



Warszawa, dnia 6 maja 2009 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-002/08

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227), art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 18 stycznia 2007 r. znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/26/2007 Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa działającego z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie

określam warunki realizacji przedsięwzięcia

polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie **według wariantu II:**

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie wg wariantu II w województwie mazowieckim, przebiegającego po terenie m. st. Warszawa w dzielnicach: Bielany i Bemowo, oraz Mieście i Gminie Łomianki, Gminie Izabelin, Gminie Czosnów. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w godzinach dziennych (6⁰⁰ - 22⁰⁰).
2. Zorganizować zaplecza techniczne budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren uporządkować. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
2. Drogi dojazdowe do placu budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
3. Zaplecze należy zlokalizować w terenie otwartym poza obszarami zadrzewionymi i zakrzewionymi,

w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną (budynki mieszkalne, obiekty ochrony zdrowia oraz obiekty oświaty, nauki i wychowania) oraz poza obszarem Kampinoskiego Parku Narodowego, obszarami Natura 2000 i innymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

4. Uszczelnić teren zaplecza budowy (w tym składy materiałów i bazy transportowe).
5. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.
6. Rozważyć odpowiedni dobór maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej emisji hałasu i posiadających wysokiej klasy tłumiki.
7. Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.
8. Roboty przygotowawcze polegające w szczególności na usuwaniu drzew i krzewów, wstępnej niwelacji terenu pod planowaną drogę na całej jej długości oraz rozbiórce znajdujących się w liniach rozgraniczających inwestycję obiektów budowlanych, w których mogą przebywać ptaki prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).
9. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
10. Nie należy pobierać mas ziemnych na potrzeby budowy z terenów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, ze zm.).
11. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu cieków zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.
12. Nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
13. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć sytuacji odwodnienia pobliskich terenów.
14. Zdejmowaną podczas robót ziemnych glebę odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy do zagospodarowania zieleni przy drodze, do umacniania skarp lub do rekultywacji terenów przeznaczonych pod zaplecze budowy oraz pod drogi dojazdowe.
15. Odpady powstające podczas przygotowawczych prac rozbiórkowych i samej budowy składować poza terenami objętymi prawnymi formami ochrony przyrody określonymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, ze zm.).
16. Wykluczyć stosowanie torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń na rzecz nawozu z kory drzewnej z ewentualną minimalną domieszką nawozów mineralnych.
17. Zawiesić około 500 skrzynek lęgowych, w odległości co najmniej kilkuset metrów od planowanej trasy S-7, w szczególności na terenie zadrzewień prawego brzegu Wisły w gminie Jabłonna, w Lesie Bemowskim, w Lesie Młocińskim (na zachód od ul. Pułkowej), w Lasku Lindego, w zadrzewieniach Fortu Wawrzyszew, w otulinie rezerwatu Las Bielański, na terenach zajętych przez dragowiny sosnowe na obszarze Kampinoskiego Parku Narodowego.
18. Prowadzić nadzór przyrodniczy w czasie realizacji przedsięwzięcia.

III. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych i wałów ziemnych przeciwhałasowych:
 - 1) od km -9+866 do km -9+750 wał przeciwhałasowy ziemny o wysokości 7 m, obsadzony roślinnością, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący zabudowę mieszkaniową w Cząstkowie;
 - 2) od km -9+600 do km -6+200 wał przeciwhałasowy ziemny o wysokości 4 m, obsadzony roślinnością, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący zabudowę mieszkaniową w Cząstkowie i Łomnej;
 - 3) od km -6+060 do km -5+230 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 7 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący rozproszoną zabudowę mieszkaniową w Palmirach;
 - 4) od km -3+700 do km -1+900 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 9 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Nowym Dziekanowie i Sadowej;
 - 5) od km -4+050 do km -1+800 ekran przezroczysty o wysokości 9 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Nowym Dziekanowie i Sadowej;
 - 6) od km -1+300 do km -0+050 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 9 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Dziekanowie Polskim;

