 28	20+488-20+737	249	4	
100	EP 28	20+737-21+023	286	6	
101	EP 29	21+040-21+258	220	6	
102	EP 30a	21+445-21+709	264	2,5	
103	EP 30b	21+795-21+876	95	2	
104	EP 31	26+622-26+719	95	8	
105	EP 32	26+735-26+952	215	8	
106	EP 33	27+975-28+181	210	5,5	Ekran transparentny 27+975-28+050
107	EP 34	28+774-29+117	347	5,5	
108	EP 35	31+218-31+434	215	5	
109	EP 36	31+500-31+920	419	5,5	
110	EP 37	32+611-32+985	374	5,5	
111	EP 38	33+107-33+275	168	5,5	
112	EP 38	33+275-33+489	213	8	
Suma długości			26685	Suma powierzchni [m <sup>2</sup> ]	147134

Uwaga: 1) Kilometraż początku i końca zabezpieczeń akustycznych nie jest tożsamy z ich długością.

2) Na wiaduktach umieszczono ekrany transparentne - odbijające

3) Ekrany pochłaniające: Klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa właściwości pochłaniających  $\geq A3$ ; Ekrany odbijające klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3.

2. Zabezpieczenia akustyczne zostały zaprojektowane na rok 2025. Zaprojektowanie zabezpieczeń akustycznych na rok oddania inwestycji do użytkowania tj. 2020 r. byłoby nieodpowiednie oraz nieuzasadnione ekonomicznie z uwagi na wyższe

prawdopodobieństwo wystąpienia przekroczeń i zwiększenie kosztów budowy zabezpieczeń akustycznych wynikających z analizy porealizacyjnej. W raporcie zostały określone poziomy dźwięku również na rok 2020, czyli przewidywany rok oddania inwestycji do użytkowania.

3. Do analiz akustycznych została przyjęta następująca wysokość zabudowy (zabudowa mieszkaniowa 8 m, zabudowa inna 6m) – wysokość zabudowy nie jest tożsama z wysokością kondygnacji najbardziej narażonej na hałas tj. w przypadku zabudowy mieszkaniowej druga kondygnacja umieszczona jest na wysokości 6m.

Prognozy oddziaływania hałasu (tj. mapy rozprzestrzeniania się dźwięku) zostały wykonane na wysokości 4m. Natomiast prognozy w punktach receptorowych zostały wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824), które określa miejsce pomiaru jako kondygnację najbardziej narażoną na hałas w tym przypadku jest to wysokość 6m.

4. W raporcie została określona wysokość izolinii rozprzestrzeniania się hałasu cyt. "Prognozy równoważnego poziomu dźwięku A wykonano na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu"
5. W Raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko przedstawiono wyniki rozprzestrzeniania się hałasu na wysokości 4m w załącznikach graficznych w postaci izolinii, natomiast w tabelach przedstawiono wyniki rozprzestrzeniania się hałasu na wysokości drugiej kondygnacji najbardziej narażonej na hałas (6m).

Wyniki na wysokości 6m nie mogą zostać uznane jako kryterium dodatkowe jak zasugerowano w uwadze ponieważ na podstawie umieszczonych receptorów na wysokości 6m zostały zaprojektowane zabezpieczenia akustyczne. Wyniki w analizie porealizacyjnej powinny odnosić się do wartości obliczonych na wysokości 6m czyli poziomie drugiej kondygnacji najbardziej narażonej na hałas. Następnie na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824), przeprowadza się pomiary w środowisku na kondygnacji najbardziej narażonej na hałas. Równocześnie otrzymane wyniki w punktach receptorowych nie mogą być porównywane z wynikami na mapach rozprzestrzeniania się dźwięku ponieważ wyniki otrzymane na mapach powinny uwzględniać odbicia od fasady analizowanego budynku. Natomiast otrzymane wyniki w punktach receptorowych nie powinny uwzględniać odbić od fasady analizowanego budynku z uwagi na zapisy ww. rozporządzeniu aby w przypadku wykonywania pomiaru równoważnego poziomu dźwięku wykonać pomiar w świetle okna otwartego (bez uwzględniania odbicia) i otrzymane w ten sposób wyniki bez wartości odbicia powinny się odnosić do dopuszczalnych poziomów hałasu.

W analizach rozprzestrzeniania się dźwięku wykazano wszystkie zabudowania nie podlegające wyburzeniu. Natomiast receptory nie zostały zamieszczone na wszystkich budynkach tylko reprezentatywnych w miejscach gdzie istniała możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przy grupie zabudowań wybrano reprezentatywne zabudowania na których założono receptory (punkty 2 metry przed

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

fasadą). Wyniki w tych punktach posłużyły do zaprojektowania zabezpieczeń akustycznych.

6. Warstwa receptorów została skorygowana na załącznikach graficznych.

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2020 roku Wariant I

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]				Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	70,6	67,6	9,6	11,6	Bez zabezpieczeń Rok 2020		Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020		1,2	3,3	8,4	8,3		
									63,3	60,3	2,3	4,3						
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	70,6	67,6	9,6	11,6	62,2	59,3	1,2	3,3	8,4	8,3				
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	63,3	60,3	2,3	4,3	57,5	54,6	-	-	5,8	5,7				
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	57,8	54,9	-	-	5	4,9				
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	63,9	61	2,9	5	57,1	54,2	-	-	6,8	6,8				
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	63,1	60,2	2,1	4,2	56,6	53,6	-	-	6,5	6,6				
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	66,8	63,9	5,8	7,9	58	55,1	-	-	8,8	8,8				
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	66,2	63,3	5,2	7,3	56	53,1	-	-	10,2	10,2				
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	61,2	58,2	0,2	2,2	55,3	52,3	-	-	5,9	5,9				
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65,1	62,2	4,1	6,2	58	55,1	-	-	7,1	7,1				
Bud 8	596639,01	526396,94	61	56	58	55	-	-	53,6	50,7	-	-	4,4	4,3				
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	70,1	67,2	9,1	11,2	57,9	55	-	-	12,2	12,2				
Bud 10	596746,64	526415,71	61	56	63,3	60,4	2,3	4,4	57,3	54,4	-	-	6	6				
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	59,9	57	-	1	55,7	52,8	-	-	4,2	4,2				
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	67,7	64,8	6,7	8,8	57,6	54,6	-	-	10,1	10,2				
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	60,4	57,4	-	1,4	57,1	54,1	-	-	3,3	3,3				
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	60,4	57,5	-	1,5	57	54	-	-	3,4	3,5				
Bud 15	599652,23	524870,1	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	56,5	53,6	-	-	12,6	12,5				
Bud 16	599669,93	524850,51	61	56	68,6	65,7	7,6	9,7	56,6	53,7	-	-	12	12				
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	67,3	64,3	6,3	8,3	56,4	53,5	-	-	10,9	10,8				
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	67	64,1	6	8,1	55,5	52,5	-	-	11,5	11,6				
Bud 18	599728,31	524711,53	61	56	61,4	58,5	0,4	2,5	55,7	52,7	-	-	5,7	5,8				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	69,5	66,6	8,5	10,6	56,3	53,4	-	-	13,2	13,2
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	63,9	61	2,9	5	57,3	54,3	-	-	6,6	6,7
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	71,5	68,6	10,5	12,6	59,9	56,9	-	0,9	11,6	11,7
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	70,9	67,9	9,9	11,9	58,2	55,2	-	-	12,7	12,7
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	69,3	66,3	8,3	10,3	56,4	53,5	-	-	12,9	12,8
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	68,8	65,8	7,8	9,8	57,2	54,2	-	-	11,6	11,6
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	59,8	56,7	-	0,7	49,9	46,3	-	-	9,9	10,4
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	71	67,9	10	11,9	57,7	54,6	-	-	13,3	13,3
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	71,1	68	10,1	12	57	54	-	-	14,1	14
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	70,2	67,1	9,2	11,1	56,3	53,3	-	-	13,9	13,8
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	69,8	66,7	8,8	10,7	57,8	54,8	-	-	12	11,9
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	68,1	65,1	7,1	9,1	57,7	54,7	-	-	10,4	10,4
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	68	65	7	9	57,3	54,3	-	-	10,7	10,7
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	68	65	7	9	56,7	53,6	-	-	11,3	11,4
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	70	67	9	11	56,5	53,4	-	-	13,5	13,6
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	71,3	68,2	10,3	12,2	58,2	55,2	-	-	13,1	13
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	66,3	63,3	5,3	7,3	58,1	55,1	-	-	8,2	8,2
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	59,3	56,3	-	0,3	53,9	50,9	-	-	5,4	5,4
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	69,4	66,3	8,4	10,3	56,8	53,7	-	-	12,6	12,6
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	66	63	5	7	58	54,9	-	-	8	8,1
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	65,7	62,6	4,7	6,6	55,6	52,6	-	-	10,1	10
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	64,5	61,4	3,5	5,4	55,2	52,1	-	-	9,3	9,3
Bud 42b	603681,23	517180,41	61	56	69,5	66,5	8,5	10,5	56,9	53,8	-	-	12,6	12,7
Bud 42a	603672,58	517181,68	61	56	68	65	7	9	56,3	53,3	-	-	11,7	11,7
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	64	60,9	3	4,9	55,6	52,6	-	-	8,4	8,3
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	59,3	56,3	-	0,3	49,2	46	-	-	10,1	10,3
Bud 44	603751,03	516893,12	61	56	66,6	63,5	5,6	7,5	58,1	55,1	-	-	8,5	8,4
Bud 45	603852,31	516747,51	61	56	67,4	64,4	6,4	8,4	57,9	54,9	-	-	9,5	9,5
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	66,3	63,2	5,3	7,2	57,9	54,9	-	-	8,4	8,3
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	65,6	62,6	4,6	6,6	56,5	53,5	-	-	9,1	9,1



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	62,1	59	1,1	3	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020											
									59	66,2	8,2	10,2	53,3	50,2	-	-	8,8	8,8						
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	62,1	59	1,1	3	53,3	50,2	-	-	8,8	8,8										
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	62,2	59,2	1,2	3,2	54,4	51,4	-	-	7,8	7,8										
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	58,1	55,1	-	-	11,1	11,1										
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	56,4	53,4	-	-	12,8	12,8										
Bud 53	604931,51	514681	61	56	63,3	60,3	2,3	4,3	55,5	52,5	-	-	7,8	7,8										
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	69	66	8	10	57,7	54,7	-	-	11,3	11,3										
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	64,1	61,1	3,1	5,1	57,2	54,1	-	-	6,9	7										
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	57,1	54	-	-	10,4	10,5										
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	58,2	55,2	-	-	10,3	10,3										
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	59,7	56,7	-	0,7	55,5	52,5	-	-	4,2	4,2										
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	70	67	9	11	57,3	54,3	-	-	12,7	12,7										
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	55,3	52,3	-	-	14,3	14,3										
Bud 61	606134,19	513460,68	61	56	70,1	67	9,1	11	56,1	53,1	-	-	14	13,9										
Bud 63	606196,67	513375,65	61	56	71	68	10	12	57,4	54,4	-	-	13,6	13,6										
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	65,9	62,9	4,9	6,9	55,2	52,2	-	-	10,7	10,7										
Bud 65	606208,55	513166,27	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	54,4	51,4	-	-	9,2	9,2										
Bud 66	606294,09	513050,47	61	56	65,8	62,8	4,8	6,8	56,1	53,1	-	-	9,7	9,7										
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	67,3	64,3	6,3	8,3	57,8	54,7	-	-	9,5	9,6										
Bud 68	606428,04	512793,19	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	56,9	53,9	-	-	10,6	10,6										
Bud 69	606455,37	512731,94	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	57,4	54,4	-	-	10,1	10,1										
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	62,8	59,7	1,8	3,7	58	55	-	-	4,8	4,7										
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	67,6	64,6	6,6	8,6	56,8	53,8	-	-	10,8	10,8										
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	66,1	63,1	5,1	7,1	55,3	52,3	-	-	10,8	10,8										
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	71,6	68,6	10,6	12,6	58,3	55,2	-	-	13,3	13,4										
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	56,7	53,7	-	-	11	11										
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	67,3	64,2	6,3	8,2	57,3	54,2	-	-	10	10										
Bud 77	607659,98	510704,09	61	56	59,9	56,8	-	0,8	57,8	54,8	-	-	2,1	2										
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	61,5	58,8	0,5	2,8	61,5	58,8	0,5	2,8	0	0										
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	62,3	59,7	1,3	3,7	62,3	59,7	1,3	3,7	0	0										
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	63	60,4	2	4,4	63	60,4	2	4,4	0	0										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc		
			61	56	61	56	67,2	63,9	6,2	7,9	58,4	55,1	-	-	8,8	8,8	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020					
Bud 79	612083,61	508812,34	61	56	67,2	63,9	6,2	7,9	58,4	55,1	-	-	8,8	8,8												
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	66,1	62,8	5,1	6,8	56,8	53,5	-	-	9,3	9,3												
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	65,9	62,6	4,9	6,6	58,3	55	-	-	7,6	7,6												
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	65,8	62,5	4,8	6,5	58,6	55,3	-	-	7,2	7,2												
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	58,3	54,9	-	-	10,1	10,2												
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	65,9	62,6	4,9	6,6	57,2	53,8	-	-	8,7	8,8												
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	60,9	57,6	-	1,6	57,5	54,2	-	-	3,4	3,4												
Bud 86a	615222,945	506378,692	61	56	59,9	56,4	-	0,4	59,7	56,3	-	0,3	0,2	0,1												
Bud 86b	615216,58	506387,7	61	56	60,9	57,5	-	1,5	60,7	57,3	-	1,3	0,2	0,2												
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	61,7	58,3	0,7	2,3	57,4	54	-	-	4,3	4,3												
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	68,2	64,8	7,2	8,8	57,5	54,1	-	-	10,7	10,7												
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	68,5	65,1	7,5	9,1	58,1	54,7	-	-	10,4	10,4												
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	63	59,6	2	3,6	58,4	55	-	-	4,6	4,6												
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	63,7	60,3	2,7	4,3	57,9	54,5	-	-	5,8	5,8												
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	69	65,6	8	9,6	57,5	54,2	-	-	11,5	11,4												
Bud 95	616848,31	504597,09	61	56	70,5	67,1	9,5	11,1	58	54,6	-	-	12,5	12,5												
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	61,5	58,1	0,5	2,1	57,2	53,8	-	-	4,3	4,3												
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	58,8	55,4	-	-	58	54,6	-	-	0,8	0,8												
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	69,9	66,9	8,9	10,9	58	55	-	-	11,9	11,9												
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	62,4	59,4	1,4	3,4	54,3	51,3	-	-	8,1	8,1												
Bud 100	595544,14	527194,18	61	56	60,5	57,6	-	1,6	51,5	48,6	-	-	9	9												
Bud 102	595616,68	527091,11	61	56	66,3	63,3	5,3	7,3	54,1	51,1	-	-	12,2	12,2												
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	56,7	53,8	-	-	10,8	10,8												
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	60,2	57,3	-	1,3	57,9	54,9	-	-	2,3	2,4												
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	69,3	66,3	8,3	10,3	56,5	53,6	-	-	12,8	12,7												
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	71,1	68,2	10,1	12,2	57,4	54,5	-	-	13,7	13,7												
Bud 107	598746,5	525643	61	56	59,8	56,9	-	0,9	57,4	54,5	-	-	2,4	2,4												
Bud 109	599248,18	525213,57	65	56	70,5	67,6	5,5	11,6	57,8	54,8	-	-	12,7	12,8												
Bud 110	599318,07	525202,56	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	54,7	51,7	-	-	12,8	12,8												
Bud 111	599374,47	525200,21	61	56	65,3	62,4	4,3	6,4	52,3	49,4	-	-	13	13												

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	65,6	62,7	4,6	6,7	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020											
									52	49,1	-	-	13,6	13,6										
Bud 112	599453,07	525159,25	61	56	65,6	62,7	4,6	6,7	52	49,1	-	-	13,6	13,6										
Bud 113	599596,68	525070,59	61	56	65	62	4	6	53,3	50,3	-	-	11,7	11,7										
Bud 114	599657,33	525020,25	61	56	66,6	63,7	5,6	7,7	53,2	50,3	-	-	13,4	13,4										
Bud 115	599766,22	524947,96	61	56	69,4	66,4	8,4	10,4	55,8	52,9	-	-	13,6	13,5										
Bud 116	599808,07	524933,24	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	54,3	51,3	-	-	13,9	14										
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	65,3	62,4	4,3	6,4	56,3	53,3	-	-	9	9,1										
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	59,2	56,3	-	0,3	57,4	54,4	-	-	1,8	1,9										
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	69	66,1	8	10,1	57	54,1	-	-	12	12										
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	70,8	67,8	9,8	11,8	57,4	54,5	-	-	13,4	13,3										
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	70,3	67,3	9,3	11,3	58,1	55,1	-	-	12,2	12,2										
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	70,2	67,2	9,2	11,2	58	55	-	-	12,2	12,2										
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	55,9	52,9	-	-	13,3	13,3										
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	69,9	67	8,9	11	57,7	54,8	-	-	12,2	12,2										
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	64,8	61,9	3,8	5,9	57,4	54,4	-	-	7,4	7,5										
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	57,1	54,2	-	-	12	11,9										
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	58,3	55,2	-	-	8,2	8,3										
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	67,3	64,2	6,3	8,2	57,6	54,6	-	-	9,7	9,6										
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	63,1	60,1	2,1	4,1	53,4	50,4	-	-	9,7	9,7										
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	64,6	61,5	3,6	5,5	55,3	52,3	-	-	9,3	9,2										
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	61,6	58,6	0,6	2,6	55,7	52,7	-	-	5,9	5,9										
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	62,1	59,1	1,1	3,1	55,1	52,1	-	-	7	7										
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	71,1	68,1	10,1	12,1	58,2	55,2	-	-	12,9	12,9										
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	61,1	58,1	0,1	2,1	53,8	50,7	-	-	7,3	7,4										
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	68,2	65,1	7,2	9,1	57,9	54,9	-	-	10,3	10,2										
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	70,8	67,7	9,8	11,7	57,6	54,6	-	-	13,2	13,1										
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	69,1	66	8,1	10	55,8	52,7	-	-	13,3	13,3										
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	60,9	57,8	-	1,8	50,1	47,1	-	-	10,8	10,7										
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	70,5	67,5	9,5	11,5	56,3	53,3	-	-	14,2	14,2										
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	61,9	58,9	0,9	2,9	50,7	47,6	-	-	11,2	11,3										
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	57,3	54,3	-	-	48,7	45,7	-	-	8,6	8,6										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc		
			61	56	61	56	61,3	58,2	0,3	2,2	56,9	53,8	-	-	4,4	4,4	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020					
Bud 143	603812,09	517874,69	61	56	61,3	58,2	0,3	2,2	56,9	53,8	-	-	4,4	4,4												
Bud 144	603784,6	517523,88	61	56	59,2	56,2	-	0,2	56,2	53,1	-	-	3	3,1												
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	60,9	57,8	-	1,8	56,9	53,9	-	-	4	3,9												
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	63,2	60,2	2,2	4,2	58	54,9	-	-	5,2	5,3												
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	57,6	54,6	-	-	10,8	10,8												
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	67,1	64,1	6,1	8,1	56,5	53,5	-	-	10,6	10,6												
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	63,4	60,4	2,4	4,4	57	54	-	-	6,4	6,4												
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	67,8	64,7	6,8	8,7	57,9	54,9	-	-	9,9	9,8												
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	68,8	65,8	7,8	9,8	57,8	54,7	-	-	11	11,1												
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	67,9	64,8	6,9	8,8	58	55	-	-	9,9	9,8												
Bud 155	604652,52	515779,84	61	56	67,6	64,6	6,6	8,6	57,4	54,4	-	-	10,2	10,2												
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	63,9	60,8	2,9	4,8	56,7	53,7	-	-	7,2	7,1												
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	66,4	63,4	5,4	7,4	57,2	54,1	-	-	9,2	9,3												
Bud 158	605580,31	514105,76	61	56	70,9	67,9	9,9	11,9	57,8	54,7	-	-	13,1	13,2												
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	62,7	59,7	1,7	3,7	55,8	52,8	-	-	6,9	6,9												
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	62,4	59,4	1,4	3,4	56,7	53,7	-	-	5,7	5,7												
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	68,3	65,3	7,3	9,3	58	55	-	-	10,3	10,3												
Bud 162	606299,67	513429,52	61	56	68,8	65,8	7,8	9,8	57,2	54,2	-	-	11,6	11,6												
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	64	60,9	3	4,9	57,3	54,3	-	-	6,7	6,6												
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	64,5	61,4	3,5	5,4	55,9	52,9	-	-	8,6	8,5												
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	64,9	61,8	3,9	5,8	54,6	51,6	-	-	10,3	10,2												
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	67,4	64,4	6,4	8,4	58,2	55,1	-	-	9,2	9,3												
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	72,3	69	11,3	13	58,1	54,8	-	-	14,2	14,2												
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	64,3	61	3,3	5	54,8	51,5	-	-	9,5	9,5												
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	63,9	60,5	2,9	4,5	54,3	51	-	-	9,6	9,5												
Bud 172	613004,88	507683,59	61	56	56,3	53	-	-	51,4	48	-	-	4,9	5												
Bud 173	613023,13	507584,39	61	56	64,4	61,1	3,4	5,1	57,7	54,4	-	-	6,7	6,7												
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	64,3	61	3,3	5	57,2	53,8	-	-	7,1	7,2												
Bud 175	613463,72	507329,92	61	56	63,5	60,2	2,5	4,2	57,6	54,3	-	-	5,9	5,9												
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	61,2	57,8	0,2	1,8	55,5	52,2	-	-	5,7	5,6												