- 7) od km -1+300 do km -0+050 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 9 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Dziekanowie Polskim;
 - 8) od km 0+030 do km 0+700 ekran przezroczysty o wysokości 4 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Kiełpinie;
 - 9) od km -0+300 do km 1+100 ekran przezroczysty o wysokości 4 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, na estakadzie, chroniący tereny mieszkaniowo-usługowe w Kiełpinie;
 - 10) od km 0+030 do km 0+700 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 4 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe w Kiełpinie;
 - 11) od km -0+300 do km 1+100 ekran przezroczysty o wysokości 4 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, na estakadzie, chroniący tereny mieszkaniowe w Kiełpinie;
 - 12) od km 1+000 do km 2+200 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 7 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe w Łomiankach;
 - 13) od km 0+700 do km 2+200 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 7 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe w Łomiankach;
 - 14) od km 3+100 do km 3+800 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 5 m, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe w Łomiankach (Dąbrowie Leśnej);
 - 15) od km 4+850 do km 6+300 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 7 m, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe w Wólce Węglowej;
 - 16) od km 6+400 do km 7+200 ekran przezroczysty o wysokości 4 m, w Warszawie, po lewej (wschodniej) stronie trasy S7, na estakadzie, chroniący tereny mieszkaniowe w Placówce;
 - 17) od km 7+600 do km 8+200 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 4m, w Warszawie, po prawej (zachodniej) stronie trasy S-7 (wzdłuż projektowanej ul. Janickiego i wzdłuż jezdni łącznicowej S7), chroniący tereny mieszkaniowe w Radiowie przy ul. Arkuszowej po zachodniej stronie drogi S-7 i południowej stronie ul. Janickiego;
 - 18) od km 7+600 do km 8+300 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 4m, w Warszawie, po prawej (zachodniej) stronie trasy S-7 (wzdłuż jedni głównej S-7), chroniący tereny mieszkaniowe w Radiowie przy ul. Arkuszowej po zachodniej stronie drogi S-7;
 - 19) od km 8+200 do km 8+550 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 4 m, w Warszawie, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe przy Forcie Wawrzyszew;
 - 20) od km 11+800 do km 12+300 ekran metalowy pochłaniający o wysokości 7 m w Warszawie, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, chroniący tereny mieszkaniowe i szkolne na Bemowie;
 - 21) od km 12+450 do km 12+668 ekran przezroczysty o wysokości 3 m, w Warszawie, po prawej (zachodniej) stronie trasy S7, wzdłuż łącznicy w węźle „N-S”, chroniący tereny mieszkaniowe na Bemowie przy ul. Marynin.
2. Instalowanie nieprzeźroczystych ekranów akustycznych, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie węzłów i przejazdów drogowych oraz w miejscach, w których pogorszyłyby się warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowie ludzi dopuszczając zastosowanie ekranów przezroczystych z nadrukiem w formie czarnych pasków w odstępach co 10 cm. Na ich górnej krawędzi powinna być umieszczona nieprzeźroczysta belka o wysokości 10 cm lub zastosować inne rozwiązanie skutecznie minimalizujące ryzyko zderzenia się ptaków z ekranami.
 3. Budowę tunelu od km 8+550 do km 9+550 - tunel drogowy przeciwhałasowy, chroniący tereny mieszkaniowe na Chomiczówce.
 4. Budowę tunelu od km 10+500 do km 11+800 - tunel drogowy przeciwhałasowy, chroniący tereny mieszkaniowe na Bemowie.
 5. Zastosowanie kominowych wyrzutni zanieczyszczonego powietrza z wnętrza tuneli, zabezpieczających otoczenie tuneli przed ponadnormatywnymi poziomami drogowych zanieczyszczeń powietrza.
 6. Odprowadzanie wód opadowych z drogi do rowów trawiastych:
 - 1) na odcinku od węzła „Czosnów” do węzła „Kiełpin”,
 - 2) na odcinku od węzła „Kiełpin” wzdłuż Dąbrowy (z wyłączeniem odcinka, gdzie droga prowadzona jest na estakadzie),
 - 3) na odcinku od Dąbrowy do Cmentarza Komunalnego na Wólce.
 7. Zastosowanie kanalizacji deszczowej:
 - 1) na odcinku od węzła „Kiełpin” prowadzonej ul. Kolejową,
 - 2) na estakadzie od węzła „Kiełpin” wzdłuż Dąbrowy,
 - 3) na odcinku od cmentarza na Wólce do ul. Arkuszowej,
 - 4) na odcinku od Fortu Wawrzyszew do lotniska Bemowo,
 - 5) na odcinku od lotniska Bemowo do trasy „NS”.

8. Zastosowanie przed wylotami do odbiorników urządzeń oczyszczających wody opadowe, takich jak piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych.
9. Budowę przejść dla zwierząt:
 - 1) w km -7+650 przejście dolne dla małych zwierząt w formie przepustu w Łomnej o szerokości powyżej 2 m i wysokości powyżej 1,5 m;
 - 2) w km -3 + 550 przejście górne dla zwierząt średnich o szerokości 25 m w Pieńkowie w rejonie tzw. Górki Dziekanowskiej o szerokości co najmniej 25 m;
 - 3) w km 3+620 przejście dolne dla małych zwierząt w formie przepustu w Łomiankach w rejonie Łuża, o szerokości powyżej 2 m i wysokości powyżej 1,5 m;
 - 4) w km 4+050 przejście dolne dla małych zwierząt w formie przepustu pod drogą S7 na Rowie Młocińskim na granicy Łomianek i Warszawy, o szerokości powyżej 2 m i wysokości powyżej 1,5 m;
 - 5) w km 4+200 przejście dolne dla małych zwierząt w formie przepustu pod ul. Trenów na Rowie Młocińskim na granicy Łomianek i Warszawy, o szerokości powyżej 2 m i wysokości powyżej 1,5 m;
 - 6) w km 4+400 przejście górne dla dużych i średnich zwierząt nad ul. Pułkową (tj. istniejącą drogą nr 7), w Lesie i Parku Młocińskim w Warszawie, w rejonie wydmy pomiędzy ul. Wóycickiego a ul. Parkową, na międzynarodowym szlaku migracji pomiędzy KPN a Doliną Wisły, o szerokości co najmniej 50 m;
 - 7) w km 4 + 450 przejście górne dla dużych i średnich zwierząt nad trasą S7 i przełożoną ul. Trenów w Warszawie, w Lesie Młocińskim w rejonie Wólki Węglowej, na międzynarodowym szlaku migracji pomiędzy KPN a Doliną Wisły, o szerokości co najmniej 50 m;
 - 8) w km 4+500 przejście dolne dla małych zwierząt w formie przepustu na Rowie Młocińskim, w miejscu przecięcia z ul. Pułkową, o szerokości powyżej 2 m i wysokości powyżej 1,5 m.
10. Obsadzenie roślinnością przejścia dla zwierząt dużych i średnich oraz odpowiednie zagospodarowanie tak, aby powierzchnia przejść dla zwierząt nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Przy przejściach tych należy umieścić osłony przeciwośnieniowe.
11. Zastosowanie, przy przepustach dla małych zwierząt, płotków nakierowujących zwierzęta na przejścia.
12. Wyposażenie przepustów zespolonych z ciekim wodnym w półki dla zwierząt o szerokości 0,5 m, wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuście.
13. Wygradzenie drogi siatką, po obu stronach na całej jej długości. Siatka powinna mieć wysokość, co najmniej 250 cm na terenach leśnych i w miejscach migracji dużych zwierząt oraz 150 cm na pozostałych obszarach. Powinna posiadać zmniejszającą się ku dołowi średnicę oczek.
14. Wykluczenie w planie nasadzeń gatunków drzew i krzewów, których owoce i nasiona są chętnie zjadane przez ptaki, w szczególności takich gatunków jak: jarzab szwedzki, dzika róża, dzika jabłoń, bez czarny, porzecznica, rokitnik, oliwnik, śnieguliczka, głóg, cis, grab, buk, śliwa ałycza, czeremcha ptasia, drzewa owocowe, drzewa iglaste wykorzystywane przez niektóre ptaki na nocleg i założenie gniazda oraz iglaki płożące.
15. Uzupelnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń roślinności wzdłuż drogi. Do nowych nasadzeń należy wykorzystać min. wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z projektowaną budową drogi. Należy wprowadzić nasadzenia uzupełniające linię brzegową lasu. W doborze gatunków tworzących zieleni należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenie powietrza, susze, lekkie zasolenie gleby. Powinny to być gatunki o zwartych koronach, dużej powierzchni liści, oraz gatunki zimozielone. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
16. Wykonanie nasadzenia zieleni:
 - a) obustronne rzędowe nasadzenia wzdłuż drogi (pasy izolacyjne z zieleni włączone w granice pasa drogowego):
 - na obszarze lub w bezpośrednim sąsiedztwie Kampinoskiego Parku Narodowego (do 100 m od granicy KPN) - ciągły pas zwartej zieleni z rzędami drzew i krzewów od strony KPN o szerokości co najmniej 20 m.,
 - na innych obszarach wartościowych przyrodniczo - ciągły pas zwartej zieleni z rzędami drzew i krzewów o szerokości co najmniej 2x12 m,
 - na obszarach gruntów rolnych - ciągły pas zwartej zieleni z rzędami drzew i krzewów o szerokości co najmniej 2x10 m,
 - na obszarach zabudowy mieszkaniowej i szkolnej - nieciągły pas zieleni luźnej z grupami