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	62,4	59,1	1,4	3,1	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020											
									64	60,7	3	4,7	55,3	51,9	-	-	7,1	7,2						
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	62,4	59,1	1,4	3,1	55,3	51,9	-	-	7,1	7,2										
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	64	60,7	3	4,7	56,7	53,3	-	-	7,3	7,4										
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	63,3	60	2,3	4	55,8	52,5	-	-	7,5	7,5										
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	61,5	58,2	0,5	2,2	54,2	50,9	-	-	7,3	7,3										
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	60,5	57,1	-	1,1	53,5	50,2	-	-	7	6,9										
Bud 183a	614135,22	507035,87	61	56	70,6	67,3	9,6	11,3	57,7	54,4	-	-	12,9	12,9										
Bud 183b	614145,76	507032,69	61	56	68,8	65,5	7,8	9,5	56,6	53,3	-	-	12,2	12,2										
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	62,1	58,7	1,1	2,7	52,3	48,9	-	-	9,8	9,8										
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	64,7	61,4	3,7	5,4	54,4	51	-	-	10,3	10,4										
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	67,6	64,3	6,6	8,3	56,8	53,4	-	-	10,8	10,9										
Bud 187	614544,458	506976,398	61	56	62,6	59,2	1,6	3,2	56,2	52,9	-	-	6,4	6,3										
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	70	66,7	9	10,7	57,5	54,1	-	-	12,5	12,6										
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	71,5	68,2	10,5	12,2	57,9	54,5	-	-	13,6	13,7										
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	62,4	58,6	1,4	2,6	56,3	52,5	-	-	6,1	6,1										
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	60,8	57,2	-	1,2	53,8	50,2	-	-	7	7										
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	62,3	58,6	1,3	2,6	55	51,3	-	-	7,3	7,3										
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	60,1	56,7	-	0,7	55,9	52,6	-	-	4,2	4,1										
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	63,9	60,5	2,9	4,5	58,5	55,1	-	-	5,4	5,4										
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	70,7	67,3	9,7	11,3	57,7	54,3	-	-	13	13										
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	71,9	68,5	10,9	12,5	57,2	53,8	-	-	14,7	14,7										
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	69,6	66,2	8,6	10,2	55,6	52,2	-	-	14	14										
Bud 196	617116,29	504519	61	56	66,8	63,4	5,8	7,4	54	50,6	-	-	12,8	12,8										
Bud 197	617138,71	504406,14	61	56	70,2	66,8	9,2	10,8	56,6	53,2	-	-	13,6	13,6										
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	64,3	61	3,3	5	53,3	49,9	-	-	11	11,1										
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	67,1	63,7	6,1	7,7	56,1	52,7	-	-	11	11										
Bud 200	617507,11	504143,67	61	56	64,7	61,3	3,7	5,3	55,2	51,8	-	-	9,5	9,5										
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	68,2	64,8	7,2	8,8	57,1	53,7	-	-	11,1	11,1										
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	69,5	66,1	8,5	10,1	58,6	55,2	-	-	10,9	10,9										
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	62,4	59	1,4	3	57,2	53,8	-	-	5,2	5,2										
Bud 207	597755,67	526338,69	61	56	61,4	58,5	0,4	2,5	56,9	53,9	-	-	4,5	4,6										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 208	607411,98	510890,76	61	56	60,9	57,9	-	1,9	55,4	52,3	-	-	5,5	5,6

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2025 roku - Wariant I.

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	71,2	68,4	10,2	12,4	62,8	60	1,8	4	8,4	8,4
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	63,9	61,1	2,9	5,1	58,1	55,3	-	-	5,8	5,8
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	63,4	60,6	2,4	4,6	58,5	55,6	-	-	4,9	5

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	64,6	61,7	3,6	5,7	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025											
									61	56	64	61,1	3	5,1	57,8	54,9	-	-	6,8	6,8				
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	64,6	61,7	3,6	5,7	57,8	54,9	-	-	6,8	6,8										
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	63,8	60,9	2,8	4,9	57,2	54,4	-	-	6,6	6,5										
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	67,4	64,6	6,4	8,6	58,6	55,8	-	-	8,8	8,8										
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	66,8	64	5,8	8	56,6	53,8	-	-	10,2	10,2										
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	61,8	59	0,8	3	55,9	53	-	-	5,9	6										
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65,8	62,9	4,8	6,9	58,6	55,8	-	-	7,2	7,1										
Bud 8	596639,01	526396,94	61	56	58,6	55,8	-	-	54,3	51,4	-	-	4,3	4,4										
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	70,8	67,9	9,8	11,9	58,6	55,7	-	-	12,2	12,2										
Bud 10	596746,64	526415,71	61	56	64	61,1	3	5,1	57,9	55,1	-	-	6,1	6										
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	60,6	57,7	-	1,7	56,3	53,5	-	-	4,3	4,2										
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	68,4	65,5	7,4	9,5	58,2	55,3	-	-	10,2	10,2										
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	61	58,2	-	2,2	57,7	54,9	-	-	3,3	3,3										
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	61,1	58,2	0,1	2,2	57,6	54,8	-	-	3,5	3,4										
Bud 15	599652,23	524870,1	61	56	69,7	66,9	8,7	10,9	57,2	54,3	-	-	12,5	12,6										
Bud 16	599669,93	524850,51	61	56	69,3	66,4	8,3	10,4	57,3	54,4	-	-	12	12										
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	67,9	65,1	6,9	9,1	57,1	54,2	-	-	10,8	10,9										
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	67,7	64,8	6,7	8,8	56,1	53,3	-	-	11,6	11,5										
Bud 18	599728,31	524711,53	61	56	62,1	59,2	1,1	3,2	56,3	53,4	-	-	5,8	5,8										
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	70,2	67,3	9,2	11,3	57	54,1	-	-	13,2	13,2										
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	64,6	61,7	3,6	5,7	58	55,1	-	-	6,6	6,6										
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	72,2	69,3	11,2	13,3	60,5	57,6	-	1,6	11,7	11,7										
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	71,5	68,7	10,5	12,7	58,8	56	-	-	12,7	12,7										
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	69,9	67,1	8,9	11,1	57,1	54,2	-	-	12,8	12,9										
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	69,4	66,6	8,4	10,6	57,8	54,9	-	-	11,6	11,7										
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	60,5	57,5	-	1,5	50,6	47,2	-	-	9,9	10,3										
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	71,7	68,7	10,7	12,7	58,4	55,4	-	-	13,3	13,3										
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	71,7	68,8	10,7	12,8	57,7	54,8	-	-	14	14										
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	70,8	67,9	9,8	11,9	57	54,1	-	-	13,8	13,8										
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	70,5	67,5	9,5	11,5	58,5	55,5	-	-	12	12										
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	68,8	65,8	7,8	9,8	58,4	55,5	-	-	10,4	10,3										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	68,7	65,8	7,7	9,8	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025											
									61	56	68,7	65,8	7,7	9,8	58	55	-	-	10,7	10,8				
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	68,7	65,8	7,7	9,8	58	55	-	-	10,7	10,8										
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	68,7	65,7	7,7	9,7	57,3	54,4	-	-	11,4	11,3										
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	70,7	67,7	9,7	11,7	57,1	54,2	-	-	13,6	13,5										
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	71,9	69	10,9	13	58,9	55,9	-	-	13	13,1										
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	67	64	6	8	58,8	55,8	-	-	8,2	8,2										
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	60	57,1	-	1,1	54,6	51,6	-	-	5,4	5,5										
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	70	67,1	9	11,1	57,4	54,5	-	-	12,6	12,6										
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	66,7	63,7	5,7	7,7	58,6	55,7	-	-	8,1	8										
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	66,3	63,4	5,3	7,4	56,3	53,3	-	-	10	10,1										
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	65,1	62,2	4,1	6,2	55,9	52,9	-	-	9,2	9,3										
Bud 42b	603681,23	517180,41	61	56	70,2	67,2	9,2	11,2	57,6	54,6	-	-	12,6	12,6										
Bud 42a	603672,58	517181,68	61	56	68,7	65,7	7,7	9,7	57	54	-	-	11,7	11,7										
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	64,6	61,7	3,6	5,7	56,3	53,4	-	-	8,3	8,3										
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	60	57	-	1	49,9	46,8	-	-	10,1	10,2										
Bud 44	603751,03	516893,12	61	56	67,2	64,3	6,2	8,3	58,8	55,8	-	-	8,4	8,5										
Bud 45	603852,31	516747,51	61	56	68,1	65,2	7,1	9,2	58,6	55,7	-	-	9,5	9,5										
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	66,9	64	5,9	8	58,6	55,6	-	-	8,3	8,4										
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	66,3	63,4	5,3	7,4	57,2	54,3	-	-	9,1	9,1										
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	62,7	59,8	1,7	3,8	53,9	51	-	-	8,8	8,8										
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	62,9	60	1,9	4	55,1	52,1	-	-	7,8	7,9										
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	69,9	66,9	8,9	10,9	58,8	55,9	-	-	11,1	11										
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	69,9	66,9	8,9	10,9	57,1	54,1	-	-	12,8	12,8										
Bud 53	604931,51	514681	61	56	64	61,1	3	5,1	56,2	53,3	-	-	7,8	7,8										
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	69,7	66,7	8,7	10,7	58,4	55,5	-	-	11,3	11,2										
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	64,8	61,8	3,8	5,8	57,8	54,9	-	-	7	6,9										
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	57,7	54,8	-	-	10,5	10,5										
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	58,8	55,9	-	-	10,4	10,3										
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	60,3	57,4	-	1,4	56,1	53,2	-	-	4,2	4,2										
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	70,7	67,7	9,7	11,7	58	55	-	-	12,7	12,7										
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	70,3	67,3	9,3	11,3	56	53	-	-	14,3	14,3										



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc		
			61	56	61	56	70,7	67,8	9,7	11,8	56,8	53,8	-	-	13,9	14	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025					
																	61	56	61	56	61	56			61	56
Bud 61	606134,19	513460,68	61	56	70,7	67,8	9,7	11,8	56,8	53,8	-	-	13,9	14												
Bud 63	606196,67	513375,65	61	56	71,7	68,7	10,7	12,7	58,1	55,2	-	-	13,6	13,5												
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	66,6	63,7	5,6	7,7	55,9	52,9	-	-	10,7	10,8												
Bud 65	606208,55	513166,27	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	55,1	52,2	-	-	9,2	9,1												
Bud 66	606294,09	513050,47	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	56,8	53,8	-	-	9,7	9,7												
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	67,9	65	6,9	9	58,4	55,5	-	-	9,5	9,5												
Bud 68	606428,04	512793,19	61	56	68,2	65,2	7,2	9,2	57,6	54,6	-	-	10,6	10,6												
Bud 69	606455,37	512731,94	61	56	68,1	65,2	7,1	9,2	58,1	55,1	-	-	10	10,1												
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	63,4	60,5	2,4	4,5	58,6	55,7	-	-	4,8	4,8												
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	68,3	65,4	7,3	9,4	57,5	54,5	-	-	10,8	10,9												
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	66,8	63,8	5,8	7,8	56	53,1	-	-	10,8	10,7												
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	72,3	69,3	11,3	13,3	58,9	56	-	-	13,4	13,3												
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	68,4	65,5	7,4	9,5	57,3	54,4	-	-	11,1	11,1												
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	67,9	65	6,9	9	57,9	55	-	-	10	10												
Bud 77	607659,98	510704,09	61	56	60,6	57,6	-	1,6	58,5	55,5	-	-	2,1	2,1												
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	62,2	59,6	1,2	3,6	62,2	59,6	1,2	3,6	0	0												
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	62,9	60,5	1,9	4,5	63	60,5	2	4,5	-0,1	0												
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	63,7	61,2	2,7	5,2	63,7	61,2	2,7	5,2	0	0												
Bud 79	612083,61	508812,34	61	56	67,9	64,6	6,9	8,6	59,1	55,8	-	-	8,8	8,8												
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	66,8	63,5	5,8	7,5	57,5	54,3	-	-	9,3	9,2												
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	66,6	63,3	5,6	7,3	59	55,7	-	-	7,6	7,6												
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	66,5	63,3	5,5	7,3	59,3	56	-	-	7,2	7,3												
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	69,2	65,9	8,2	9,9	59	55,7	-	-	10,2	10,2												
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	66,6	63,3	5,6	7,3	57,9	54,6	-	-	8,7	8,7												
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	61,6	58,4	0,6	2,4	58,2	54,9	-	-	3,4	3,5												
Bud 86a	615222,945	506378,692	61	56	60,6	57,2	-	1,2	60,5	57,1	-	1,1	0,1	0,1												
Bud 86b	615216,58	506387,7	61	56	61,6	58,2	0,6	2,2	61,6	58,3	0,6	2,3	0	-0,1												
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	62,4	59	1,4	3	58,1	54,7	-	-	4,3	4,3												
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	58,2	54,8	-	-	10,7	10,8												
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	69,2	65,9	8,2	9,9	58,8	55,5	-	-	10,4	10,4												

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	63,7	60,4	2,7	4,4	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025											
									61	56	63,7	60,4	2,7	4,4	59,1	55,8	-	-	4,6	4,6				
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	63,7	60,4	2,7	4,4	59,1	55,8	-	-	4,6	4,6										
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	64,4	61,1	3,4	5,1	58,6	55,2	-	-	5,8	5,9										
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	69,7	66,4	8,7	10,4	58,2	54,9	-	-	11,5	11,5										
Bud 95	616848,31	504597,09	61	56	71,2	67,9	10,2	11,9	58,7	55,4	-	-	12,5	12,5										
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	62,2	58,8	1,2	2,8	57,9	54,6	-	-	4,3	4,2										
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	59,5	56,2	-	0,2	58,7	55,4	-	-	0,8	0,8										
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	70,5	67,7	9,5	11,7	58,6	55,7	-	-	11,9	12										
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	63	60,2	2	4,2	54,9	52,1	-	-	8,1	8,1										
Bud 100	595544,14	527194,18	61	56	61,2	58,3	0,2	2,3	52,1	49,3	-	-	9,1	9										
Bud 102	595616,68	527091,11	61	56	66,9	64,1	5,9	8,1	54,7	51,9	-	-	12,2	12,2										
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	68,2	65,4	7,2	9,4	57,4	54,5	-	-	10,8	10,9										
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	60,9	58	-	2	58,5	55,7	-	-	2,4	2,3										
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	69,9	67,1	8,9	11,1	57,1	54,3	-	-	12,8	12,8										
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	71,8	68,9	10,8	12,9	58,1	55,2	-	-	13,7	13,7										
Bud 107	598746,5	525643	61	56	61,2	58,4	0,2	2,4	57,6	54,8	-	-	3,6	3,6										
Bud 109	599248,18	525213,57	65	56	71,2	68,3	6,2	12,3	58,5	55,6	-	-	12,7	12,7										
Bud 110	599318,07	525202,56	61	56	68,1	65,3	7,1	9,3	55,3	52,5	-	-	12,8	12,8										
Bud 111	599374,47	525200,21	61	56	66	63,1	5	7,1	53	50,1	-	-	13	13										
Bud 112	599453,07	525159,25	61	56	66,3	63,4	5,3	7,4	52,7	49,8	-	-	13,6	13,6										
Bud 113	599596,68	525070,59	61	56	65,6	62,8	4,6	6,8	53,9	51,1	-	-	11,7	11,7										
Bud 114	599657,33	525020,25	61	56	67,3	64,4	6,3	8,4	53,9	51	-	-	13,4	13,4										
Bud 115	599766,22	524947,96	61	56	70	67,1	9	11,1	56,5	53,6	-	-	13,5	13,5										
Bud 116	599808,07	524933,24	61	56	68,9	66	7,9	10	54,9	52,1	-	-	14	13,9										
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	66	63,1	5	7,1	56,9	54,1	-	-	9,1	9										
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	59,9	57	-	1	58	55,1	-	-	1,9	1,9										
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	69,7	66,8	8,7	10,8	57,7	54,8	-	-	12	12										
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	71,4	68,6	10,4	12,6	58,1	55,3	-	-	13,3	13,3										
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	70,9	68,1	9,9	12,1	58,7	55,8	-	-	12,2	12,3										
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	70,8	68	9,8	12	58,6	55,8	-	-	12,2	12,2										
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	69,8	67	8,8	11	56,4	53,5	-	-	13,4	13,5										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc		
			61	56	61	56	70,6	67,7	9,6	11,7	58,4	55,5	-	-	12,2	12,2	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025					
																	61	56	61	56	61	56			61	56
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	70,6	67,7	9,6	11,7	58,4	55,5	-	-	12,2	12,2												
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	65,5	62,6	4,5	6,6	58	55,2	-	-	7,5	7,4												
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	69,7	66,9	8,7	10,9	57,8	54,9	-	-	11,9	12												
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	67,2	64,2	6,2	8,2	58,9	56	-	-	8,3	8,2												
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	67,9	65	6,9	9	58,3	55,3	-	-	9,6	9,7												
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	63,8	60,8	2,8	4,8	54,1	51,1	-	-	9,7	9,7												
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	65,2	62,3	4,2	6,3	56	53,1	-	-	9,2	9,2												
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	62,3	59,4	1,3	3,4	56,4	53,5	-	-	5,9	5,9												
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	55,8	52,8	-	-	7	7												
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	71,8	68,9	10,8	12,9	58,9	55,9	-	-	12,9	13												
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	61,8	58,8	0,8	2,8	54,4	51,5	-	-	7,4	7,3												
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	68,9	65,9	7,9	9,9	58,5	55,6	-	-	10,4	10,3												
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	71,4	68,5	10,4	12,5	58,3	55,3	-	-	13,1	13,2												
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	69,7	66,8	8,7	10,8	56,5	53,5	-	-	13,2	13,3												
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	61,5	58,6	0,5	2,6	50,8	47,9	-	-	10,7	10,7												
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	71,2	68,3	10,2	12,3	57	54	-	-	14,2	14,3												
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	62,6	59,6	1,6	3,6	51,3	48,4	-	-	11,3	11,2												
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	58	55	-	-	49,4	46,4	-	-	8,6	8,6												
Bud 143	603812,09	517874,69	61	56	61,9	59	0,9	3	57,5	54,6	-	-	4,4	4,4												
Bud 144	603784,6	517523,88	61	56	59,9	56,9	-	0,9	56,8	53,9	-	-	3,1	3												
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	61,5	58,6	0,5	2,6	57,6	54,6	-	-	3,9	4												
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	63,9	60,9	2,9	4,9	58,6	55,7	-	-	5,3	5,2												
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	58,2	55,3	-	-	10,9	10,8												
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	67,8	64,8	6,8	8,8	57,1	54,2	-	-	10,7	10,6												
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	64,1	61,1	3,1	5,1	57,6	54,7	-	-	6,5	6,4												
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	68,4	65,5	7,4	9,5	58,5	55,6	-	-	9,9	9,9												
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	69,4	66,5	8,4	10,5	58,4	55,5	-	-	11	11												
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	68,5	65,6	7,5	9,6	58,7	55,7	-	-	9,8	9,9												
Bud 155	604652,52	515779,84	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	58	55,1	-	-	10,2	10,2												
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	64,5	61,6	3,5	5,6	57,4	54,4	-	-	7,1	7,2												

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	67,1	64,1	6,1	8,1	57,8	54,9	-	-	9,3	9,2										
															Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025					
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	67,1	64,1	6,1	8,1	57,8	54,9	-	-	9,3	9,2										
Bud 158	605580,31	514105,76	61	56	71,6	68,6	10,6	12,6	58,4	55,5	-	-	13,2	13,1										
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	63,4	60,4	2,4	4,4	56,4	53,5	-	-	7	6,9										
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	63,1	60,1	2,1	4,1	57,5	54,5	-	-	5,6	5,6										
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	69	66,1	8	10,1	58,7	55,8	-	-	10,3	10,3										
Bud 162	606299,67	513429,52	61	56	69,5	66,5	8,5	10,5	57,9	54,9	-	-	11,6	11,6										
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	64,6	61,7	3,6	5,7	58	55	-	-	6,6	6,7										
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	65,1	62,2	4,1	6,2	56,5	53,6	-	-	8,6	8,6										
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	65,5	62,6	4,5	6,6	55,2	52,3	-	-	10,3	10,3										
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	68,1	65,1	7,1	9,1	58,8	55,9	-	-	9,3	9,2										
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	73	69,8	12	13,8	58,8	55,6	-	-	14,2	14,2										
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	65	61,8	4	5,8	55,5	52,3	-	-	9,5	9,5										
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	64,6	61,3	3,6	5,3	55	51,8	-	-	9,6	9,5										
Bud 172	613004,88	507683,59	61	56	57	53,8	-	-	52,1	48,8	-	-	4,9	5										
Bud 173	613023,13	507584,39	61	56	65,1	61,9	4,1	5,9	58,4	55,1	-	-	6,7	6,8										
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	65	61,7	4	5,7	57,9	54,6	-	-	7,1	7,1										
Bud 175	613463,72	507329,92	61	56	64,2	60,9	3,2	4,9	58,3	55,1	-	-	5,9	5,8										
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	61,9	58,6	0,9	2,6	56,2	52,9	-	-	5,7	5,7										
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	63,1	59,9	2,1	3,9	56	52,7	-	-	7,1	7,2										
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	64,7	61,5	3,7	5,5	57,4	54,1	-	-	7,3	7,4										
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	64	60,8	3	4,8	56,5	53,2	-	-	7,5	7,6										
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	62,2	58,9	1,2	2,9	54,9	51,6	-	-	7,3	7,3										
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	61,2	57,9	0,2	1,9	54,2	51	-	-	7	6,9										
Bud 183a	614135,22	507035,87	61	56	69,5	66,3	8,5	10,3	58,4	55,2	-	-	11,1	11,1										
Bud 183b	614145,76	507032,69	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	57,5	54,3	-	-	10,9	10,8										
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	62,8	59,5	1,8	3,5	52,9	49,6	-	-	9,9	9,9										
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	65,4	62,2	4,4	6,2	55	51,7	-	-	10,4	10,5										
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	68,3	65,1	7,3	9,1	57,4	54,1	-	-	10,9	11										
Bud 187	614544,458	506976,398	61	56	63,3	60	2,3	4	56,9	53,6	-	-	6,4	6,4										
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	70,7	67,5	9,7	11,5	58,1	54,8	-	-	12,6	12,7										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	61	56	61	56	61	56	61	56	61	56	61	56	61	56	61	56	61	56		
					Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025															
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	72,2	68,9	11,2	12,9	58,5	55,2	-	-	13,7	13,7										
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	62,8	59,2	1,8	3,2	59	55,3	-	-	3,8	3,9										
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	61,4	57,9	0,4	1,9	56,7	53,1	-	-	4,7	4,8										
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	62,8	59,3	1,8	3,3	56	52,5	-	-	6,8	6,8										
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	60,8	57,4	-	1,4	56,7	53,3	-	-	4,1	4,1										
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	64,6	61,3	3,6	5,3	59,2	55,8	-	-	5,4	5,5										
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	71,4	68	10,4	12	58,6	55,3	-	-	12,8	12,7										
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	72,6	69,3	11,6	13,3	57,9	54,5	-	-	14,7	14,8										
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	70,3	67	9,3	11	56,3	53	-	-	14	14										
Bud 196	617116,29	504519	61	56	67,5	64,1	6,5	8,1	54,7	51,4	-	-	12,8	12,7										
Bud 197	617138,71	504406,14	61	56	70,9	67,6	9,9	11,6	57,3	53,9	-	-	13,6	13,7										
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	65,1	61,7	4,1	5,7	54	50,6	-	-	11,1	11,1										
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	67,8	64,4	6,8	8,4	56,7	53,4	-	-	11,1	11										
Bud 200	617507,11	504143,67	61	56	65,4	62	4,4	6	55,9	52,5	-	-	9,5	9,5										
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	57,8	54,5	-	-	11,1	11,1										
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	70,2	66,8	9,2	10,8	59,3	56	-	-	10,9	10,8										
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	63,1	59,7	2,1	3,7	57,9	54,5	-	-	5,2	5,2										
Bud 207	597755,67	526338,69	61	56	62	59,2	1	3,2	57,5	54,7	-	-	4,5	4,5										
Bud 208	607411,98	510890,76	61	56	61,6	58,6	0,6	2,6	56	53,1	-	-	5,6	5,5										

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2020 roku - Wariant II.

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	70,2	67,2	9,2	11,2	61,4	58,4	0,4	2,4	8,8	8,8
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	62,8	59,9	1,8	3,9	56,4	53,5	-	-	6,4	6,4
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	61,7	58,8	0,7	2,8	56,2	53,2	-	-	5,5	5,6
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	61,6	58,7	0,6	2,7	56,6	53,6	-	-	5	5,1
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	60,8	57,9	-	1,9	56	53,1	-	-	4,8	4,8
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	65,6	62,6	4,6	6,6	57,8	54,9	-	-	7,8	7,7
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	64,8	61,9	3,8	5,9	55,7	52,8	-	-	9,1	9,1
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	60,7	57,8	-	1,8	55,1	52,1	-	-	5,6	5,7
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65	62	4	6	57,6	54,7	-	-	7,4	7,3
Bud 8a	596639,01	526396,94	61	56	57,3	54,3	-	-	52,2	49,3	-	-	5,1	5
Bud 8b	596646,84	526393,32	61	56	57,1	54,1	-	-	53,4	50,5	-	-	3,7	3,6
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	70,5	67,5	9,5	11,5	58,1	55,1	-	-	12,4	12,4
Bud 10	596736,599	526418,882	61	56	62,6	59,7	1,6	3,7	56,7	53,7	-	-	5,9	6
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	60,4	57,5	-	1,5	54,2	51,3	-	-	6,2	6,2
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	56,8	53,8	-	-	9,7	9,7
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	58,8	55,8	-	-	55,8	52,9	-	-	3	2,9
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	58,8	55,8	-	-	55,7	52,8	-	-	3,1	3
Bud 15a	599652,23	524870,1	61	56	69,7	66,7	8,7	10,7	57,8	54,8	-	-	11,9	11,9
Bud 15b	599662,23	524869,31	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	55,8	52,8	-	-	12,6	12,6
Bud 16	599669,93	524850,51	61	56	68	65	7	9	56,1	53,1	-	-	11,9	11,9
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	66,7	63,7	5,7	7,7	56	53	-	-	10,7	10,7
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	66,4	63,4	5,4	7,4	55,2	52,2	-	-	11,2	11,2
Bud 18	599728,31	524711,53	61	56	61,2	58,2	0,2	2,2	55,3	52,3	-	-	5,9	5,9
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	69,9	66,9	8,9	10,9	56,9	53,9	-	-	13	13
Bud 21	600683,73	523513,33	61	56	69,4	66,4	8,4	10,4	57,4	54,4	-	-	12	12
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	63,8	60,8	2,8	4,8	57,1	54,2	-	-	6,7	6,6
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	71,9	68,9	10,9	12,9	58,7	55,8	-	-	13,2	13,1
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	71,2	68,2	10,2	12,2	57,2	54,3	-	-	14	13,9

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	69,5	66,5	8,5	10,5	55,9	52,9	-	-	13,6	13,6
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	56,9	53,9	-	-	11,6	11,6
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	59,4	56,3	-	0,3	49,7	46,1	-	-	9,7	10,2
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	70,4	67,3	9,4	11,3	56,7	53,6	-	-	13,7	13,7
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	70,4	67,4	9,4	11,4	56	52,9	-	-	14,4	14,5
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	69,6	66,5	8,6	10,5	55,3	52,3	-	-	14,3	14,2
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	69,3	66,2	8,3	10,2	57,2	54,1	-	-	12,1	12,1
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	67,3	64,2	6,3	8,2	56,2	53,1	-	-	11,1	11,1
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	67,3	64,3	6,3	8,3	56	53	-	-	11,3	11,3
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	67,4	64,3	6,4	8,3	55,3	52,2	-	-	12,1	12,1
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	69,4	66,4	8,4	10,4	55,5	52,4	-	-	13,9	14
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	70,5	67,5	9,5	11,5	56,6	53,6	-	-	13,9	13,9
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	62,1	59	1,1	3	55,1	52	-	-	7	7
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	57,3	54,3	-	-	55,8	52,8	-	-	1,5	1,5
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	69,3	66,3	8,3	10,3	56,4	53,3	-	-	12,9	13
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	65	61,9	4	5,9	58,1	55,1	-	-	6,9	6,8
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	55,9	52,8	-	-	13,7	13,8
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	68	64,9	7	8,9	55,4	52,3	-	-	12,6	12,6
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	67,8	64,7	6,8	8,7	56,2	53,2	-	-	11,6	11,5
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	62,9	59,9	1,9	3,9	50,1	46,9	-	-	12,8	13
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	65,6	62,6	4,6	6,6	57,8	54,8	-	-	7,8	7,8
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	64,9	61,9	3,9	5,9	56,7	53,7	-	-	8,2	8,2
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	61,6	58,6	0,6	2,6	54,6	51,6	-	-	7	7
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	61	58	-	2	55	52	-	-	6	6
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	57,4	54,3	-	-	11,1	11,2
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	55,9	52,9	-	-	12,6	12,6
Bud 53	604931,51	514681	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	55,7	52,7	-	-	7,1	7,1
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	68,2	65,2	7,2	9,2	56,9	53,9	-	-	11,3	11,3
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	63,5	60,5	2,5	4,5	55,5	52,5	-	-	8	8
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	66,9	63,8	5,9	7,8	56	52,9	-	-	10,9	10,9
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	67,9	64,9	6,9	8,9	57,3	54,3	-	-	10,6	10,6

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020							
					58	55	-	-			53,3	50,2	-	-				
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	58	55	-	-	53,3	50,2	-	-	4,7	4,8	-	-	4,7	4,8
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	69,7	66,7	8,7	10,7	56,2	53,2	-	-	13,5	13,5	-	-	13,5	13,5
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	69,3	66,3	8,3	10,3	54,2	51,2	-	-	15,1	15,1	-	-	15,1	15,1
Bud 61	606134,19	513460,68	61	56	69,7	66,7	8,7	10,7	55,6	52,5	-	-	14,1	14,2	-	-	14,1	14,2
Bud 63	606196,67	513375,65	61	56	71	68	10	12	57,9	54,9	-	-	13,1	13,1	-	-	13,1	13,1
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	65,7	62,7	4,7	6,7	56,3	53,3	-	-	9,4	9,4	-	-	9,4	9,4
Bud 65	606208,55	513166,27	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	55,4	52,4	-	-	8,2	8,2	-	-	8,2	8,2
Bud 66	606294,09	513050,47	61	56	66	62,9	5	6,9	56	53	-	-	10	9,9	-	-	10	9,9
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	67,3	64,3	6,3	8,3	53,8	50,7	-	-	13,5	13,6	-	-	13,5	13,6
Bud 68	606428,04	512793,19	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	54	51	-	-	13,7	13,7	-	-	13,7	13,7
Bud 69	606458,247	512751,246	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	55,5	52,5	-	-	13	13	-	-	13	13
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	62	59	1	3	56,6	53,6	-	-	5,4	5,4	-	-	5,4	5,4
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	67,7	64,6	6,7	8,6	57,4	54,4	-	-	10,3	10,2	-	-	10,3	10,2
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	65,8	62,8	4,8	6,8	55,4	52,4	-	-	10,4	10,4	-	-	10,4	10,4
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	72,2	69,2	11,2	13,2	57,9	54,9	-	-	14,3	14,3	-	-	14,3	14,3
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	67,8	64,8	6,8	8,8	56,3	53,3	-	-	11,5	11,5	-	-	11,5	11,5
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	67,4	64,3	6,4	8,3	56,8	53,8	-	-	10,6	10,5	-	-	10,6	10,5
Bud 77	607674,392	510671,236	61	56	58,8	55,8	-	-	57,9	54,8	-	-	0,9	1	-	-	0,9	1
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	58,5	56	-	-	58,5	56	-	-	0	0	-	-	0	0
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	60,5	58,4	-	2,4	60,5	58,4	-	2,4	0	0	-	2,4	0	0
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	61	58,6	-	2,6	61	58,6	-	2,6	0	0	-	2,6	0	0
Bud 79	612083,61	508812,34	61	56	64	60,7	3	4,7	57	53,7	-	-	7	7	-	-	7	7
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	62,7	59,4	1,7	3,4	55,2	51,9	-	-	7,5	7,5	-	-	7,5	7,5
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	64,2	60,9	3,2	4,9	57,4	54,1	-	-	6,8	6,8	-	-	6,8	6,8
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	65,5	62,2	4,5	6,2	57,6	54,3	-	-	7,9	7,9	-	-	7,9	7,9
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	57,6	54,3	-	-	10,8	10,8	-	-	10,8	10,8
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	65,8	62,5	4,8	6,5	56,3	52,9	-	-	9,5	9,6	-	-	9,5	9,6
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	60,7	57,4	-	1,4	57,2	53,9	-	-	3,5	3,5	-	-	3,5	3,5
Bud 86a	615216,58	506387,7	61	56	59,7	56,3	-	0,3	59,7	56,3	-	0,3	0	0	-	0,3	0	0
Bud 86b	615222,945	506378,692	61	56	60,9	57,5	-	1,5	60,9	57,5	-	1,5	0	0	-	1,5	0	0
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	61,7	58,3	0,7	2,3	56,7	53,3	-	-	5	5	-	-	5	5



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]				
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	68,2	64,8	7,2	8,8	56,8	53,4	-	-	11,4	11,4
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	68,7	65,3	7,7	9,3	57,6	54,3	-	-	11,1	11
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	61,8	58,4	0,8	2,4	57,5	54,1	-	-	4,3	4,3
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	62,7	59,4	1,7	3,4	55,6	52,2	-	-	7,1	7,2
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	68,6	65,2	7,6	9,2	56,1	52,7	-	-	12,5	12,5
Bud 93	616810,76	504626,57	61	56	69,3	65,9	8,3	9,9	55,1	51,7	-	-	14,2	14,2
Bud 94	616794,13	504598,63	61	56	64,1	60,7	3,1	4,7	53,2	49,9	-	-	10,9	10,8
Bud 95	616848,31	504597,09	61	56	69,5	66,1	8,5	10,1	57,9	54,5	-	-	11,6	11,6
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	62,2	58,9	1,2	2,9	57,5	54,1	-	-	4,7	4,8
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	56,7	53,3	-	-	56,4	53	-	-	0,3	0,3
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	58,1	55,1	-	-	11,5	11,5
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	61,7	58,7	0,7	2,7	58,1	55,2	-	-	3,6	3,5
Bud 100a	595544,14	527194,18	61	56	58,3	55,4	-	-	56,5	53,5	-	-	1,8	1,9
Bud 100b	595552,26	527188,93	61	56	58,1	55,2	-	-	56,2	53,2	-	-	1,9	2
Bud 102	595629,489	527090,489	61	56	63,6	60,7	2,6	4,7	54,8	51,9	-	-	8,8	8,8
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	57	54	-	-	9,5	9,5
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	59,9	57	-	1	57,3	54,4	-	-	2,6	2,6
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	68,8	65,9	7,8	9,9	55,8	52,8	-	-	13	13,1
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	70,5	67,5	9,5	11,5	57	54,1	-	-	13,5	13,4
Bud 107	598746,5	525643	61	56	60,3	57,3	-	1,3	56,7	53,7	-	-	3,6	3,6
Bud 109	599254,306	525208,073	61	56	71,4	68,5	10,4	12,5	57,4	54,4	-	-	14	14,1
Bud 110	599325,187	525196,198	61	56	68,3	65,4	7,3	9,4	55,2	52,2	-	-	13,1	13,2
Bud 111	599388,873	525190,391	61	56	66,1	63,2	5,1	7,2	53,9	50,9	-	-	12,2	12,3
Bud 112	599460,845	525151,104	61	56	66,4	63,4	5,4	7,4	54,4	51,4	-	-	12	12
Bud 113	599604,879	525063,082	61	56	65,5	62,5	4,5	6,5	54,9	51,9	-	-	10,6	10,6
Bud 114	599664,764	525011,188	61	56	68,5	65,6	7,5	9,6	56,5	53,5	-	-	12	12,1
Bud 115	599775,999	524938,478	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	56,7	53,7	-	-	12,9	12,9
Bud 116	599813,492	524926,81	61	56	68,7	65,7	7,7	9,7	55,8	52,8	-	-	12,9	12,9
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	65,4	62,4	4,4	6,4	55,7	52,8	-	-	9,7	9,6
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	58,2	55,2	-	-	56	53,1	-	-	2,2	2,1
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	68,3	65,3	7,3	9,3	56,6	53,7	-	-	11,7	11,6

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	70,3	67,4	9,3	11,4	57,2	54,3	-	-	13,1	13,1
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	69,8	66,9	8,8	10,9	57,8	54,8	-	-	12	12,1
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	56,9	54	-	-	12,7	12,6
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	68,6	65,7	7,6	9,7	54,3	51,4	-	-	14,3	14,3
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	69,4	66,4	8,4	10,4	56,8	53,8	-	-	12,6	12,6
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	64,4	61,4	3,4	5,4	56,7	53,7	-	-	7,7	7,7
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	68,5	65,6	7,5	9,6	56,4	53,5	-	-	12,1	12,1
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	66,9	63,8	5,9	7,8	57,9	54,8	-	-	9	9
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	57	54	-	-	10,5	10,5
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	62,9	59,9	1,9	3,9	53,8	50,7	-	-	9,1	9,2
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	64,5	61,5	3,5	5,5	56	53	-	-	8,5	8,5
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	61,2	58,1	0,2	2,1	55,9	52,9	-	-	5,3	5,2
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	62,1	59	1,1	3	55,4	52,4	-	-	6,7	6,6
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	71,5	68,5	10,5	12,5	57,9	54,9	-	-	13,6	13,6
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	60,7	57,6	-	1,6	53,4	50,3	-	-	7,3	7,3
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	66,9	63,8	5,9	7,8	56,7	53,7	-	-	10,2	10,1
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	71,1	68,1	10,1	12,1	56,6	53,6	-	-	14,5	14,5
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	68	64,9	7	8,9	56,1	53,1	-	-	11,9	11,8
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	60,2	57,2	-	1,2	52	48,9	-	-	8,2	8,3
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	69,5	66,4	8,5	10,4	56,4	53,4	-	-	13,1	13
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	60,6	57,5	-	1,5	55,2	52,1	-	-	5,4	5,4
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	53,8	50,8	-	-	48,6	45,6	-	-	5,2	5,2
Bud 143	603812,09	517874,69	61	56	58,1	55	-	-	57,6	54,5	-	-	0,5	0,5
Bud 144	603784,6	517523,88	61	56	60,2	57,1	-	1,1	57,4	54,4	-	-	2,8	2,7
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	58,8	55,8	-	-	56,1	53	-	-	2,7	2,8
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	59,2	56,2	-	0,2	56,3	53,2	-	-	2,9	3
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	59,8	56,8	-	0,8	56,6	53,5	-	-	3,2	3,3
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	58,1	55,1	-	-	57,2	54,1	-	-	0,9	1
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	58	54,9	-	-	57,5	54,5	-	-	0,5	0,4
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	61,3	58,3	0,3	2,3	54,6	51,6	-	-	6,7	6,7
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	62,6	59,6	1,6	3,6	54,9	51,8	-	-	7,7	7,8