- drzew, pojedynczymi drzewami lub grupami krzewów o szerokości co najmniej 2 x 8 m .
- na obszarach zabudowy biurowej i gospodarczej - nieciągły pas zieleni luźnej z rzędem drzew i krzewów o szerokości co najmniej 2 x 5 m,
- b) grupowe nasadzenia typu parkowego w obrębie węzłów, przejazdów drogowych i przejść dla zwierząt,
- c) zalesienia krajobrazowo-przyrodnicze między drogą a lasami i innymi terenami zadrzewionymi, w tym zwłaszcza w rejonie zbliżeń drogi do cennych obszarów przyrodniczych:
- między Pieńkowem a Nowym Dziekanowem, od km -3+600 do km -3+500, wokół projektowanego przejścia dla dużych zwierząt w km -3+550, o łącznej powierzchni około 2 ha,
 - w Dziekanowie i Dąbrowie od km 0+600 do km 1+000, pomiędzy węzłem „Kolejowa” a skrajem Puszczy Kampinoskiej, o łącznej powierzchni około 3 ha,
 - w Lesie Młocińskim od km 3+600 do km 4+600, wokół projektowanego przejścia dla dużych zwierząt nad drogą S7 w km 4+450, o łącznej powierzchni około 8 ha.
17. Pozostawienie w miarę możliwości obustronnych rezerw terenowych w wyznaczonym pasie drogowym (niezależnie od ww. pasów zieleni izolacyjnej), o szerokości co najmniej 2x10 m, zagospodarowanych jako powierzchnie trawiaste, służące jako strefa buforowa, w której następować będzie spadek poziomów zanieczyszczeń powietrza (dotyczy to szczególnie otoczenia węzłów drogowych i odcinków międzywęzłowych).

IV. Wymagania dodatkowe:

1. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której należy porównać ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód podziemnych. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
2. Dla planowanej inwestycji konieczne jest wykonanie monitoringu przyrodniczego w zakresie badania skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt np. poprzez zastosowanie kamer przemysłowych lub aparatów fotograficznych z czujnikami ruchu.
3. Konieczna jest również kontrola wpływu inwestycji na siedliska leśne w rejonie przebiegu trasy przez Kampinoski Park Narodowy i obszar Natura 2000 na terenie Łuża. Kontrola powinna być prowadzona na podstawie uzyskanych zdjęć lotniczych, uzupełnionych o szczegółowo sporządzane co 3 lata mapy fitosocjologiczne. Stan siedlisk należy monitorować przez 15 lat po oddaniu trasy do użytku, z zaznaczeniem stanu „zerowego” ze szczegółowym określeniem za pomocą odpowiednich urządzeń miejsca wykonywania zdjęć.
4. Dla planowanej inwestycji konieczne jest przygotowanie i wdrożenie programu monitoringu środowiska dotyczącego: hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej (między innymi należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania sphywów opadowych).
5. Uzyskanie zgody na odstępowanie od zakazów obowiązujących w Kampinoskim Parku Narodowym, w jego części przeznaczonej pod budowę planowanego przedsięwzięcia.

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa działający z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, pismem z dnia 18 stycznia 2007 r. znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/26/2007 zwrócił się do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czostów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie wg wariantu II B, II i III, ze

wskazaniem na wariant II B jako budzący najmniejsze kontrowersje. Inwestor pismem z dnia 16 stycznia 2008 r. znak: GDDKiA O/WA-P.2.1g/400/46/2008 w nawiązaniu do ww. wniosku poinformował organ, że wyraża zgodę na wskazanie lokalizacji drogi S-7 na przedstawionym odcinku wg wariantu II.

Postępowanie administracyjne na wniosek Inwestora z dnia 11 czerwca 2007 r., znak GDDKiA-O/WA-P.4.26/242/07 zostało zawieszono postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 11 czerwca 2007 r., znak WSR.I.SM.6613/1/3/07 a następnie podjęte postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 20 września 2007 r., znak WSR.I.SM.6613/1/3/07.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane protokołem przekazania spraw z dnia 21 listopada 2008 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227). Inwestor pismem z dnia 04 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ-14- WOO-6613-2/08/BP został poinformowany o zmianie organu.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś Wojewoda Mazowiecki a od dnia 15 listopada 2008 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prowsólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wraz z załącznikami tj.: raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (w ocenie organu treść przedłożonego raportu OOS (tekst jednolity) jest zgodna z art. 52 Poś oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej), kopiami map ewidencyjnych z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia;
2. uzgodnienia (uzyskane stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś):
 - o Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie - postanowienie z dnia 31 marca 2009 r., znak: ZNS.713-204-4/09.PN;
 - o Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska - postanowienie z dnia 6 kwietnia 2009 roku znak: DOOSIdk-073/7157-2/24/2009/ER/4;
3. uwagi i wnioski złożone w terminach „21 dni dla społeczeństwa”- sposób ich wykorzystania opisano w uzasadnieniu poniżej;
4. stanowiska Państwowej Rady Ochrony Przyrody z 11.02.2008 r. i 13.03.2008 r.;
5. Koreferat Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko zaprezentowany na posiedzeniu komisji w dniu 9.07.2008 r.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest budowa nowego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska o parametrach drogi ekspresowej. Projektowana droga jest uwzględniona w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, stanowiąc jeden z ważniejszych elementów przestrzennych i infrastrukturalnych regionu. Droga wylotowa do Gdańska połączy istniejącą Trasę Armii Krajowej, która zostanie przebudowana na drogę ekspresową nr S7/S8, z drogą ekspresową nr S7 istniejącą na odcinku Zakroczym - Czosnów. Projektowana droga przebiegać będzie przez dzielnice m. st. Warszawa: Bielany i Bemowo, Miasto i Gminę Łomianki, Gminę Izabelin, Gminę Czosnów.

Otoczenie drogi jest zróżnicowane, przeważają krajobrazy rolnicze, miejskie oraz osiedlowe o stosunkowo dużym stopniu przekształcenia środowiska na skutek działalności człowieka, lub tereny przekształcone w niewielkim stopniu- dolina Wisły, Las Młociński, Las Bemowski. W otoczeniu drogi występują także zwarte zespoły zabudowy magazynowej i biurowej, zespoły zabudowy jednorodzinnej oraz zespoły zwartej zabudowy osiedlowej. Budowa nowego odcinka pozwoli na:

- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego,
- dostosowanie przekroju drogi i nawierzchni do prognozowanego ruchu,
- zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych,
- stworzenie alternatywnego wylotu drogi krajowej z Warszawy w kierunku Gdańska.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano pięć wariantów, z podwariantami wariantów II i IV. Przeanalizowano także wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Brak realizacji przedsięwzięcia wiązałby się ze wzrostem natężenia ruchu samochodowego na istniejącej trasie, co spowodowałoby wzrost uciążliwości komunikacyjnych (wzrost emisji zanieczyszczeń, wzrost poziomu

hałasu), wzrost zagrożenia wypadkami oraz zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu, byłby także niekorzystny dla środowiska ze względu na brak możliwości zastosowania urządzeń ochrony środowiska. Wariant ten został odrzucony.