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]				Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]			
					Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020					
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	67,6	64,5	6,6	8,5	57,9	54,9	-	-	9,7	9,6
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	64,2	61,1	3,2	5,1	56,4	53,3	-	-	7,8	7,8
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	66,3	63,3	5,3	7,3	56,2	53,1	-	-	10,1	10,2
Bud 158a	605574,98	514113,33	61	56	71,2	68,2	10,2	12,2	57,7	54,7	-	-	13,5	13,5
Bud 158b	605580,31	514105,76	61	56	71,4	68,4	10,4	12,4	57,6	54,6	-	-	13,8	13,8
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	62,5	59,5	1,5	3,5	55,3	52,3	-	-	7,2	7,2
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	61,2	58,2	0,2	2,2	54,1	51	-	-	7,1	7,2
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	67,6	64,6	6,6	8,6	56,3	53,2	-	-	11,3	11,4
Bud 162	606299,67	513429,52	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	56,5	53,5	-	-	11,9	11,9
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	63,1	60,1	2,1	4,1	56,5	53,5	-	-	6,6	6,6
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	55,1	52	-	-	8,5	8,6
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	63,9	60,9	2,9	4,9	53,6	50,6	-	-	10,3	10,3
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	66,8	63,8	5,8	7,8	57,2	54,1	-	-	9,6	9,7
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	70,9	67,5	9,9	11,5	58,1	54,8	-	-	12,8	12,7
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	62,6	59,3	1,6	3,3	56	52,7	-	-	6,6	6,6
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	62	58,7	1	2,7	56,6	53,3	-	-	5,4	5,4
Bud 172	613001,098	507694,601	61	56	61	57,6	-	1,6	55,9	52,6	-	-	5,1	5
Bud 173	613017,122	507598,569	61	56	63,9	60,6	2,9	4,6	57,9	54,6	-	-	6	6
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	62,8	59,5	1,8	3,5	57,5	54,2	-	-	5,3	5,3
Bud 175	613463,72	507329,92	61	56	63	59,7	2	3,7	57,3	54	-	-	5,7	5,7
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	60,6	57,3	-	1,3	55,3	52	-	-	5,3	5,3
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	61,7	58,3	0,7	2,3	55,4	52,1	-	-	6,3	6,2
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	63	59,7	2	3,7	56,6	53,3	-	-	6,4	6,4
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	62,7	59,3	1,7	3,3	54,7	51,3	-	-	8	8
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	60,9	57,5	-	1,5	52,5	49,2	-	-	8,4	8,3
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	58,8	55,5	-	-	51,2	47,8	-	-	7,6	7,7
Bud 183a	614132,757	507042,609	61	56	69,3	65,9	8,3	9,9	55,6	52,2	-	-	13,7	13,7
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	61,2	57,8	0,2	1,8	52,5	49,1	-	-	8,7	8,7
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	64,1	60,8	3,1	4,8	55,2	51,8	-	-	8,9	9
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	67,1	63,8	6,1	7,8	58,1	54,8	-	-	9	9
Bud 187	614544,458	506976,398	61	56	45,9	42,5	-	-	45,5	42,1	-	-	0,4	0,4

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					70	66,7	9	10,7			57,7	54,4	-	-				
					Bez zabezpieczeń Rok 2020						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020							
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	70	66,7	9	10,7	57,7	54,4	-	-	12,3	12,3				
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	71,6	68,3	10,6	12,3	58,2	54,8	-	-	13,4	13,5				
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	57,3	53	-	-	57	52,8	-	-	0,3	0,2				
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	55,1	51,6	-	-	50,1	46,5	-	-	5	5,1				
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	59,2	55,3	-	-	53,5	49,6	-	-	5,7	5,7				
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	58,7	55,3	-	-	58,7	55,3	-	-	0	0				
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	61,5	58,1	0,5	2,1	57,6	54,2	-	-	3,9	3,9				
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	70,2	66,8	9,2	10,8	56,4	53	-	-	13,8	13,8				
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	71,4	68	10,4	12	56,6	53,2	-	-	14,8	14,8				
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	68,5	65,1	7,5	9,1	54,7	51,3	-	-	13,8	13,8				
Bud 196	617116,29	504519	61	56	65,1	61,7	4,1	5,7	53	49,6	-	-	12,1	12,1				
Bud 197	617138,71	504406,14	61	56	69,2	65,8	8,2	9,8	54,6	51,3	-	-	14,6	14,5				
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	63,2	59,8	2,2	3,8	52,7	49,3	-	-	10,5	10,5				
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	66,7	63,3	5,7	7,3	55,8	52,5	-	-	10,9	10,8				
Bud 200	617512,111	504135,363	61	56	64,8	61,4	3,8	5,4	55	51,6	-	-	9,8	9,8				
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	67,8	64,4	6,8	8,4	55,9	52,5	-	-	11,9	11,9				
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	69,2	65,8	8,2	9,8	57,5	54,1	-	-	11,7	11,7				
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	61,4	58	0,4	2	55,8	52,4	-	-	5,6	5,6				
Bud 207a	597748,09	526340,54	61	56	59,6	56,6	-	0,6	55,7	52,8	-	-	3,9	3,8				
Bud 207b	597755,67	526338,69	61	56	59,5	56,5	-	0,5	55,5	52,6	-	-	4	3,9				
Bud 208	603786,19	516680	61	56	65,8	62,7	4,8	6,7	56,7	53,7	-	-	9,1	9				
Bud 209a	603595,32	518665,66	61	56	67,8	64,7	6,8	8,7	54,9	51,8	-	-	12,9	12,9				
Bud 209b	603591,45	518655,15	61	56	70,3	67,2	9,3	11,2	57,5	54,4	-	-	12,8	12,8				
Bud 210	603665,34	518637,24	61	56	58,1	55	-	-	54,1	51,1	-	-	4	3,9				
Bud 215	597520,81	526058,85	61	56	59,6	56,6	-	0,6	57,4	54,5	-	-	2,2	2,1				
Bud 216	603580,87	517035,84	61	56	58,8	55,7	-	-	57,7	54,6	-	-	1,1	1,1				
Bud 217	607411,98	510890,76	61	56	61	57,9	-	1,9	55,9	52,9	-	-	5,1	5				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2025 roku - Wariant II.

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	70,8	68	9,8	12	62	59,2	1	3,2	8,8	8,8
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	63,4	60,6	2,4	4,6	57	54,2	-	-	6,4	6,4
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	62,3	59,5	1,3	3,5	56,8	54	-	-	5,5	5,5
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	62,2	59,4	1,2	3,4	57,2	54,4	-	-	5	5
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	61,5	58,6	0,5	2,6	56,6	53,8	-	-	4,9	4,8
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	66,2	63,4	5,2	7,4	58,5	55,6	-	-	7,7	7,8
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	65,5	62,6	4,5	6,6	56,4	53,5	-	-	9,1	9,1
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	61,4	58,5	0,4	2,5	55,7	52,9	-	-	5,7	5,6
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65,6	62,8	4,6	6,8	58,2	55,4	-	-	7,4	7,4
Bud 8a	596639,01	526396,94	61	56	57,9	55,1	-	-	52,8	50	-	-	5,1	5,1
Bud 8b	596646,84	526393,32	61	56	57,7	54,9	-	-	54,1	51,2	-	-	3,6	3,7
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	71,1	68,3	10,1	12,3	58,7	55,9	-	-	12,4	12,4
Bud 10	596736,599	526418,882	61	56	63,2	60,4	2,2	4,4	57,3	54,5	-	-	5,9	5,9
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	61,1	58,2	0,1	2,2	54,8	52	-	-	6,3	6,2
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	67,1	64,3	6,1	8,3	57,4	54,6	-	-	9,7	9,7
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	59,4	56,6	-	0,6	56,5	53,6	-	-	2,9	3
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	59,4	56,6	-	0,6	56,4	53,5	-	-	3	3,1
Bud 15a	599652,23	524870,1	61	56	70,3	67,5	9,3	11,5	58,4	55,6	-	-	11,9	11,9
Bud 15b	599662,23	524869,31	61	56	69	66,2	8	10,2	56,4	53,6	-	-	12,6	12,6
Bud 16	599669,93	524850,51	61	56	68,6	65,8	7,6	9,8	56,7	53,9	-	-	11,9	11,9
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	67,3	64,5	6,3	8,5	56,6	53,7	-	-	10,7	10,8
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	67	64,2	6	8,2	55,8	53	-	-	11,2	11,2
Bud 18	599728,31	524711,53	61	56	61,8	59	0,8	3	55,9	53,1	-	-	5,9	5,9
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	70,5	67,7	9,5	11,7	57,5	54,7	-	-	13	13
Bud 21	600683,73	523513,33	61	56	70	67,2	9	11,2	58	55,2	-	-	12	12
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	64,4	61,6	3,4	5,6	57,8	54,9	-	-	6,6	6,7
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	72,5	69,7	11,5	13,7	59,4	56,5	-	0,5	13,1	13,2
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	71,8	69	10,8	13	57,9	55	-	-	13,9	14

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	70,1	67,3	9,1	11,3	56,5	53,7	-	-	13,6	13,6
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	69,1	66,3	8,1	10,3	57,5	54,6	-	-	11,6	11,7
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	60,1	57,1	-	1,1	50,5	47	-	-	9,6	10,1
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	71	68,1	10	12,1	57,3	54,4	-	-	13,7	13,7
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	71,1	68,1	10,1	12,1	56,7	53,7	-	-	14,4	14,4
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	70,3	67,3	9,3	11,3	56	53	-	-	14,3	14,3
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	70	67	9	11	57,8	54,9	-	-	12,2	12,1
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	67,9	65	6,9	9	56,9	53,9	-	-	11	11,1
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	68	65	7	9	56,7	53,7	-	-	11,3	11,3
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	68,1	65,1	7,1	9,1	55,9	53	-	-	12,2	12,1
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	70,1	67,1	9,1	11,1	56,1	53,2	-	-	14	13,9
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	71,2	68,2	10,2	12,2	57,3	54,3	-	-	13,9	13,9
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	62,7	59,8	1,7	3,8	55,7	52,8	-	-	7	7
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	58	55,1	-	-	56,5	53,5	-	-	1,5	1,6
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	70	67	9	11	57,1	54,1	-	-	12,9	12,9
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	65,6	62,7	4,6	6,7	58,8	55,8	-	-	6,8	6,9
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	70,3	67,3	9,3	11,3	56,6	53,6	-	-	13,7	13,7
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	68,6	65,7	7,6	9,7	56	53	-	-	12,6	12,7
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	68,4	65,5	7,4	9,5	56,9	53,9	-	-	11,5	11,6
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	50,7	47,7	-	-	12,9	12,9
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	66,3	63,3	5,3	7,3	58,5	55,5	-	-	7,8	7,8
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	65,6	62,7	4,6	6,7	57,3	54,4	-	-	8,3	8,3
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	62,3	59,3	1,3	3,3	55,3	52,3	-	-	7	7
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	61,7	58,7	0,7	2,7	55,7	52,7	-	-	6	6
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	58	55,1	-	-	11,2	11,1
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	56,6	53,6	-	-	12,6	12,6
Bud 53	604931,51	514681	61	56	63,5	60,5	2,5	4,5	56,4	53,4	-	-	7,1	7,1
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	68,9	65,9	7,9	9,9	57,6	54,6	-	-	11,3	11,3
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	64,1	61,2	3,1	5,2	56,2	53,2	-	-	7,9	8
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	56,6	53,7	-	-	10,9	10,9
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	68,6	65,6	7,6	9,6	58	55	-	-	10,6	10,6

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	58,7	55,7	-	-	53,9	51	-	-	4,8	4,7
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	70,4	67,4	9,4	11,4	56,8	53,9	-	-	13,6	13,5
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	70	67	9	11	54,9	51,9	-	-	15,1	15,1
Bud 61	606134,19	513460,68	61	56	70,4	67,5	9,4	11,5	56,2	53,3	-	-	14,2	14,2
Bud 63	606196,67	513375,65	61	56	71,7	68,8	10,7	12,8	58,6	55,7	-	-	13,1	13,1
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	66,4	63,4	5,4	7,4	57	54,1	-	-	9,4	9,3
Bud 65	606208,55	513166,27	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	56,1	53,1	-	-	8,2	8,2
Bud 66	606294,09	513050,47	61	56	66,6	63,7	5,6	7,7	56,7	53,7	-	-	9,9	10
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	68	65,1	7	9,1	54,4	51,5	-	-	13,6	13,6
Bud 68	606428,04	512793,19	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	54,7	51,7	-	-	13,7	13,7
Bud 69	606458,247	512751,246	61	56	69,2	66,3	8,2	10,3	56,2	53,3	-	-	13	13
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	62,7	59,7	1,7	3,7	57,3	54,3	-	-	5,4	5,4
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	68,3	65,4	7,3	9,4	58,1	55,2	-	-	10,2	10,2
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	56,1	53,1	-	-	10,4	10,4
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	72,9	69,9	11,9	13,9	58,6	55,6	-	-	14,3	14,3
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	57	54	-	-	11,5	11,5
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	68	65,1	7	9,1	57,5	54,6	-	-	10,5	10,5
Bud 77	607674,392	510671,236	61	56	59,5	56,5	-	0,5	58,6	55,6	-	-	0,9	0,9
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	59,3	57	-	1	59,3	57	-	1	0	0
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	61,5	59,5	0,5	3,5	61,5	59,5	0,5	3,5	0	0
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	61,9	59,5	0,9	3,5	61,9	59,5	0,9	3,5	0	0
Bud 79	612083,61	508812,34	61	56	64,7	61,5	3,7	5,5	57,7	54,4	-	-	7	7,1
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	63,4	60,2	2,4	4,2	55,9	52,6	-	-	7,5	7,6
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	64,9	61,6	3,9	5,6	58,1	54,9	-	-	6,8	6,7
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	66,2	62,9	5,2	6,9	58,3	55	-	-	7,9	7,9
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	69,1	65,9	8,1	9,9	58,4	55,1	-	-	10,7	10,8
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	66,5	63,3	5,5	7,3	57	53,7	-	-	9,5	9,6
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	61,4	58,2	0,4	2,2	57,9	54,7	-	-	3,5	3,5
Bud 86a	615216,58	506387,7	61	56	60,4	57,1	-	1,1	60,4	57	-	1	0	0,1
Bud 86b	615222,945	506378,692	61	56	61,6	58,2	0,6	2,2	61,6	58,2	0,6	2,2	0	0
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	62,4	59	1,4	3	57,4	54,1	-	-	5	4,9

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	57,5	54,2	-	-	11,4	11,4
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	69,4	66,1	8,4	10,1	58,3	55	-	-	11,1	11,1
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	62,5	59,1	1,5	3,1	58,2	54,9	-	-	4,3	4,2
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	63,5	60,1	2,5	4,1	56,3	53	-	-	7,2	7,1
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	69,3	66	8,3	10	56,8	53,5	-	-	12,5	12,5
Bud 93	616810,76	504626,57	61	56	70	66,7	9	10,7	55,8	52,5	-	-	14,2	14,2
Bud 94	616794,13	504598,63	61	56	64,8	61,4	3,8	5,4	54	50,6	-	-	10,8	10,8
Bud 95	616848,31	504597,09	61	56	71,2	67,9	10,2	11,9	58,6	55,3	-	-	12,6	12,6
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	63	59,6	2	3,6	58,2	54,9	-	-	4,8	4,7
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	57,4	54,1	-	-	57,1	53,8	-	-	0,3	0,3
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	70,2	67,4	9,2	11,4	58,7	55,9	-	-	11,5	11,5
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	62,3	59,5	1,3	3,5	58,7	55,9	-	-	3,6	3,6
Bud 100a	595544,14	527194,18	61	56	58,9	56,1	-	0,1	57,1	54,3	-	-	1,8	1,8
Bud 100b	595552,26	527188,93	61	56	58,7	55,9	-	-	56,8	54	-	-	1,9	1,9
Bud 102	595629,489	527090,489	61	56	64,3	61,4	3,3	5,4	55,4	52,6	-	-	8,9	8,8
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	67,1	64,3	6,1	8,3	57,6	54,8	-	-	9,5	9,5
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	60,6	57,7	-	1,7	58	55,1	-	-	2,6	2,6
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	69,5	66,6	8,5	10,6	56,4	53,6	-	-	13,1	13
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	71,1	68,3	10,1	12,3	57,7	54,8	-	-	13,4	13,5
Bud 107	598746,5	525643	61	56	60,9	58,1	-	2,1	57,4	54,5	-	-	3,5	3,6
Bud 109	599254,306	525208,073	61	56	72,1	69,2	11,1	13,2	58	55,2	-	-	14,1	14
Bud 110	599325,187	525196,198	61	56	69	66,1	8	10,1	55,8	53	-	-	13,2	13,1
Bud 111	599388,873	525190,391	61	56	66,8	63,9	5,8	7,9	54,5	51,7	-	-	12,3	12,2
Bud 112	599460,845	525151,104	61	56	67	64,2	6	8,2	55	52,2	-	-	12	12
Bud 113	599604,879	525063,082	61	56	66,1	63,3	5,1	7,3	55,5	52,7	-	-	10,6	10,6
Bud 114	599664,764	525011,188	61	56	69,2	66,3	8,2	10,3	57,1	54,3	-	-	12,1	12
Bud 115	599775,999	524938,478	61	56	70,2	67,4	9,2	11,4	57,3	54,5	-	-	12,9	12,9
Bud 116	599813,492	524926,81	61	56	69,3	66,5	8,3	10,5	56,4	53,6	-	-	12,9	12,9
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	66	63,2	5	7,2	56,4	53,5	-	-	9,6	9,7
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	58,8	56	-	-	56,7	53,8	-	-	2,1	2,2
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	68,9	66,1	7,9	10,1	57,3	54,4	-	-	11,6	11,7



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025							
					71	68,1	10	12,1			57,9	55	-	-				
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	71	68,1	10	12,1	57,9	55	-	-	13,1	13,1				
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	70,5	67,6	9,5	11,6	58,4	55,6	-	-	12,1	12				
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	70,2	67,4	9,2	11,4	57,6	54,7	-	-	12,6	12,7				
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	69,3	66,4	8,3	10,4	55	52,1	-	-	14,3	14,3				
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	70	67,2	9	11,2	57,4	54,5	-	-	12,6	12,7				
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	65	62,2	4	6,2	57,3	54,5	-	-	7,7	7,7				
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	69,2	66,3	8,2	10,3	57,1	54,2	-	-	12,1	12,1				
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	67,6	64,6	6,6	8,6	58,5	55,6	-	-	9,1	9				
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	68,2	65,2	7,2	9,2	57,7	54,7	-	-	10,5	10,5				
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	63,6	60,7	2,6	4,7	54,5	51,5	-	-	9,1	9,2				
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	65,2	62,2	4,2	6,2	56,7	53,7	-	-	8,5	8,5				
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	61,9	58,9	0,9	2,9	56,6	53,6	-	-	5,3	5,3				
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	56,1	53,1	-	-	6,7	6,7				
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	72,2	69,2	11,2	13,2	58,6	55,6	-	-	13,6	13,6				
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	61,4	58,4	0,4	2,4	54	51,1	-	-	7,4	7,3				
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	57,4	54,5	-	-	10,1	10,1				
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	71,8	68,9	10,8	12,9	57,3	54,3	-	-	14,5	14,6				
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	68,6	65,7	7,6	9,7	56,8	53,8	-	-	11,8	11,9				
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	60,9	57,9	-	1,9	52,6	49,7	-	-	8,3	8,2				
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	70,2	67,2	9,2	11,2	57,1	54,1	-	-	13,1	13,1				
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	61,2	58,3	0,2	2,3	55,8	52,9	-	-	5,4	5,4				
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	54,5	51,5	-	-	49,3	46,3	-	-	5,2	5,2				
Bud 143	603812,09	517874,69	61	56	58,7	55,8	-	-	58,2	55,3	-	-	0,5	0,5				
Bud 144	603784,6	517523,88	61	56	60,9	57,9	-	1,9	58,1	55,1	-	-	2,8	2,8				
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	59,5	56,5	-	0,5	56,7	53,8	-	-	2,8	2,7				
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	59,9	57	-	1	56,9	54	-	-	3	3				
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	60,5	57,5	-	1,5	57,2	54,3	-	-	3,3	3,2				
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	58,8	55,9	-	-	57,8	54,9	-	-	1	1				
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	58,6	55,7	-	-	58,2	55,3	-	-	0,4	0,4				
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	62	59,1	1	3,1	55,3	52,3	-	-	6,7	6,8				
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	63,3	60,4	2,3	4,4	55,5	52,6	-	-	7,8	7,8				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025							
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	58,6	55,6	-	-	9,6	9,7				
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	64,8	61,9	3,8	5,9	57	54,1	-	-	7,8	7,8				
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	67	64	6	8	56,8	53,9	-	-	10,2	10,1				
Bud 158a	605574,98	514113,33	61	56	71,9	68,9	10,9	12,9	58,4	55,4	-	-	13,5	13,5				
Bud 158b	605580,31	514105,76	61	56	72,1	69,2	11,1	13,2	58,3	55,3	-	-	13,8	13,9				
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	63,2	60,2	2,2	4,2	56	53	-	-	7,2	7,2				
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	61,9	58,9	0,9	2,9	54,7	51,8	-	-	7,2	7,1				
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	68,3	65,4	7,3	9,4	56,9	54	-	-	11,4	11,4				
Bud 162	606299,67	513429,52	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	57,2	54,3	-	-	11,9	11,8				
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	63,7	60,8	2,7	4,8	57,2	54,2	-	-	6,5	6,6				
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	55,7	52,8	-	-	8,6	8,5				
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	64,6	61,6	3,6	5,6	54,3	51,4	-	-	10,3	10,2				
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	57,8	54,9	-	-	9,7	9,7				
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	71,6	68,3	10,6	12,3	58,9	55,6	-	-	12,7	12,7				
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	63,3	60,1	2,3	4,1	56,7	53,5	-	-	6,6	6,6				
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	62,7	59,5	1,7	3,5	57,3	54,1	-	-	5,4	5,4				
Bud 172	613001,098	507694,601	61	56	61,7	58,4	0,7	2,4	56,7	53,4	-	-	5	5				
Bud 173	613017,122	507598,569	61	56	64,6	61,4	3,6	5,4	58,6	55,4	-	-	6	6				
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	63,5	60,3	2,5	4,3	58,2	54,9	-	-	5,3	5,4				
Bud 175	613463,72	507329,92	61	56	63,7	60,5	2,7	4,5	58,1	54,8	-	-	5,6	5,7				
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	61,3	58	0,3	2	56	52,7	-	-	5,3	5,3				
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	62,4	59,1	1,4	3,1	56,1	52,9	-	-	6,3	6,2				
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	63,8	60,5	2,8	4,5	57,3	54,1	-	-	6,5	6,4				
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	63,4	60,1	2,4	4,1	55,4	52,1	-	-	8	8				
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	61,6	58,3	0,6	2,3	53,2	50	-	-	8,4	8,3				
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	59,5	56,3	-	0,3	51,9	48,6	-	-	7,6	7,7				
Bud 183a	614132,757	507042,609	61	56	70	66,7	9	10,7	56,3	53	-	-	13,7	13,7				
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	61,9	58,6	0,9	2,6	53,2	49,9	-	-	8,7	8,7				
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	64,8	61,6	3,8	5,6	55,9	52,6	-	-	8,9	9				
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	67,8	64,5	6,8	8,5	58,8	55,5	-	-	9	9				
Bud 187	614544,458	506976,398	61	56	46,6	43,3	-	-	46,2	42,9	-	-	0,4	0,4				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	70,7	67,4	9,7	11,4	58,4	55,1	-	-	12,3	12,3
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	72,3	69,1	11,3	13,1	58,9	55,6	-	-	13,4	13,5
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	57,3	53,1	-	-	57	52,8	-	-	0,3	0,3
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	55,7	52,3	-	-	50,6	47,1	-	-	5,1	5,2
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	59,7	56,1	-	0,1	53,9	50,1	-	-	5,8	6
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	59,4	56	-	-	59,4	56,1	-	0,1	0	-0,1
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	62,2	58,9	1,2	2,9	58,3	55	-	-	3,9	3,9
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	70,9	67,5	9,9	11,5	57,1	53,8	-	-	13,8	13,7
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	72,1	68,8	11,1	12,8	57,3	54	-	-	14,8	14,8
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	69,2	65,8	8,2	9,8	55,4	52	-	-	13,8	13,8
Bud 196	617116,29	504519	61	56	65,8	62,5	4,8	6,5	53,7	50,3	-	-	12,1	12,2
Bud 197	617138,71	504406,14	61	56	69,9	66,6	8,9	10,6	55,4	52	-	-	14,5	14,6
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	63,9	60,5	2,9	4,5	53,4	50,1	-	-	10,5	10,4
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	67,4	64,1	6,4	8,1	56,6	53,2	-	-	10,8	10,9
Bud 200	617512,111	504135,363	61	56	65,5	62,2	4,5	6,2	55,7	52,4	-	-	9,8	9,8
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	68,5	65,1	7,5	9,1	56,6	53,3	-	-	11,9	11,8
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	69,9	66,6	8,9	10,6	58,2	54,9	-	-	11,7	11,7
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	62,1	58,7	1,1	2,7	56,5	53,1	-	-	5,6	5,6
Bud 207a	597748,09	526340,54	61	56	60,2	57,4	-	1,4	56,4	53,5	-	-	3,8	3,9
Bud 207b	597755,67	526338,69	61	56	60,1	57,3	-	1,3	56,2	53,3	-	-	3,9	4
Bud 208	603786,19	516680	61	56	66,4	63,5	5,4	7,5	57,4	54,5	-	-	9	9
Bud 209a	603595,32	518665,66	61	56	68,5	65,5	-	-	55,5	52,6	-	-	13	12,9
Bud 209b	603591,45	518655,15	61	56	70,9	68	9,9	12	58,1	55,2	-	-	12,8	12,8
Bud 210	603665,34	518637,24	61	56	58,8	55,8	-	-	54,8	51,8	-	-	4	4
Bud 215	597520,81	526058,85	61	56	60,2	57,4	-	1,4	58	55,2	-	-	2,2	2,2
Bud 216	603580,87	517035,84	61	56	59,5	56,5	-	0,5	58,4	55,4	-	-	1,1	1,1
Bud 217	607411,98	510890,76	61	56	61,6	58,7	0,6	2,7	56,6	53,6	-	-	5	5,1

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2020 roku Wariant III

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	70,5	67,6	9,5	11,6	61,9	59	0,9	3	8,6	8,6
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	63,2	60,2	2,2	4,2	58,1	55,1	-	-	5,1	5,1
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	62,5	59,6	1,5	3,6	57,4	54,5	-	-	5,1	5,1
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	63,5	60,6	2,5	4,6	56,7	53,8	-	-	6,8	6,8
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	62,7	59,7	1,7	3,7	56,2	53,2	-	-	6,5	6,5
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	66,6	63,7	5,6	7,7	57,6	54,7	-	-	9	9
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	65,9	63	4,9	7	55,5	52,5	-	-	10,4	10,5
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	61,4	58,4	0,4	2,4	55,3	52,4	-	-	6,1	6
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65,2	62,3	4,2	6,3	58,1	55,1	-	-	7,1	7,2
Bud 8a	596646,714	526394,445	61	56	58,1	55,2	-	-	52,3	49,4	-	-	5,8	5,8
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	70	67,1	9	11,1	57,8	54,9	-	-	12,2	12,2
Bud 10	596736,599	526418,882	61	56	62,9	60	1,9	4	56,6	53,7	-	-	6,3	6,3
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	60,5	57,6	-	1,6	55,2	52,2	-	-	5,3	5,4
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	67,2	64,3	6,2	8,3	57,2	54,3	-	-	10	10
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	60,1	57,1	-	1,1	56,8	53,9	-	-	3,3	3,2
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	60,1	57,2	-	1,2	56,7	53,8	-	-	3,4	3,4
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	68,6	65,6	7,6	9,6	54,8	51,9	-	-	13,8	13,7
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	68,3	65,4	7,3	9,4	57,8	54,8	-	-	10,5	10,6
Bud 18	599720,828	524718,997	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	56,2	53,3	-	-	6,6	6,5
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	56,2	53,3	-	-	12,2	12,1
Bud 21	600683,73	523513,33	61	56	69,1	66,2	8,1	10,2	56,7	53,8	-	-	12,4	12,4
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	64	61	3	5	57,3	54,3	-	-	6,7	6,7
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	71,5	68,6	10,5	12,6	59,3	56,4	-	0,4	12,2	12,2
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	70,8	67,9	9,8	11,9	57,5	54,6	-	-	13,3	13,3
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	69,2	66,3	8,2	10,3	56,1	53,1	-	-	13,1	13,2
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	68,6	65,6	7,6	9,6	56,8	53,9	-	-	11,8	11,7
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	59,8	56,7	-	0,7	49,9	46,4	-	-	9,9	10,3
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	71	67,9	10	11,9	57,5	54,5	-	-	13,5	13,4

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020							
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	71,1	68	10,1	12	57,1	54	-	-	14	14				
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	70,2	67,2	9,2	11,2	56,3	53,3	-	-	13,9	13,9				
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	69,7	66,6	8,7	10,6	57,6	54,5	-	-	12,1	12,1				
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	56,7	53,7	-	-	11	11				
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	67,8	64,8	6,8	8,8	57	54	-	-	10,8	10,8				
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	67,8	64,7	6,8	8,7	56,4	53,3	-	-	11,4	11,4				
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	69,8	66,8	8,8	10,8	56,2	53,2	-	-	13,6	13,6				
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	71	68	10	12	57,5	54,5	-	-	13,5	13,5				
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	56,6	53,6	-	-	7,7	7,7				
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	58,3	55,2	-	-	56,8	53,8	-	-	1,5	1,4				
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	68,9	65,9	7,9	9,9	56,9	53,9	-	-	12	12				
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	65,5	62,5	4,5	6,5	57,6	54,6	-	-	7,9	7,9				
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	66,1	63,1	5,1	7,1	55,3	52,2	-	-	10,8	10,9				
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	64,9	61,8	3,9	5,8	54,6	51,5	-	-	10,3	10,3				
Bud 42	603680,89	517181,24	61	56	69,2	66,2	8,2	10,2	56,6	53,5	-	-	12,6	12,7				
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	54,1	51	-	-	9,5	9,6				
Bud 44	603751,23	516894,03	61	56	59,5	56,5	-	0,5	49,4	46,2	-	-	10,1	10,3				
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	66,2	63,2	5,2	7,2	57,7	54,7	-	-	8,5	8,5				
Bud 45	603852,31	516747,51	61	56	66,8	63,8	5,8	7,8	57,1	54,1	-	-	9,7	9,7				
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	66,1	63	5,1	7	58	55	-	-	8,1	8				
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	65,4	62,3	4,4	6,3	56,8	53,8	-	-	8,6	8,5				
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	61,7	58,7	0,7	2,7	54,1	51,1	-	-	7,6	7,6				
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	61,1	58,1	0,1	2,1	54,5	51,5	-	-	6,6	6,6				
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	68,9	65,8	7,9	9,8	57,8	54,8	-	-	11,1	11				
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	68,8	65,8	7,8	9,8	56,5	53,5	-	-	12,3	12,3				
Bud 53	604931,51	514681	61	56	63,2	60,1	2,2	4,1	56,1	53,1	-	-	7,1	7				
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	67,6	64,6	6,6	8,6	57,4	54,4	-	-	10,2	10,2				
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	55,5	52,5	-	-	8,1	8,1				
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	56,7	53,7	-	-	11	11				
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	68,9	65,9	7,9	9,9	57,8	54,8	-	-	11,1	11,1				
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	60,4	57,3	-	1,3	56,4	53,4	-	-	4	3,9				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020									
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	71,8	68,8	10,8	12,8	56,9	53,8	-	-	14,9	15				
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	70,9	67,8	9,9	11,8	55,3	52,3	-	-	15,6	15,5				
Bud 61	606141,815	513450,574	61	56	71,6	68,6	10,6	12,6	56,7	53,6	-	-	14,9	15				
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	66,7	63,7	5,7	7,7	56,6	53,6	-	-	10,1	10,1				
Bud 65	606204,539	513176,065	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	55,5	52,5	-	-	8,1	8,1				
Bud 66	606290,666	513063,911	61	56	66	62,9	5	6,9	57,2	54,1	-	-	8,8	8,8				
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	67	64	6	8	56,3	53,3	-	-	10,7	10,7				
Bud 68	606421,499	512801,256	61	56	66,9	63,8	5,9	7,8	55	51,9	-	-	11,9	11,9				
Bud 69	606458,247	512751,246	61	56	68,2	65,2	7,2	9,2	57,4	54,3	-	-	10,8	10,9				
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	61,8	58,7	0,8	2,7	56,7	53,7	-	-	5,1	5				
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	67,5	64,5	6,5	8,5	57,6	54,5	-	-	9,9	10				
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	65,8	62,8	4,8	6,8	55,6	52,6	-	-	10,2	10,2				
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	71,6	68,5	10,6	12,5	57,9	54,8	-	-	13,7	13,7				
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	67,3	64,3	6,3	8,3	56	53	-	-	11,3	11,3				
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	66,7	63,6	5,7	7,6	56,8	53,8	-	-	9,9	9,8				
Bud 77	607674,392	510671,236	61	56	59,2	56,2	-	0,2	55,3	52,2	-	-	3,9	4				
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	57,8	55,1	-	-	57,8	55,1	-	-	0	0				
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	54,7	52,6	-	-	54,7	52,6	-	-	0	0				
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	59,9	57,1	-	1,1	59,9	57,1	-	1,1	0	0				
Bud 79a	612073,81	508820,49	61	56	67,8	64,5	6,8	8,5	58,2	54,8	-	-	9,6	9,7				
Bud 79b	612083,61	508812,34	61	56	66,3	63	5,3	7	58	54,6	-	-	8,3	8,4				
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	67,2	63,9	6,2	7,9	56,2	52,9	-	-	11	11				
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	65,9	62,5	4,9	6,5	57,9	54,6	-	-	8	7,9				
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	65,4	62,1	4,4	6,1	58	54,6	-	-	7,4	7,5				
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	68,1	64,8	7,1	8,8	57,7	54,3	-	-	10,4	10,5				
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	65,5	62,2	4,5	6,2	56,3	52,9	-	-	9,2	9,3				
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	60,6	57,2	-	1,2	56,9	53,6	-	-	3,7	3,6				
Bud 86a	615216,58	506387,7	61	56	58	54,6	-	-	58	54,7	-	-	0	-0,1				
Bud 86b	615222,95	506378,69	61	56	59,7	56,4	-	0,4	59,7	56,3	-	0,3	0	0,1				
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	60,8	57,5	-	1,5	56,8	53,5	-	-	4	4				
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	67,7	64,3	6,7	8,3	56,9	53,6	-	-	10,8	10,7				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020								
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	68,2	64,9	7,2	8,9	57,7	54,4	-	-	10,5	10,5				
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	63,6	60,3	2,6	4,3	57,9	54,6	-	-	5,7	5,7				
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	62,9	59,6	1,9	3,6	56,9	53,6	-	-	6	6				
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	56,5	53,2	-	-	11,9	11,9				
Bud 93	616812,42	504626,78	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	55,9	52,6	-	-	13	13				
Bud 94	616793,04	504597,92	61	56	63,8	60,5	2,8	4,5	53,9	50,6	-	-	9,9	9,9				
Bud 95	616850,616	504588,247	61	56	69,1	65,7	8,1	9,7	58	54,6	-	-	11,1	11,1				
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	62,3	59	1,3	3	58,1	54,8	-	-	4,2	4,2				
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	57,6	54,3	-	-	57,4	54,1	-	-	0,2	0,2				
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	69,8	66,9	8,8	10,9	57,4	54,5	-	-	12,4	12,4				
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	62,3	59,4	1,3	3,4	57,9	55	-	-	4,4	4,4				
Bud 100a	595552,605	527188,182	61	56	60,5	57,6	-	1,6	57,5	54,6	-	-	3	3				
Bud 102	595629,489	527090,489	61	56	65,3	62,4	4,3	6,4	55,1	52,2	-	-	10,2	10,2				
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	67,3	64,4	6,3	8,4	57,1	54,2	-	-	10,2	10,2				
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	60	57,1	-	1,1	57,5	54,6	-	-	2,5	2,5				
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	58,1	55,2	-	-	11	10,9				
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	70,9	68	9,9	12	57,7	54,8	-	-	13,2	13,2				
Bud 107	598746,5	525643	61	56	60,4	57,5	-	1,5	57,6	54,6	-	-	2,8	2,9				
Bud 109	599254,306	525208,073	65	56	70,9	67,9	5,9	11,9	57,9	55	-	-	13	12,9				
Bud 110	599325,187	525196,198	61	56	67,9	65	6,9	9	56,1	53,2	-	-	11,8	11,8				
Bud 111	599388,873	525190,391	61	56	65,8	62,9	4,8	6,9	55,2	52,3	-	-	10,6	10,6				
Bud 112	599460,845	525151,104	61	56	66	63,1	5	7,1	55,8	52,9	-	-	10,2	10,2				
Bud 113	599604,879	525063,082	61	56	64,9	62	3,9	6	56,1	53,1	-	-	8,8	8,9				
Bud 114	599664,764	525011,188	61	56	67,4	64,5	6,4	8,5	57,5	54,5	-	-	9,9	10				
Bud 115	599775,999	524938,478	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	58	55	-	-	9,5	9,6				
Bud 116	599813,492	524926,81	61	56	66,4	63,4	5,4	7,4	57	54	-	-	9,4	9,4				
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	63	60,1	2	4,1	56	53,1	-	-	7	7				
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	59,8	56,8	-	0,8	57,3	54,4	-	-	2,5	2,4				
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	69	66,1	8	10,1	55,5	52,6	-	-	13,5	13,5				
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	70,6	67,6	9,6	11,6	57,3	54,3	-	-	13,3	13,3				
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	70,1	67,2	9,1	11,2	57,7	54,8	-	-	12,4	12,4				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					70,1	67,2	9,1	11,2	58,1	55,2	-	-		
					Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020					
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	70,1	67,2	9,1	11,2	58,1	55,2	-	-	12	12
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	69,1	66,2	8,1	10,2	55,5	52,6	-	-	13,6	13,6
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	69,9	67	8,9	11	57,9	55	-	-	12	12
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	64,5	61,6	3,5	5,6	56,9	54	-	-	7,6	7,6
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	69,1	66,1	8,1	10,1	57,1	54,1	-	-	12	12
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	66,6	63,5	5,6	7,5	58,3	55,3	-	-	8,3	8,2
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	67,1	64,1	6,1	8,1	57,5	54,4	-	-	9,6	9,7
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	62,9	59,9	1,9	3,9	53,9	50,9	-	-	9	9
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	55,9	52,9	-	-	8,4	8,4
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	61,3	58,2	0,3	2,2	55,9	52,8	-	-	5,4	5,4
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	61,9	58,9	0,9	2,9	55,5	52,4	-	-	6,4	6,5
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	71	68	10	12	58,3	55,3	-	-	12,7	12,7
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	60,9	57,9	-	1,9	53,8	50,7	-	-	7,1	7,2
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	68,3	65,2	7,3	9,2	57,7	54,7	-	-	10,6	10,5
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	70,6	67,6	9,6	11,6	57,2	54,2	-	-	13,4	13,4
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	68,9	65,8	7,9	9,8	56,8	53,7	-	-	12,1	12,1
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	60,9	57,8	-	1,8	52,9	49,9	-	-	8	7,9
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	70,3	67,2	9,3	11,2	57,6	54,6	-	-	12,7	12,6
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	61,6	58,5	0,6	2,5	56,1	53,1	-	-	5,5	5,4
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	54,5	51,4	-	-	49	46	-	-	5,5	5,4
Bud 143	603822,967	517865,497	61	56	58,3	55,2	-	-	57,9	54,9	-	-	0,4	0,3
Bud 144	603785,786	517535,594	61	56	60,2	57,1	-	1,1	57,3	54,3	-	-	2,9	2,8
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	60,7	57,7	-	1,7	56,7	53,6	-	-	4	4,1
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	63,1	60,1	2,1	4,1	57,5	54,5	-	-	5,6	5,6
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	67,9	64,9	6,9	8,9	58,2	55,2	-	-	9,7	9,7
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	65,6	62,5	4,6	6,5	57,5	54,5	-	-	8,1	8
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	61,5	58,4	0,5	2,4	56,9	53,9	-	-	4,6	4,5
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	67,6	64,5	6,6	8,5	57,6	54,5	-	-	10	10
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	68,6	65,6	7,6	9,6	57,1	54,1	-	-	11,5	11,5
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	56,8	53,8	-	-	10,9	10,9
Bud 155	604650,43	515778,57	61	56	67,4	64,4	6,4	8,4	57,3	54,2	-	-	10,1	10,2



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]				Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]			
					Bez zabezpieczeń Rok 2020				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020					
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	63,7	60,6	2,7	4,6	56,6	53,6	-	-	7,1	7
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	66,2	63,2	5,2	7,2	56,5	53,5	-	-	9,7	9,7
Bud 158b	605580,31	514105,76	61	56	71,4	68,3	10,4	12,3	58	55	-	-	13,4	13,3
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	62,5	59,4	1,5	3,4	55,2	52,2	-	-	7,3	7,2
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	60,7	57,7	-	1,7	54,8	51,8	-	-	5,9	5,9
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	66,3	63,2	5,3	7,2	54,1	51	-	-	12,2	12,2
Bud 162	606276,738	513418,745	61	56	70,4	67,4	9,4	11,4	57,6	54,6	-	-	12,8	12,8
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	62,8	59,8	1,8	3,8	55,9	52,8	-	-	6,9	7
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	64,2	61,2	3,2	5,2	57,4	54,4	-	-	6,8	6,8
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	64,4	61,4	3,4	5,4	55,3	52,3	-	-	9,1	9,1
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	67,2	64,1	6,2	8,1	58,1	55,1	-	-	9,1	9
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	71,8	68,5	10,8	12,5	58,2	54,9	-	-	13,6	13,6
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	64,1	60,8	3,1	4,8	56,2	52,9	-	-	7,9	7,9
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	63,4	60,1	2,4	4,1	56,5	53,2	-	-	6,9	6,9
Bud 172	613010,095	507684,589	61	56	60,2	56,9	-	0,9	54,4	51	-	-	5,8	5,9
Bud 173	613022,447	507584,735	61	56	62,3	59	1,3	3	56,7	53,3	-	-	5,6	5,7
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	63,8	60,5	2,8	4,5	58,5	55,1	-	-	5,3	5,4
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	60,9	57,6	-	1,6	55,5	52,2	-	-	5,4	5,4
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	62,1	58,8	1,1	2,8	56	52,7	-	-	6,1	6,1
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	63,5	60,2	2,5	4,2	57,7	54,3	-	-	5,8	5,9
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	62,8	59,5	1,8	3,5	57,4	54	-	-	5,4	5,5
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	60,9	57,5	-	1,5	55,6	52,3	-	-	5,3	5,2
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	58,8	55,5	-	-	54,6	51,2	-	-	4,2	4,3
Bud 183a	614132,757	507042,609	61	56	69,7	66,4	8,7	10,4	56,5	53,2	-	-	13,2	13,2
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	61,7	58,4	0,7	2,4	52,9	49,5	-	-	8,8	8,9
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	64,4	61,1	3,4	5,1	55	51,7	-	-	9,4	9,4
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	67,1	63,7	6,1	7,7	57,7	54,3	-	-	9,4	9,4
Bud 187	614539,714	506983,654	61	56	64,2	60,9	3,2	4,9	54,8	51,5	-	-	9,4	9,4
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	69,5	66,1	8,5	10,1	57,9	54,5	-	-	11,6	11,6
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	71,2	67,9	10,2	11,9	58	54,6	-	-	13,2	13,3
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	56,5	52,5	-	-	56,2	52,2	-	-	0,3	0,3