Wariant I wykorzystuje istniejącą infrastrukturę drogową. Jego realizacja polegałaby na dostosowaniu parametrów istniejącego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska oraz odcinka Wisłostrady między projektowaną Trasą Mostu Północnego a Trasą Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej.

Wariant II (z podwariantami **IIA**, **IIB**, **IIC**) przebiega na terenie Warszawy w korytarzu zarezerwowanym w dokumentach planistycznych (archiwalnych) dla trasy N-S, wzdłuż wschodniej granicy Kampinoskiego Parku Narodowego. Na odcinku 160 m (w rejonie ul. Kampinoskiej i Wiślanej w Dąbrowie Leśnej) droga przetnie teren Kampinoskiego Parku Narodowego, będący jednocześnie obszarem Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” PLC 140001. Zajęcie tego terenu nie będzie znaczące w odniesieniu do całego obszaru Natura 2000, stanowić będzie bowiem zaledwie 0,0037 % jego powierzchni i dotyczyć będzie obszarów o niskiej wartości przyrodniczej. **Podwariant IIA** przebiega północnym skrajem lotniska Bemowo, a następnie omija Fort Wawrzyszew od strony zachodniej łącząc się z trasą wariantu II na węźle Janickiego. **Podwariant IIB** odchodzi od wariantu II przed terenem lotniska Bemowo następnie przebiega północnym jego skrajem i przecinając Las Bemowski łączy się z trasą wariantu III na węźle Radiowo. **Podwariant IIC** różni się od wariantu II lokalizacją węzła gen. Maczka.

Wariant III łączy się z drogą krajową nr 8 węzłami Lazurowa i Warszawska - Górczewska a następnie przebiega przez Las Bemowski wzdłuż bocznic kolejowej i łączy się z trasą wariantu II w Wólce Węglowej.

Wariant IV (z podwariantami **IVA**, **IVB**, **IVC**) od połączenia z drogą nr 8 węzłem NS przebiega po trasie wariantu II do węzła Janickiego (wariant IVA) lub w rejonie Wólki Węglowej (wariant IVB), a następnie odchodzi poprzez Las Młociński do wału wiślanego. Wariant ten przecinając obszar pomiędzy Nowym Dziekanowem a Pieńkowem łączy się z drogą krajową nr 7 na wysokości skrzyżowania z drogą wojewódzka nr 639 w rejonie miejscowości Łomna- Las. Podwariant IVC omija zabudowę Burakowa.

Wariant V jest wariantem przeniesionym z opracowania „Samorządowa Trasa Nadwiślańska - studium przebiegu drogi S-7 na odcinku Kazuń- węzeł Trasy Mostu Północnego z Trasą NS w Warszawie" wykonanym z inicjatywy Miasta i Gminy Łomianki. Od wyłączenia z Wisłostrady na wysokości Lasu Bielańskiego biegnie wzdłuż Wisły na wale przeciwpowodziowym (częściowo w międzywale) i łączy się z istniejącą drogą krajową nr 7 poprzez węzeł Kazuń. W wariantcie tym trasa kilkakrotnie narusza obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły" PLB140004 oraz na znacznej długości przebiega w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