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020	Bez zabezpieczeń Rok 2020	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2020										
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	58	54,6	-	-	51,9	48,4	-	-	6,1	6,2				
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	61,6	57,9	0,6	1,9	55	51,4	-	-	6,6	6,5				
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	58,9	55,6	-	-	58,9	55,5	-	-	0	0,1				
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	62,6	59,3	1,6	3,3	57,9	54,6	-	-	4,7	4,7				
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	70,3	67	9,3	11	56,7	53,4	-	-	13,6	13,6				
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	71,7	68,3	10,7	12,3	57,2	53,8	-	-	14,5	14,5				
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	69,2	65,8	8,2	9,8	55,7	52,4	-	-	13,5	13,4				
Bud 196	617116,29	504519	61	56	66,1	62,8	5,1	6,8	53,8	50,5	-	-	12,3	12,3				
Bud 197a	617138,71	504406,14	61	56	69,7	66,4	8,7	10,4	55,8	52,5	-	-	13,9	13,9				
Bud 197b	617146,97	504400,78	61	56	68,2	64,9	7,2	8,9	57,1	53,8	-	-	11,1	11,1				
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	63,6	60,3	2,6	4,3	54,4	51,1	-	-	9,2	9,2				
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	66,6	63,3	5,6	7,3	57,7	54,4	-	-	8,9	8,9				
Bud 200	617512,111	504135,363	61	56	64,9	61,6	3,9	5,6	56,1	52,8	-	-	8,8	8,8				
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	67,7	64,4	6,7	8,4	56,1	52,8	-	-	11,6	11,6				
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	69,1	65,8	8,1	9,8	58,3	55	-	-	10,8	10,8				
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	61,4	58,1	0,4	2,1	57,1	53,8	-	-	4,3	4,3				
Bud 207	597755,67	526338,69	61	56	59,9	56,9	-	0,9	56,1	53,1	-	-	3,8	3,8				
Bud 210	603664,82	518637,09	61	56	59,9	56,8	-	0,8	56,3	53,2	-	-	3,6	3,6				
Bud 212	607411,98	510890,76	61	56	60,5	57,4	-	1,4	56	53	-	-	4,5	4,4				
Bud 213	613463,72	507329,92	61	56	63,3	60	2,3	4	57,7	54,4	-	-	5,6	5,6				
Bud 214a	615024,31	506772,28	61	56	66,4	63	5,4	7	55	51,5	-	-	11,4	11,5				
Bud 214b	615029,31	506762,03	61	56	67,9	64,5	6,9	8,5	58	54,6	-	-	9,9	9,9				
Bud 215	600875,419	523643,106	61	56	59,3	56,3	-	0,3	58,1	55,2	-	-	1,2	1,1				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Równoważny poziom dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji  
(6m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2025 roku Wariant III

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]		Poziom dopuszczalny noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
			61	56	61	56	71,1	68,3	10,1	12,3	62,5	59,7	1,5	3,7		
Bud 1	595008,209	527289,276	61	56	71,1	68,3	10,1	12,3	62,5	59,7	1,5	3,7	8,6	8,6		
Bud 2	595012,88	527186,74	61	56	63,8	61	2,8	5	58,7	55,9	-	-	5,1	5,1		
Bud 3	595081,88	527122,27	61	56	63,2	60,4	2,2	4,4	58,1	55,2	-	-	5,1	5,2		
Bud 4a	595421,07	526942,7	61	56	64,1	61,3	3,1	5,3	57,4	54,6	-	-	6,7	6,7		
Bud 4b	595429,91	526937,4	61	56	63,3	60,5	2,3	4,5	56,8	54	-	-	6,5	6,5		
Bud 5b	595507,94	526953,98	61	56	67,2	64,4	6,2	8,4	58,3	55,5	-	-	8,9	8,9		
Bud 5a	595499,09	526955,47	61	56	66,6	63,8	5,6	7,8	56,1	53,3	-	-	10,5	10,5		
Bud 6	595703,58	526780,57	61	56	62	59,2	1	3,2	56	53,1	-	-	6	6,1		
Bud 7	595834,74	526788,75	61	56	65,9	63,1	4,9	7,1	58,7	55,9	-	-	7,2	7,2		
Bud 8a	596646,714	526394,445	61	56	58,8	55,9	-	-	53	50,1	-	-	5,8	5,8		
Bud 9	596709,05	526508,52	61	56	70,7	67,8	9,7	11,8	58,5	55,7	-	-	12,2	12,1		
Bud 10	596736,599	526418,882	61	56	63,6	60,7	2,6	4,7	57,2	54,4	-	-	6,4	6,3		
Bud 11	597651,64	526005,49	61	56	61,2	58,4	0,2	2,4	55,8	53	-	-	5,4	5,4		
Bud 13	598880,77	525261,85	61	56	67,9	65	6,9	9	57,9	55	-	-	10	10		
Bud 14a	599044,04	525076,8	61	56	60,7	57,9	-	1,9	57,5	54,6	-	-	3,2	3,3		
Bud 14b	599049,85	525072,76	61	56	60,8	57,9	-	1,9	57,4	54,5	-	-	3,4	3,4		
Bud 17a	599706,19	524810,88	61	56	69,2	66,4	8,2	10,4	55,5	52,7	-	-	13,7	13,7		
Bud 17b	599712,09	524805,21	61	56	69	66,1	8	10,1	58,4	55,6	-	-	10,6	10,5		
Bud 18	599720,828	524718,997	61	56	63,4	60,6	2,4	4,6	56,9	54	-	-	6,5	6,6		
Bud 19	600635,1	523626,83	61	56	69	66,2	8	10,2	56,9	54	-	-	12,1	12,2		
Bud 21	600683,73	523513,33	61	56	69,8	66,9	8,8	10,9	57,4	54,5	-	-	12,4	12,4		
Bud 22	600648,42	523467,14	61	56	64,6	61,8	3,6	5,8	57,9	55,1	-	-	6,7	6,7		
Bud 23	600917,37	523061,4	61	56	72,2	69,3	11,2	13,3	59,9	57,1	-	1,1	12,3	12,2		
Bud 25	601295,48	522253,15	61	56	71,5	68,7	10,5	12,7	58,2	55,4	-	-	13,3	13,3		
Bud 26	601303,19	522209,77	61	56	69,9	67,1	8,9	11,1	56,7	53,9	-	-	13,2	13,2		
Bud 27a	601702,21	521397,19	61	56	69,2	66,4	8,2	10,4	57,5	54,6	-	-	11,7	11,8		
Bud 27b	601687,06	521360,68	61	56	60,5	57,5	-	1,5	50,7	47,2	-	-	9,8	10,3		
Bud 28	602250,96	520565,12	61	56	71,7	68,7	10,7	12,7	58,2	55,2	-	-	13,5	13,5		
Bud 29	602306,99	520477,82	61	56	71,8	68,8	10,8	12,8	57,7	54,8	-	-	14,1	14		

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025							
Bud 30	602402,56	520317,52	61	56	70,9	67,9	9,9	11,9	57	54	-	-	13,9	13,9				
Bud 31	602479,71	520190,58	61	56	70,3	67,4	9,3	11,4	58,2	55,3	-	-	12,1	12,1				
Bud 32	602632,88	519915,85	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	57,4	54,4	-	-	11	11				
Bud 33	602759,74	519725,07	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	57,7	54,7	-	-	10,8	10,8				
Bud 34	602776,67	519694,59	61	56	68,5	65,5	7,5	9,5	57	54,1	-	-	11,5	11,4				
Bud 35	602880,85	519562,81	61	56	70,5	67,6	9,5	11,6	56,9	53,9	-	-	13,6	13,7				
Bud 36	602904,66	519540,53	61	56	71,7	68,8	10,7	12,8	58,2	55,2	-	-	13,5	13,6				
Bud 37	603112,41	519172,15	61	56	65	62,1	4	6,1	57,3	54,3	-	-	7,7	7,8				
Bud 38	603422,51	518648,84	61	56	59	56	-	-	57,5	54,6	-	-	1,5	1,4				
Bud 39	603503,82	518550,71	61	56	69,6	66,6	8,6	10,6	57,6	54,6	-	-	12	12				
Bud 40	603484,86	518507,05	61	56	66,2	63,2	5,2	7,2	58,3	55,3	-	-	7,9	7,9				
Bud 41a	603653,34	517183,89	61	56	66,8	63,8	5,8	7,8	56	53	-	-	10,8	10,8				
Bud 41b	603661,17	517183,75	61	56	65,6	62,6	4,6	6,6	55,3	52,4	-	-	10,3	10,2				
Bud 42	603680,89	517181,24	61	56	69,9	67	8,9	11	57,2	54,3	-	-	12,7	12,7				
Bud 43b	603651,18	517133,26	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	54,7	51,8	-	-	9,6	9,5				
Bud 44	603751,23	516894,03	61	56	60,2	57,3	-	1,3	50,1	47,2	-	-	10,1	10,1				
Bud 43a	603640,17	517134,8	61	56	66,9	63,9	5,9	7,9	58,4	55,5	-	-	8,5	8,4				
Bud 45	603852,31	516747,51	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	57,8	54,8	-	-	9,7	9,8				
Bud 47	604677,66	515279,7	61	56	66,7	63,8	5,7	7,8	58,7	55,7	-	-	8	8,1				
Bud 48	604686,55	515263,61	61	56	66	63,1	5	7,1	57,5	54,5	-	-	8,5	8,6				
Bud 49	604674,78	515164,52	61	56	62,3	59,4	1,3	3,4	54,8	51,8	-	-	7,5	7,6				
Bud 50	604782,95	515040,1	61	56	61,7	58,8	0,7	2,8	55,2	52,2	-	-	6,5	6,6				
Bud 51	604864,73	514990,07	61	56	69,5	66,6	8,5	10,6	58,5	55,6	-	-	11	11				
Bud 52	604901,02	514919,56	61	56	69,5	66,6	8,5	10,6	57,2	54,3	-	-	12,3	12,3				
Bud 53	604931,51	514681	61	56	63,8	60,9	2,8	4,9	56,8	53,9	-	-	7	7				
Bud 54	605171,07	514384,31	61	56	68,3	65,3	7,3	9,3	58,1	55,1	-	-	10,2	10,2				
Bud 55	605511,28	513944,18	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	56,2	53,3	-	-	8,1	8				
Bud 56	605700,78	513854,95	61	56	68,4	65,4	7,4	9,4	57,4	54,5	-	-	11	10,9				
Bud 57	605740,58	513836,77	61	56	69,6	66,7	8,6	10,7	58,5	55,5	-	-	11,1	11,2				
Bud 58	605936,7	513488,8	61	56	61	58,1	-	2,1	57,1	54,1	-	-	3,9	4				
Bud 59	606097,67	513515,44	61	56	72,5	69,5	11,5	13,5	57,5	54,6	-	-	15	14,9				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025	Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]				
Bud 60	606106,94	513488,36	61	56	71,5	68,6	10,5	12,6	56	53	-	-	15,5	15,6
Bud 61	606141,815	513450,574	61	56	72,3	69,3	11,3	13,3	57,3	54,4	-	-	15	14,9
Bud 64	606184,41	513294,96	61	56	67,4	64,4	6,4	8,4	57,3	54,3	-	-	10,1	10,1
Bud 65	606204,539	513176,065	61	56	64,3	61,3	3,3	5,3	56,2	53,2	-	-	8,1	8,1
Bud 66	606290,666	513063,911	61	56	66,6	63,7	5,6	7,7	57,8	54,9	-	-	8,8	8,8
Bud 67	606366,16	512954,48	61	56	67,7	64,7	6,7	8,7	57	54	-	-	10,7	10,7
Bud 68	606421,499	512801,256	61	56	67,5	64,6	6,5	8,6	55,6	52,7	-	-	11,9	11,9
Bud 69	606458,247	512751,246	61	56	68,9	65,9	7,9	9,9	58	55,1	-	-	10,9	10,8
Bud 70	606796,81	511916,76	61	56	62,4	59,5	1,4	3,5	57,4	54,4	-	-	5	5,1
Bud 71	606959,62	511735,05	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	58,2	55,3	-	-	10	10
Bud 72	606951,03	511711,6	61	56	66,5	63,5	5,5	7,5	56,3	53,4	-	-	10,2	10,1
Bud 73	607088,33	511570,22	61	56	72,2	69,3	11,2	13,3	58,5	55,6	-	-	13,7	13,7
Bud 74	607107,65	511450,85	61	56	68	65,1	7	9,1	56,6	53,7	-	-	11,4	11,4
Bud 75	607205,24	511261,66	61	56	67,3	64,4	6,3	8,4	57,5	54,5	-	-	9,8	9,9
Bud 77	607674,392	510671,236	61	56	59,9	56,9	-	0,9	56	52,9	-	-	3,9	4
Bud 78a	610892,05	509570,51	61	56	58,5	55,9	-	-	58,5	55,9	-	-	0	0
Bud 78b	610901,75	509563,14	61	56	55,5	53,4	-	-	55,5	53,4	-	-	0	0
Bud 78c	610911,05	509570,1	61	56	60,6	57,8	-	1,8	60,6	57,8	-	1,8	0	0
Bud 79a	612073,81	508820,49	61	56	68,5	65,3	7,5	9,3	58,9	55,6	-	-	9,6	9,7
Bud 79b	612083,61	508812,34	61	56	67	63,8	6	7,8	58,7	55,4	-	-	8,3	8,4
Bud 80	612104,722	508765,842	61	56	68	64,7	7	8,7	56,9	53,7	-	-	11,1	11
Bud 81	612714,41	507630,01	61	56	66,6	63,3	5,6	7,3	58,6	55,4	-	-	8	7,9
Bud 82	613334,21	507103,56	61	56	66,1	62,8	5,1	6,8	58,7	55,4	-	-	7,4	7,4
Bud 83	613406,2	507110,13	61	56	68,8	65,5	7,8	9,5	58,4	55,1	-	-	10,4	10,4
Bud 84	613442,49	507061,59	61	56	66,2	63	5,2	7	57	53,7	-	-	9,2	9,3
Bud 85	613525,12	506950,97	61	56	61,3	58	0,3	2	57,6	54,3	-	-	3,7	3,7
Bud 86a	615216,58	506387,7	61	56	58,7	55,4	-	-	58,7	55,4	-	-	0	0
Bud 86b	615222,95	506378,69	61	56	60,5	57,2	-	1,2	60,4	57,1	-	1,1	0,1	0,1
Bud 87	615420,97	506109,32	61	56	61,6	58,3	0,6	2,3	57,5	54,2	-	-	4,1	4,1
Bud 88	615703,05	505892,75	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	57,6	54,4	-	-	10,8	10,7
Bud 89	615785,04	505801,02	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	58,4	55,2	-	-	10,5	10,4

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]				Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]				Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025		Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025		Bez zabezpieczeń Rok 2025		Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025					
Bud 90	616404,49	505024,73	61	56	64,3	61,1	3,3	5,1	58,6	55,4	-	-	5,7	5,7		
Bud 91	616421,97	504951,58	61	56	63,6	60,3	2,6	4,3	57,6	54,3	-	-	6	6		
Bud 92	616742,93	504701,25	61	56	69,1	65,9	8,1	9,9	57,2	54	-	-	11,9	11,9		
Bud 93	616812,42	504626,78	61	56	69,6	66,3	8,6	10,3	56,6	53,3	-	-	13	13		
Bud 94	616793,04	504597,92	61	56	64,5	61,2	3,5	5,2	54,6	51,3	-	-	9,9	9,9		
Bud 95	616850,616	504588,247	61	56	69,8	66,5	8,8	10,5	58,7	55,4	-	-	11,1	11,1		
Bud 96	616832,73	504517,86	61	56	63	59,7	2	3,7	58,8	55,5	-	-	4,2	4,2		
Bud 97	616838,86	504306,57	61	56	58,3	55	-	-	58,1	54,8	-	-	0,2	0,2		
Bud 98	595217,38	527252,48	61	56	70,5	67,6	9,5	11,6	58,1	55,2	-	-	12,4	12,4		
Bud 99	595352,84	527278,95	61	56	63	60,1	2	4,1	58,5	55,7	-	-	4,5	4,4		
Bud 100a	595552,605	527188,182	61	56	61,1	58,3	0,1	2,3	58,1	55,3	-	-	3	3		
Bud 102	595629,489	527090,489	61	56	66	63,1	5	7,1	55,8	52,9	-	-	10,2	10,2		
Bud 103	595728,25	527032,79	61	56	68	65,1	7	9,1	57,8	54,9	-	-	10,2	10,2		
Bud 104	596942,28	526689,46	61	56	60,7	57,9	-	1,9	58,2	55,4	-	-	2,5	2,5		
Bud 105	598370,24	525750,77	61	56	69,7	66,9	8,7	10,9	58,7	55,9	-	-	11	11		
Bud 106	598412,65	525700,86	61	56	71,6	68,7	10,6	12,7	58,4	55,6	-	-	13,2	13,1		
Bud 107	598746,5	525643	61	56	61,1	58,3	0,1	2,3	58,2	55,4	-	-	2,9	2,9		
Bud 109	599254,306	525208,073	65	56	71,5	68,7	6,5	12,7	58,6	55,7	-	-	12,9	13		
Bud 110	599325,187	525196,198	61	56	68,6	65,8	7,6	9,8	56,8	54	-	-	11,8	11,8		
Bud 111	599388,873	525190,391	61	56	66,5	63,6	5,5	7,6	55,9	53	-	-	10,6	10,6		
Bud 112	599460,845	525151,104	61	56	66,7	63,8	5,7	7,8	56,5	53,6	-	-	10,2	10,2		
Bud 113	599604,879	525063,082	61	56	65,6	62,7	4,6	6,7	56,7	53,9	-	-	8,9	8,8		
Bud 114	599664,764	525011,188	61	56	68,1	65,3	7,1	9,3	58,1	55,3	-	-	10	10		
Bud 115	599775,999	524938,478	61	56	68,2	65,4	7,2	9,4	58,6	55,8	-	-	9,6	9,6		
Bud 116	599813,492	524926,81	61	56	67	64,2	6	8,2	57,6	54,8	-	-	9,4	9,4		
Bud 117	599891,78	524919,62	61	56	63,7	60,8	2,7	4,8	56,7	53,9	-	-	7	6,9		
Bud 118	600879,21	523591,19	61	56	60,4	57,6	-	1,6	58	55,1	-	-	2,4	2,5		
Bud 119	600825,46	523521,57	61	56	69,7	66,8	8,7	10,8	56,1	53,3	-	-	13,6	13,5		
Bud 120	600866,2	523399,73	61	56	71,2	68,4	10,2	12,4	57,9	55,1	-	-	13,3	13,3		
Bud 121	600880,44	523377,95	61	56	70,8	68	9,8	12	58,4	55,6	-	-	12,4	12,4		
Bud 122	601031,37	523060,37	61	56	70,8	68	9,8	12	58,8	55,9	-	-	12	12,1		