W tym miejscu wskazane jest zasygnalizowanie ostrego konfliktu społecznego, związanego z planowaną realizacją przedsięwzięcia, w postaci protestów różnych grup społecznych oraz grup interesów występujących jako osoby fizyczne bądź zrzeszonych w Stowarzyszenia. Najostrzejszy protest dotyczył przebiegu S7 w wariantcie II przechodzącym przez Łomianki. Mimo tych protestów należy uznać go jako najkorzystniejszy dla środowiska spośród analizowanych wariantów. Został on uzgodniony zarówno przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska jak i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. Jednocześnie należy zauważyć, że postulowany przez mieszkańców Łomianek i Stowarzyszenia wariant V, a nie wariant II od dawna planowany w dokumentach planistycznych, spowodowałby „podrzucenie" konfliktu innym społecznościom lokalnym, co nie jest bez znaczenia przy wyborze wariantu. Należy podkreślić, że niemożliwe jest znalezienie „korytarza" trasy S7 bez naruszania istniejącego zagospodarowania, terenów leśnych oraz zapewniającego właściwe warunki ochrony środowiska bez odpowiednich zabezpieczeń. Każdy więc wariant będzie przedmiotem niezadowolenia i niepokoju społecznego oraz w każdym z wariantów wystąpi inna grupa osób jako grupa interesów. Występuje typowe zjawisko syndromu NIMBY (NOT IN MY BACK YARD- wszędzie ale nie u mnie).

W kategoriach ochrony środowiska społecznego okazuje się, że to, przeciwko czemu protestują jedne grupy społeczne, jest niezbędne dla stworzenia spójnego systemu komunikacyjnego. Wybrany wariant pod względem komunikacyjnym zapewnia najkorzystniejsze warunki kształtowania docelowego układu drogowego, stwarzając możliwość wykształcenia bardzo czytelnego i funkcjonalnego układu min. zapewniającego najdogodniejsze, przyszłościowe powiązanie projektowanych ciągów- Trasy Mostu Północnego i ul. Nowo-Lazurowej. W obecnej chwili komunikacja odbywa się po istniejących, przeciążonych drogach miejskich, przebiegających przez intensywnie zabudowane obszary miasta. W przedłożonym raporcie OOS w rozdziale 15 dokonano uzasadnienia wyboru wariantu oraz przedstawiono analizę wielokryterialną. Wynika z niej, że jako najlepsze ekologicznie należy wskazać warianty I, II, IIA, IIB, IIC i III . Natomiast wariant V otrzymał niską ocenę ekologiczną przede wszystkim

z powodu niekorzystnych oddziaływań na przyrodę (znacząca kolizja z obszarem Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”), na krajobraz i powierzchnię ziemi (prowadzenie trasy na wysokich wałach przeciwpowodziowych) oraz na stosunki wodne (zmiana warunków spływu wiślanych wód powodziowych). Grupa wariantów IV również została oceniona nisko z powodu niekorzystnego oddziaływania na przyrodę (zagrożenie dla „Doliny Środkowej Wisły”), przy czym z uwagi na różnice w skali kolizyjności przyrodniczych (wynikające głównie z długości odcinka drogi projektowanego wzdłuż granicy obszaru „Doliny Środkowej Wisły”) najlepszą ocenę ekologiczną w ramach tej grupy otrzymały warianty IVA i IVB, a zdecydowanie najgorszą – wariant IVC. Różnice w końcowej ocenie wariantów II, IIA, IIB i IIC są niewielkie. Ze względu na ochronę przyrody najkorzystniejszy jest w ww. grupie wariantów wariant II/IIC, mniej korzystny jest wariant IIA, a najmniej korzystny – wariant IIB. To zróżnicowanie wynika głównie ze skali rozcięcia Lasu Bemowskiego, największej w wariantcie IIB, znacznie mniejszej w wariantcie IIA i praktycznie zerowej w wariantcie II/IIC. Biorąc pod uwagę grupę kryteriów społecznych (bez ekonomicznych) uszeregowanie wariantów przedstawia się następująco (poczynając od najmniejszej siły oddziaływania negatywnego, a kończąc na największej): IVB, IIB/IVA, III/IVC/V, IIA, II/IIC, I, 0. W grupie kryteriów ekonomicznych uszeregowanie wariantów przedstawia się następująco (poczynając od najmniejszej sumy nakładów inwestycyjnych, a kończąc na największej): 0, III, IIB, IIA, II/IIC, V, IVA, IVC, IVB, I. Przy końcowej ocenie wariantów wzięto pod uwagę skalę konfliktów społecznych po zaprojektowaniu tuneli pod Chomiczówką i Bemowem. Warianty zostały uszeregowane pod kątem konfliktowości społecznej (poczynając od najmniejszej konfliktowości, a kończąc na największej): 0, III, II/IIC, V, IVA, IVC, IVB, IIB, IIA, I. Reasumując, w odniesieniu do optymalnej grupy wariantów i po sprawdzeniu licznych kryteriów jednostkowych, uzyskano następujący obraz zróżnicowania wariantów (od najkorzystniejszych do najmniej korzystnych): kryterium środowiskowe (przyrodnicze): II/ IIC, IIA, IIB, III; kryterium społeczne (uciążliwość drogi): IIB, III, IIA, II/IIC; kryterium ekonomiczne (nakłady inwestycyjne): III, IIB, IIA, II/IIC; kryterium konfliktowości społecznej (skorygowane aneksami): III, II/IIC, IIB, IIA.