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025						Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025							
Bud 123	601048,21	523045,86	61	56	69,7	66,9	8,7	10,9	56,2	53,3	-	-	13,5	13,6				
Bud 124	601110,69	522890,67	61	56	70,5	67,7	9,5	11,7	58,6	55,8	-	-	11,9	11,9				
Bud 125	601304,04	522603,2	61	56	65,2	62,4	4,2	6,4	57,6	54,7	-	-	7,6	7,7				
Bud 126	601455,12	522176,85	61	56	69,7	66,9	8,7	10,9	57,7	54,9	-	-	12	12				
Bud 128	602083,66	521085,83	61	56	67,2	64,3	6,2	8,3	59	56	-	-	8,2	8,3				
Bud 129	602099,86	521044,98	61	56	67,8	64,9	6,8	8,9	58,2	55,2	-	-	9,6	9,7				
Bud 130	602215,11	520961,44	61	56	63,6	60,6	2,6	4,6	54,6	51,6	-	-	9	9				
Bud 131	602275,42	520828,05	61	56	65	62	4	6	56,6	53,6	-	-	8,4	8,4				
Bud 132	602364,74	520754,59	61	56	61,9	59	0,9	3	56,5	53,6	-	-	5,4	5,4				
Bud 133	602574,19	520446,79	61	56	62,6	59,7	1,6	3,7	56,1	53,2	-	-	6,5	6,5				
Bud 134	602538,86	520298,58	61	56	71,7	68,8	10,7	12,8	59	56	-	-	12,7	12,8				
Bud 135	602662,39	520322,41	61	56	61,6	58,6	0,6	2,6	54,5	51,5	-	-	7,1	7,1				
Bud 136	602714,75	520060,59	61	56	68,9	66	7,9	10	58,4	55,5	-	-	10,5	10,5				
Bud 137	602894,08	519748,59	61	56	71,3	68,3	10,3	12,3	57,9	54,9	-	-	13,4	13,4				
Bud 138	603679,08	518347,23	61	56	69,5	66,6	8,5	10,6	57,4	54,5	-	-	12,1	12,1				
Bud 139	603791,73	518308,95	61	56	61,5	58,6	0,5	2,6	53,6	50,6	-	-	7,9	8				
Bud 140	603680,26	518213,89	61	56	70,9	68	9,9	12	58,3	55,3	-	-	12,6	12,7				
Bud 141	603802,26	518125,13	61	56	62,2	59,3	1,2	3,3	56,8	53,9	-	-	5,4	5,4				
Bud 142	603816,12	518019,96	61	56	55,2	52,2	-	-	49,7	46,7	-	-	5,5	5,5				
Bud 143	603822,967	517865,497	61	56	58,9	56	-	-	58,6	55,6	-	-	0,3	0,4				
Bud 144	603785,786	517535,594	61	56	60,8	57,9	-	1,9	58	55	-	-	2,8	2,9				
Bud 147	603936,46	517135,95	61	56	61,4	58,5	0,4	2,5	57,3	54,4	-	-	4,1	4,1				
Bud 148	603932,64	517047,77	61	56	63,8	60,9	2,8	4,9	58,2	55,3	-	-	5,6	5,6				
Bud 149	603970,73	516839,3	61	56	68,6	65,6	7,6	9,6	58,9	55,9	-	-	9,7	9,7				
Bud 150	604023,32	516780,35	61	56	66,2	63,3	5,2	7,3	58,2	55,3	-	-	8	8				
Bud 151	604139,99	516654,82	61	56	62,1	59,2	1,1	3,2	57,6	54,6	-	-	4,5	4,6				
Bud 152	604280,21	516435,1	61	56	68,2	65,3	7,2	9,3	58,2	55,3	-	-	10	10				
Bud 153	604351,42	516324,37	61	56	69,3	66,3	8,3	10,3	57,8	54,9	-	-	11,5	11,4				
Bud 154	604607,99	515863,9	61	56	68,4	65,5	7,4	9,5	57,4	54,5	-	-	11	11				
Bud 155	604650,43	515778,57	61	56	68,1	65,1	7,1	9,1	57,9	55	-	-	10,2	10,1				
Bud 156	604975,2	515193,22	61	56	64,3	61,4	3,3	5,4	57,3	54,3	-	-	7	7,1				

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]		Przekroczenia dzień [dB]		Przekroczenia noc [dB]		Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025									
Bud 157	605094,2	514887,39	61	56	66,9	63,9	5,9	7,9	57,2	54,2	-	-	9,7	9,7				
Bud 158b	605580,31	514105,76	61	56	72	69,1	11	13,1	58,7	55,8	-	-	13,3	13,3				
Bud 159	605736,75	514099,07	61	56	63,1	60,2	2,1	4,2	55,9	52,9	-	-	7,2	7,3				
Bud 160	606312,93	513530,37	61	56	61,4	58,4	0,4	2,4	55,5	52,5	-	-	5,9	5,9				
Bud 161	606269,63	513473,76	61	56	66,9	64	5,9	8	54,7	51,8	-	-	12,2	12,2				
Bud 162	606276,738	513418,745	61	56	71	68,1	10	12,1	58,2	55,3	-	-	12,8	12,8				
Bud 163	606354,89	513395,14	61	56	63,5	60,6	2,5	4,6	56,5	53,6	-	-	7	7				
Bud 166	607045,9	512006,27	61	56	64,9	62	3,9	6	58,1	55,1	-	-	6,8	6,9				
Bud 167	607080,74	511938,29	61	56	65,1	62,1	4,1	6,1	56	53	-	-	9,1	9,1				
Bud 168	607085,14	511862,15	61	56	67,8	64,9	6,8	8,9	58,7	55,8	-	-	9,1	9,1				
Bud 169	612680,46	507915,91	61	56	72,5	69,2	11,5	13,2	58,9	55,7	-	-	13,6	13,5				
Bud 170	612810,18	507890,14	61	56	64,8	61,6	3,8	5,6	56,9	53,6	-	-	7,9	8				
Bud 171	612893,82	507807,6	61	56	64,1	60,8	3,1	4,8	57,2	54	-	-	6,9	6,8				
Bud 172	613010,095	507684,589	61	56	60,9	57,7	-	1,7	55,1	51,8	-	-	5,8	5,9				
Bud 173	613022,447	507584,735	61	56	63	59,7	2	3,7	57,4	54,1	-	-	5,6	5,6				
Bud 174	613116,58	507563,32	61	56	64,6	61,3	3,6	5,3	59,2	55,9	-	-	5,4	5,4				
Bud 176	613510,24	507339,89	61	56	61,6	58,4	0,6	2,4	56,2	52,9	-	-	5,4	5,5				
Bud 177	613661,79	507290,23	61	56	62,8	59,5	1,8	3,5	56,7	53,4	-	-	6,1	6,1				
Bud 178	613747,13	507239,51	61	56	64,2	61	3,2	5	58,4	55,1	-	-	5,8	5,9				
Bud 179	613856,77	507217,6	61	56	63,5	60,3	2,5	4,3	58,1	54,8	-	-	5,4	5,5				
Bud 180	613910,78	507228,06	61	56	61,6	58,3	0,6	2,3	56,3	53,1	-	-	5,3	5,2				
Bud 181	614033,67	507188,88	61	56	59,5	56,2	-	0,2	55,3	52	-	-	4,2	4,2				
Bud 183a	614132,757	507042,609	61	56	70,4	67,2	9,4	11,2	57,2	54	-	-	13,2	13,2				
Bud 184	614278,14	507128,97	61	56	62,4	59,1	1,4	3,1	53,6	50,3	-	-	8,8	8,8				
Bud 185	614427,6	507042,59	61	56	65,1	61,9	4,1	5,9	55,7	52,4	-	-	9,4	9,5				
Bud 186	614505,08	506976,94	61	56	67,8	64,5	6,8	8,5	58,4	55,1	-	-	9,4	9,4				
Bud 187	614539,714	506983,654	61	56	64,9	61,6	3,9	5,6	55,5	52,3	-	-	9,4	9,3				
Bud 188	614723,6	506880,4	61	56	70,2	66,9	9,2	10,9	58,6	55,3	-	-	11,6	11,6				
Bud 189	614741,41	506860,2	61	56	71,9	68,6	10,9	12,6	58,7	55,4	-	-	13,2	13,2				
Bud 190c	614878,73	506930,24	61	56	56,7	53	-	-	56,4	52,6	-	-	0,3	0,4				
Bud 190b	614876,02	506943,63	61	56	58,7	55,4	-	-	52,5	49,1	-	-	6,2	6,3				



Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Numer budynku	Współrzędna x	Współrzędna y	Poziom dopuszczalny dzień [dB]	Poziom dopuszczalny noc [dB]	Bez zabezpieczeń Rok 2025				Wraz z zabezpieczeniami Rok 2025				Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dzień	Redukcja po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych noc
					Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie dzień [dB]	Poziom dźwięku na fasadzie noc [dB]	Przekroczenia dzień [dB]	Przekroczenia noc [dB]		
Bud 190a	614888,51	506949,15	61	56	62,1	58,6	1,1	2,6	55,6	52,1	-	-	6,5	6,5
Bud 191	616399,31	505439,07	61	56	59,6	56,4	-	0,4	59,6	56,3	-	0,3	0	0,1
Bud 192	616596,95	505096,81	61	56	63,3	60,1	2,3	4,1	58,6	55,4	-	-	4,7	4,7
Bud 193	616921,65	504704,25	61	56	71	67,8	10	11,8	57,4	54,1	-	-	13,6	13,7
Bud 194	616986,77	504612,56	61	56	72,4	69,1	11,4	13,1	57,9	54,6	-	-	14,5	14,5
Bud 195	617046,4	504558,37	61	56	69,9	66,6	8,9	10,6	56,4	53,2	-	-	13,5	13,4
Bud 196	617116,29	504519	61	56	66,9	63,6	5,9	7,6	54,6	51,3	-	-	12,3	12,3
Bud 197a	617138,71	504406,14	61	56	70,4	67,2	9,4	11,2	56,6	53,3	-	-	13,8	13,9
Bud 197b	617146,97	504400,78	61	56	68,9	65,6	7,9	9,6	57,8	54,5	-	-	11,1	11,1
Bud 198	617308,55	504338,54	61	56	64,4	61,1	3,4	5,1	55,1	51,8	-	-	9,3	9,3
Bud 199	617359,46	504238,88	61	56	67,3	64,1	6,3	8,1	58,4	55,1	-	-	8,9	9
Bud 200	617512,111	504135,363	61	56	65,6	62,3	4,6	6,3	56,8	53,5	-	-	8,8	8,8
Bud 201	617541,92	504083,57	61	56	68,4	65,1	7,4	9,1	56,8	53,5	-	-	11,6	11,6
Bud 202	617582,14	504048,58	61	56	69,8	66,6	8,8	10,6	59	55,8	-	-	10,8	10,8
Bud 203	617739,37	504096,36	61	56	62,1	58,8	1,1	2,8	57,8	54,5	-	-	4,3	4,3
Bud 207	597755,67	526338,69	61	56	60,5	57,7	-	1,7	56,7	53,9	-	-	3,8	3,8
Bud 210	603664,82	518637,09	61	56	60,5	57,6	-	1,6	57	54	-	-	3,5	3,6
Bud 212	607411,98	510890,76	61	56	61,1	58,2	0,1	2,2	56,7	53,8	-	-	4,4	4,4
Bud 213	613463,72	507329,92	61	56	64	60,8	3	4,8	58,4	55,1	-	-	5,6	5,7
Bud 214a	615024,31	506772,28	61	56	67,1	63,8	6,1	7,8	55,7	52,2	-	-	11,4	11,6
Bud 214b	615029,31	506762,03	61	56	68,6	65,3	7,6	9,3	58,7	55,4	-	-	9,9	9,9
Bud 215	600875,419	523643,106	61	56	59,9	57,1	-	1,1	58,8	55,9	-	-	1,1	1,2

7. Każdy wariant był analizowany oddzielnie - został wykonany indywidualny projekt zarówno drogowy, jak i akustyczny. Wybranie receptorów reprezentatywnych odbywało się oddzielenie dla każdego wariantu.

Wybór innego receptora może być uzasadniony np. inną wysokością niwelety inna szerokością korpusu drogowego lub inną szerokością skarpy. Dodatkowo należy podkreślić, że warianty różnią się przesunięciem osi w lewo lub w prawo (różnice kilku metrów, niezauważalnie na mapie w tej skali) oraz wysokością niwelety.

8. Każdy wariant był analizowany oddzielnie - został wykonany indywidualny projekt zarówno drogowy, jak i akustyczny. Dla każdego wariantu zaprojektowano zabezpieczenia akustyczne.

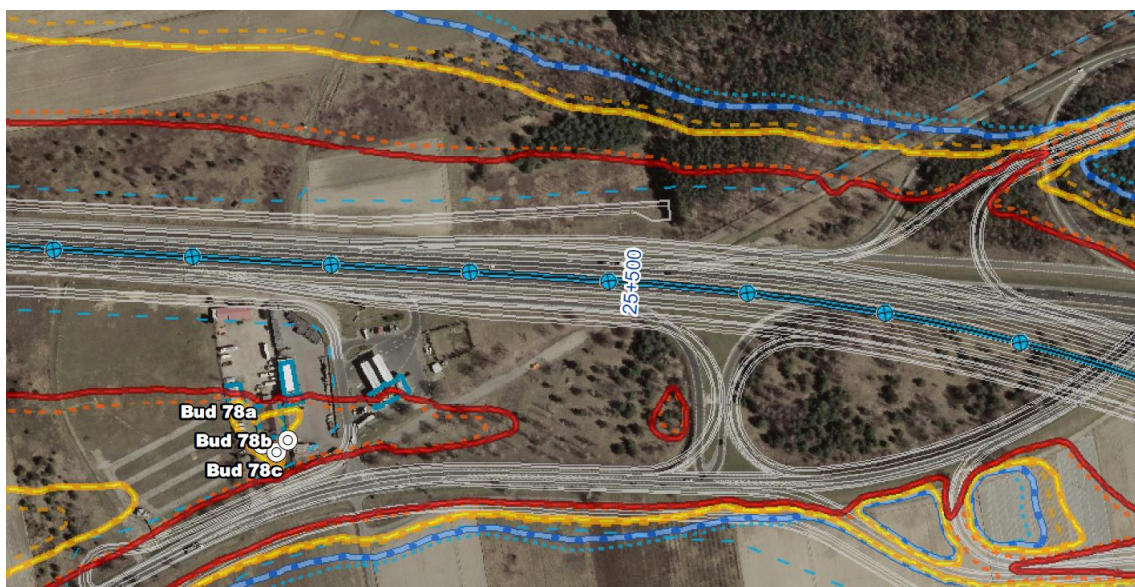
Ponadto analizy wymaga, czy w danym przypadku inwestycja rzeczywiście ma identyczny przebieg (warianty różnią się przesunięciem osi w lewo i w prawo kilka metrów niezauważalnie na mapie w tej skali oraz wysokością niwelety).

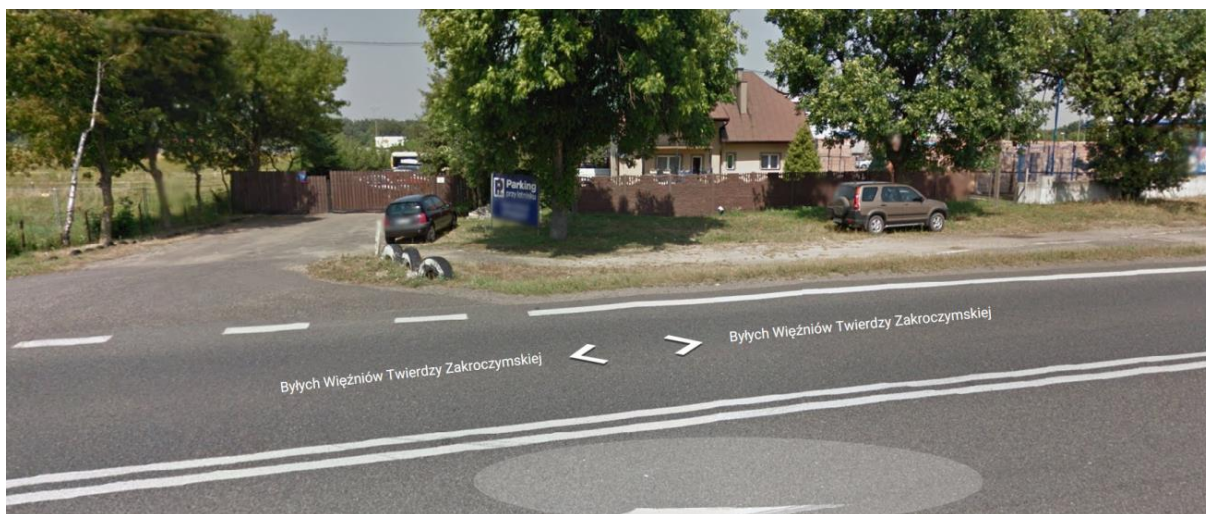
Poza tym ukształtowanie korpusu drogi oraz skarp i warunki widoczności mogły wymusić inne parametry zabezpieczeń.

Ponadto, należy zauważyć występowanie niewielkich różnic w prognozie ruchu.

Podsumowując, wszystkie elementy trasy, niwelety, zagospodarowania terenu, natężenia oraz struktury ruchu, oraz posadowienie zabezpieczeń w różnej odległości od osi drogi ma wpływ na różne parametry zabezpieczeń akustycznych dla analizowanych wariantów.

9. Analizie akustycznej został poddany cały obszar w pasie około 300m od osi drogi. Wszystkie elementy węzłów zostały poddane analizie co uwzględniono w opisie modelowania akustycznego w raporcie. Przechodzące drogi poprzeczne lub równoległe drogi wykazały brak znaczącego oddziaływania akustycznego z uwagi na małe natężenie ruchu (brak izolinii). Np. opis pod tabelkami z natężeniem ruchu.
10. Przywołane linie oznaczają przewidywaną zajętość terenu – legenda została poprawiona.
11. W analizowanym miejscu występuje jeden budynek mieszkalny, stacja benzynowa oraz parking dla osób korzystających z lotniska w Modlinie. Zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w tym miejscu spowoduje liczne protesty właścicieli zabudowań komercyjnych (stacja benzynowa, parking) ponadto zabezpieczenia akustyczne od drogi DK62 musiałyby posiadać przerwy na wjazd do posesji, parking, stacje benzynową co doprowadzi do zmniejszenia skuteczności zabezpieczeń akustycznych. Innym przeciwwskazaniem budowy zabezpieczeń jest fakt poprowadzenia drogi dojazdowej do stacji benzynowej za ekranem akustycznym co może spowodować większe przekroczenia hałasu w przypadku ekranów transparentnych (pewnie takie byłyby tylko możliwe w tym miejscu). W omawianym miejscu został wyznaczony punkt do analizy porealizacyjnej. Poniżej przedstawiono sytuację oraz zdjęcia na zabudowania od strony DK62.





12. Lokalizacja ekranów akustycznych na załącznikach graficznych oraz w tekście została sprawdzona i ujednoczona.

13. W raporcie zostało przedstawiono stanowisko odnośnie oddziaływania skumulowanego: cyt.

W ramach badań oddziaływania akustycznego analizie poddano następujące elementy infrastruktury drogowej i lotniczej:

- Droga S7,
- Lotnisko Spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin.,
- Linia kolejowa Modlin – Płock nie została uwzględniona w analizie z uwagi na fakt planowania tej linii oraz brak dokładnego sprecyzowania krzyżowania się linii kolejowej z drogą S7 pismo W-Z-PP-4103.40.14.MB zamieszczone w załącznikach.

Z uwagi na inny charakter oddziaływań akustycznych od drogi oraz lotniska oddziaływania tych dwóch źródeł należy analizować oddzielnie. Jednocześnie ustawodawca w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. 2011 r. Nr 140 poz. 824) określił inne dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku dla dróg oraz lotniska. W związku z powyższym na poniższych rysunkach przedstawiono wyniki obliczeń hałasu dla Lotniska w Modlinie otrzymane od Spółki Mazowiecki Port Lotniczy

Warszawa-Modlin. Równocześnie na kolejnej mapie przedstawiono oddziaływania obu źródeł dźwięku drogi S7 i Lotniska w Modlinie.

Obliczenia rozprzestrzenia dźwięku wykonano metodą zgodną z ECAC Doc. 29 obowiązującą w Polsce na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska 824 z dnia 16 czerwca 2011 r. zał. 1 pkt. H dla 23 360 operacji lotniczych samolotów rejsowych IFR (B737-800, A320-211), dla 20 000 operacji lekkich samolotów z napędem śmigłowym VFR, i dla 4 380 startów i lądowań śmigłowców VFR.

Mapka została zamieszczona w Raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko.

12 Wytypowane punkty są tylko propozycją miejsc gdzie można wykonać pomiary. Jako punkty wytypowano miejsce gdzie wykonane obliczenia symulacyjne wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych oraz miejsca gdzie wartość poziomu hałasu oscyluje w pobliżu poziomów dopuszczalnych do, których można mieć przypuszczenie, że jest prawdopodobieństwo wystąpienia przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku.

PO ponownej analizie akustycznej postanowiono zmniejszyć liczbę punktów do analizy porealizacyjnej z uwagi na możliwość wystąpienia przekroczeń tylko w poniższych punktach wytypowanych do analizy porealizacyjnej.

Wykaz punktów pomiarowych proponowanych do analizy porealizacyjnej Wariant I.

Nr punktu.	Kilometraż	Strona	Lokalizacja punktu pomiarowego [x, y]		Wysokość punktu pomiarowego	Odległość od środka jezdni [m]	Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2020		Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2025	
							z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem
Bud 1	0+060	P	595008,209	527289,2764	6m	53	62,2	59,3	62,8	60
Bud 23	7+620	P	600917,37	523061,4	6m	47	59,9	56,9	60,5	57,6
Bud 78c	25+250	P	610911,05	509570,1	6m	130	63	60,4	63,7	61,2
Bud 86b	30+980	P	615216,58	506387,7	6m	128	60,7	57,3	61,6	58,3

Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów

Wykaz punktów pomiarowych proponowanych do analizy porealizacyjnej Wariant II.

Nr punktu.	Kilometraż	Strona	Lokalizacja punktu pomiarowego [x, y]		Wysokość punktu pomiarowego	Odległość od środka jezdni [m]	Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2015		Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2025	
							z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem
Bud 1	0+060	P	595008,209	527289,2764	6m	53	61,4	58,4	62	59,2
Bud 23	7+615	P	600917,37	523061,4	6m	47	58,7	55,8	59,4	56,5
Bud 78c	25+275	P	610911,05	509570,1	6m	134	61	58,6	61,9	59,5
Bud 86b	31+040	P	615216,58	506387,7	6m	125	60,9	57,5	61,6	58,2
Bud 191	32+500	L	616399,31	505439,07	6m	146	58,7	55,3	59,4	56,1

Wykaz punktów pomiarowych proponowanych do analizy porealizacyjnej Wariant III.

Nr punktu.	Kilometraż	Strona	Lokalizacja punktu pomiarowego [x, y]		Wysokość punktu pomiarowego	Odległość od środka jezdni [m]	Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2015		Wartość poziomu dźwięku dzień, noc [dB] rok 2025	
							z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem	z zabezpieczeniem
Bud 1	0+060	P	595008,209	527289,2764	6m	53	61,9	59	62,5	59,7
Bud 23	7+590	P	600917,37	523061,4	6m	39	59,3	56,4	59,9	57,1
Bud 78c	25+220	P	610911,05	509570,1	6m	131	59,9	57,1	60,6	57,8
Bud 86b	30+950	P	615222,95	506378,69	6m	128	59,7	56,3	60,4	57,1
Bud 191	32+440	L	616399,31	505439,07	6m	142	58,9	55,5	59,6	56,3

### IX Zagadnienia pozostałe

1. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje budowę miejsc obsługi podróżnych MOP. MOP – to teren wydzielony i znajdujący się w pasie drogowym, jednak poza koroną [drogi](#). MOP-y wyposażony w miejsca postojowe dla pojazdów oraz w urządzenia służące zaspokajaniu potrzeb podróżnych

MOP-y zgodnie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ([Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430](#)), z dzielą się następujące klasy:

- MOP klasy I – o funkcji wypoczynkowej: wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii,
  - **MOP klasy II – o funkcji wypoczynkowo-usługowej: wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 1, oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, informacji turystycznej,**
  - MOP klasy III – o funkcji wypoczynkowej i usługowej: wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2, obiekty noclegowe oraz w zależności od potrzeb w agendy poczty, banku, biur turystycznych, biur ubezpieczeniowych.
- W ramach planowanego przedsięwzięcia wszystkie projektowane MOPy będą posiadały II kategorię.

2. Skrót „t” oznacza tereny transportu lub łączności, Można założyć, że są obiekty nie mieszkalne, nie chronione akustycznie.
3. Załączniki graficzne zostały skorygowane.
4. Na potrzeby opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, którego elementem jest raport o oddziaływaniu na środowisko została wykonana analiza wielokryterialna.

Dla oceny poszczególnych wariantów przebiegu trasy przyjęto następujące kryteria oraz wagi ich oddziaływania:

Wagi główne zostały określone jako średnia arytmetyczna wag nadanych każdemu kryterium przez autorów poszczególnych części wchodzących w skład STES

Kryterium główne oceny		Waga oddziaływania
A	Techniczne	21,67
B	Środowiskowe	31,67
C	Społeczne	20,00
D	Ekonomiczne	26,67
		100

Autorzy poszczególnych części wchodzących w skład studium w ramach kryteriów głównych ustalili podkryteria (rodzaje oddziaływania) oraz wagi ich oddziaływania.

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

**Kryterium główne – środowiskowe**

Przyjęto do analizy następujące podkryteria (rodzaje oddziaływania) oraz wagi ich oddziaływania:

Podkryteria środowiskowe

Rodzaj oddziaływania		Waga oddziaływania
1	warunki życia i zdrowie ludzi [pow ekranów]	<b>20</b>
2	obszary Natura 2000* [ar]	<b>15</b>
3	pozostałe formy ochrony przyrody, w tym krajobrazu* [ar]	<b>10</b>
4	ekosystemy leśne [ar]	<b>15</b>
5	powierzchnia ziemi [ar]	<b>10</b>
6	wody podziemne [ar] *	<b>10</b>
7	dziedzictwo kulturowe	<b>10</b>
8	dobra materialne	<b>10</b>
		<b>100</b>

Podkryterium środowiskowe - arkusz ocen					
Lp.	Rodzaj oddziaływania	Wariant I	Wariant II	Wariant III	SUMA
1	warunki życia i zdrowie ludzi [pow ekranów]	93,4	100	96,6	290
2	obszary Natura 2000* [ar]	100	57,6	57,6	215,2
3	pozostałe formy ochrony przyrody, w tym krajobrazu* [ar]	100	97,6	98,7	296,3
4	ekosystemy leśne [ar]	100	95,8	97,9	293,7
5	powierzchnia ziemi [ar]	100	99,5	97,2	296,7
6	wody podziemne [ar] *	100	96,6	98,1	294,7
7	dziedzictwo kulturowe	100	58,7	79,3	238
8	dobra materialne	98	93,5	100	291,5

<b>Podkryterium środowiskowe - kodowanie ocen cząstkowych wpływu poszczególnych rodzajów oddziaływań metodą Pattern</b>				
Lp.	Rodzaj oddziaływania	Wariant I	Wariant II	Wariant III
1	warunki życia i zdrowie ludzi [pow ekranów]	0,3221	0,3448	0,3331
2	obszary Natura 2000* [ar]	0,4647	0,2677	0,2677
3	pozostałe formy ochrony przyrody, w tym krajobrazu* [ar]	0,3375	0,3294	0,3331
4	ekosystemy leśne [ar]	0,3405	0,3262	0,3333
5	powierzchnia ziemi [ar]	0,3370	0,3354	0,3276
6	wody podziemne [ar] *	0,3393	0,3278	0,3329
7	dziedzictwo kulturowe	0,4202	0,2466	0,3332
8	dobry materiał	0,3362	0,3208	0,3431

$$x_{ij} = \frac{m_{ij}}{\sum_{i=1}^n m_{ij}}$$

gdzie:

$x_{ij}$  = zakodowana ocena i – tego wariantu wg j – tego podkryterium

$m_{ij}$  = ocena i – tego wariantu j – tego podkryterium wg arkusz ocen

n – liczba wariantów

W ramach analizy oddzielnie analizowano warianty przebiegu trasy głównej drogi ekspresowej oraz wariantów przebudowy mostu.

Wybierając wariant przebudowy mostu kierowano się w pierwszej kolejności względami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ekonomicznymi w perspektywie kolejnych kilkudziesięciu lat użytkowania obiektu.

Aby wybrać wariant najkorzystniejszy przeprowadzona została analiza wielokryterialna, po przeprowadzeniu której najkorzystniejszym okazał się wariant 2 przebudowy mostu.

Jeśli chodzi o oddziaływanie na środowisko, to w krótkiej perspektywie czasu (w szczególności faza budowy) warianty 2 i 3 są mniej oddziałujące na środowisko.

Ma to związek przede wszystkim z pracami, polegającymi na ingerencji w koryto Wisły, tj. poszerzenie ław fundamentowych oraz podpór.

Działanie takie okresowo może powodować zwiększenie emisji zawiesiny oraz powodować zmętnienie wód w rzece. Zjawisko to będzie jednak ograniczone do etapu zabijania ścianek szczelnych przed rozpoczęciem właściwych prac związanych z poszerzeniem podpór.

W wariantach 1 przewiduje się zachowanie istniejących podpór, co nie będzie wymagało ingerencji w koryto Wisły.

Należy jednak mieć na uwadze, że Rozwiązanie takie, chociaż tańsze i mniej oddziałujące na środowisko, nie gwarantuje zbyt długiej trwałości obiektu, szacowaną na 10÷20 lat w momencie niezwłocznego przystąpienia do przebudowy wraz z zabezpieczeniem obiektu przed dalszą degradacją.

Tym samym, w okresie ok 20 lat trzeba będzie przystąpić do kolejnych działań związanych z gruntowną przebudową mostu.

Należy spodziewać się, że zakres robót będzie podobny jak do obecnie analizowanych wariantów 1 i 2 przebudowy mostu.

Należy także mieć na uwadze, że wariant 1 przebudowy mostu, w odróżnieniu od wariantów 2 i 3 nie będzie posiadał pasów awaryjnych, co może wpłynąć niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym wzrośnie ryzyko wystąpienia zdarzeń drogowych na obiekcie mostowym.



*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Różnica pomiędzy poszczególnymi wariantami przebudowy mostu będzie ograniczona w zasadzie do opisanego powyżej etapu realizacji. Różnica ta będzie związana z oddziaływaniem na wody i nie można jej ująć w sposób policzalny.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie każdego z wariantów będzie takie samo. Istotnym elementem różniącym warianty jest kształt węzła Błonie, który w poszczególnych wariantach różni się kształtem. W wariantcie I kształt węzła zaplanowano w taki sposób, że jego oddziaływanie na obszar Natura 2000 Łąki Kazuńskie oraz Fort Prochownia jest mniejsze.

**5. Poniższa tabela przedstawia porównanie analizowanych wariantów oraz różnic pomiędzy nimi.**

Wyszczególnienie różnic między wariantami	Warianty							
	Wariant I		Wariant II		Wariant III			
Długość trasy	34 636,68 m		34 660,81 m		34 581,45 m			
Ilość MOP - ów	km 4+050 str. lewa		km 4+050 str. Lewa		km 4+050 str. lewa			
	km 6+400 str. prawa		km 6+400 str. prawa		km 6+400 str. prawa			
	km 15+050 str. prawa		-		km 15+050 str. prawa			
	km 23+600 str. prawa		km 23+600 str. prawa		km 23+600 str. prawa			
	km 23+650 str. lewa		km 23+650 str. lewa		km 23+650 str. lewa			
Ilość budynków do wyburzenia - gospodarcze	99,00		103,00		99,00			
Ilość budynków do wyburzenia - stacja paliw	-		1,00		-			
Ilość budynków do wyburzenia - mieszkalne	56,00		58,00		53,00			
Przyjęte promienie łuków poziomych na trasie zasadniczej		Promień łuku	Początek łuku kołowego	Promień łuku	Początek łuku kołowego	Promień łuku	Początek łuku kołowego	
	1	1000	0+024,90	1000	0+041,93	1000	0+024,90	
	2	6000	2+041,97	1400	2+807,87	6000	2+041,97	
	3	1800	2+566,47	1600	3+643,99	2800	2+467,76	
	4	2800	3+631,15	1600	5+234,51	2800	3+626,37	
	5	1600	5+250,74	2800	9+083,75	2500	4+988,17	
	6	2800	9+135,02	4000	11+582,76	2800	9+111,36	
	7	3500	11+654,80	1600	12+103,81	4000	11+575,52	
	8	1600	12+112,39	1200	14+104,52	1600	12+092,06	
	9	1400	13+853,56	1400	15+222,35	1400	13+830,32	
	10	1800	15+092,83	1400	17+111,91	1800	15+069,58	
	11	1400	17+088,77	1400	18+135,19	1800	16+991,12	
	12	1400	18+107,86	4000	19+576,44	1800	18+048,86	
	13	4000	19+563,16	1400	21+018,72	4000	19+529,67	
	14	1400	21+006,74	3000	22+960,19	1400	20+973,25	
	15	2800	22+964,02	1450	25+397,97	2800	22+930,54	
	16	1400	25+392,55	1400	27+863,27	1800	25+188,17	
	17	1400	27+835,07	1400	30+224,80	1400	27+780,07	
	18	1400	30+170,69	2800	33+417,99	1400	30+115,62	
19	2800	33+368,23	1200	33+682,66	2800	33+313,22		

*Aneks nr 1 do raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na  
rozbudowie drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku  
Płońsk – Czosnów*

Wyszczególnienie różnic między wariantami		Warianty					
		Wariant I		Wariant II		Wariant III	
	20	1200	33+658,57			1200	33+603,57
Różne rodzaje typu węzła Błonie		węzeł typu trąbka km 30+507		węzeł typu karo km 30+561		węzeł typu półkoniczyna km 30+482	
Wiadukt w ciągu drogi ekspresowej w miejscowości Szczytno		przebudowa istniejącego wiaduktu (WS-5) w ciągu drogi ekspresowej nad drogą poprzeczną w km 7+186		budowa nowego wiaduktu (WS-5) w ciągu drogi ekspresowej nad drogą poprzeczną w km 6+779		budowa nowego wiaduktu (WS-5) w ciągu drogi ekspresowej nad drogą poprzeczną w km 6+757	
Węzeł Załuski		budowa nowego wiaduktu nad drogą ekspresową na węźle Załuki w km 14+164		remont istniejącego wiaduktu nad drogą ekspresową na węźle Załuki 14+164		budowa nowego wiaduktu nad drogą ekspresową na węźle Załuki w km 14+141	
Projektowana niweleta		Zaprojektowana niweleta uwzględnia zapewnienie skrajni pionowej dla drogowych obiektów inżynierskich oraz dla obiektów ochrony środowiska, dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu.		Zaprojektowana niweleta uwzględnia zapewnienie skrajni pionowej dla drogowych obiektów inżynierskich oraz dla obiektów ochrony środowiska, dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu z możliwością wykorzystania na fragmentach trasy istniejącej nawierzchni trasy głównej.		Zaprojektowana niweleta uwzględnia zapewnienie skrajni pionowej dla drogowych obiektów inżynierskich oraz dla obiektów ochrony środowiska, dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu.	
Zajęcie terenu	m <sup>2</sup>	5 378 488,00		5 389 330,00		5 543 756,00	
Powierzchnia ekranów akustycznych	m <sup>2</sup>	153 240,50		141 998,00		147 146,00	

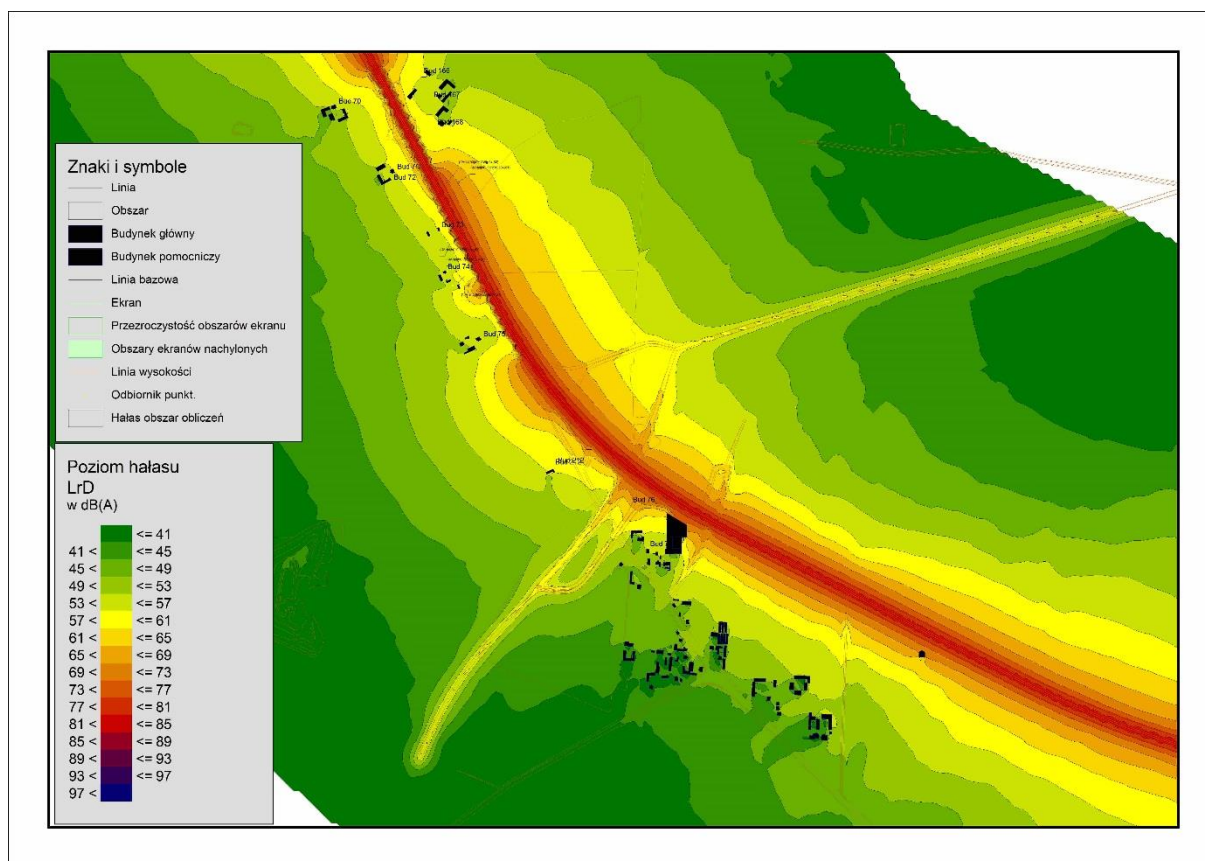
6. W ramach badań oddziaływania akustycznego analizie poddano następujące elementy infrastruktury drogowej i lotniczej:

- droga S7,
- istniejące drogi poprzeczne
- lotnisko Spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin.,

Linia kolejowa Modlin – Płock nie została uwzględniona w analizie z uwagi na fakt planowania tej linii oraz brak dokładnego sprecyzowania krzyżowania się linii kolejowej z drogą S7.

Załączniki graficzne przedstawiają oddziaływanie skumulowane dróg poprzecznych z projektowaną drogą S7.

Z uwagi na małe natężenia ruchu izolinie hałasu nie są widoczne w niektórych przypadkach krzyżowania się dróg poprzecznych z S7 co oznacza, że efekt oddziaływania akustycznego nie powoduje przekroczeń wartości dopuszczalnych. W przypadku skumulowania oddziaływania wizualny efekt widoczny jest w przypadku węzłów gdzie występują większe natężenia ruchu na łącznicach oraz drogach krzyżujących się na węzłach.



**7.** W ramach budowy drogi ekspresowej S7 we wszystkich wariantach przewiduje się kolizję z istniejącą infrastrukturą techniczną. Na analizowanym terenie występują obiekty infrastruktury technicznej takie jak:

- Linie energetyczne wysokiego napięcia
- Linie energetyczne średniego napięcia
- Linie energetyczne niskiego napięcia
- Gazociągi wysokiego ciśnienia gazu
- Sieci teletechniczne
- sieci wodociągowe

Istniejące uzbrojenie główne zostało naniesione na podstawie informacji uzyskanych od poszczególnych właścicieli oraz na podstawie zasobów z ośrodka. Załączone tabele, będące wyciągiem ze Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego przedstawiają zidentyfikowane kolizje z infrastrukturą techniczną. Oddziaływanie przebudowy sieci będzie związane głównie z robotami ziemnymi, polegającymi na przełożeniu kolidujących sieci w sposób spełniający wymagania techniczne stawiane nowo projektowanym drogom ekspresowym. Oddziaływanie będzie ograniczone głównie do pasa drogowego i nie będzie większe, niż oddziaływania związane z budową trasy drogi ekspresowej.

Zdecydowana większość infrastruktury towarzyszącej będzie zlokalizowane pod powierzchnią ziemi, w związku z czym jej oddziaływanie na środowisko będzie pomijalne.

Należy także podkreślić, że działania związane z przebudową infrastruktury będą polegały na odtworzeniu istniejących już sieci w sposób nie kolidujący z przebudowywaną drogą, a nie na realizacji zupełnie nowej infrastruktury.

**Załączniki graficzne**

**Załącznik Nr 1** – Mapa uwarunkowań środowiskowych,

**Załącznik Nr 2** – Mapa uwarunkowań akustycznych,

**Załącznik Nr 3** – Mapa urzędzeń ochrony środowiska.

**Załączniki wyłącznie w wersji elektronicznej (płyta DVD):**

**Załącznik Nr 4** – Wydruki z programu OpaCal3m, wraz z graficznymi zobrazowaniem wyników obliczeń,

**Załącznik 5** – wyciąg ze studium hydrologicznego,

**Załącznik 6** – tabelaryczne zestawienie kolizji z infrastrukturą towarzyszącą.