Pomijając kryterium ekonomiczne jako całkowicie „nieśrodowiskowe” i przyjmując wysoką wagę dla głównego kryterium przyrodniczego, jako najkorzystniejsze wypadają warianty II i IIC. Z kolei przy przyjęciu wysokiej wagi dla kryterium społecznego i uwzględnieniu w pewnym stopniu kryterium ekonomicznego jako najkorzystniejszy wypada wariant IIB.

Ostatecznie organ wydający decyzję środowiskową po analizie całego materiału dowodowego oraz po uzgodnieniu z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie podjął decyzje o wyborze wariantu II.

Reasumując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uznał, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant II. Spowodowało to konieczność określenia warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie według wariantu II w postaci:

- 1) warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (ust. II sentencji decyzji),
- 2) wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym (ust. III sentencji decyzji),
- 3) wymagań dodatkowych (ust. IV sentencji decyzji).

Ad 1), 2).

Po szczegółowym przeanalizowaniu wariantów proponowanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (pod kątem ochrony zdrowia i życia ludzi, ochrony środowiska a także warunków technicznych) do realizacji wskazano przebieg trasy wg wariantu II. Wariant ten przebiega na terenie Warszawy w korytarzu zarezerwowanym w dokumentach planistycznych (archiwalnych) dla trasy N-S., m.in. w zawierającym wytyczne do planowania miejscowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy przyjętym uchwałą Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z dn. 10 października 2006 r. oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego uchwalonym przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 07.06.2004 r.

Wariant ten otrzymał pozytywną opinię Państwowej Rady Ochrony Przyrody, został także pozytywnie zaopiniowany przez Krajową Komisję ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Ponadto zdaniem Dyrekcji Kampinoskiego Parku Narodowego (kserokopia pisma KPN z dnia 2.04.2007 r. w aktach sprawy) z punktu widzenia ochrony obszaru Parku Narodowego oraz spójności

systemu przyrodniczego Warszawy i zachowania ich wzajemnych powiązań przyrodniczych najkorzystniejszym rozwiązaniem jest poprowadzenie trasy drogi ekspresowej S7 „korytarzem” zarezerwowanym w dotychczasowych opracowaniach planistycznych dla trasy N-S.

Ze zgromadzonych materiałów i opinii wynika, że warianty IV i V wywierałyby znaczący negatywny wpływ na obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły, spowodowałyby zachwianie jego spójności i właściwego funkcjonowania i stanowiłyby zagrożenia dla siedlisk i gatunków tam występujących. Ponadto kolidowałyby z rezerwatami przyrody Ławice Kiełpińskie i Jezioro Kiełpińskie, a wariant V także z rezerwatem przyrody Ruska Kępa oraz rezerwatem przyrody Kępy Kazuńskie. Warianty IIB i III spowodowałyby rozcięcie Lasu Bemowskiego, a wariant III dodatkowo przebiegałby w sąsiedztwie rezerwatów przyrody Łosiowe Błota i Kalinowa Łąka.

Biorąc pod uwagę oddziaływanie planowanej inwestycji na życie i zdrowie ludzi, należy zauważyć, że po zastosowaniu rozwiązań takich jak zapewnienie odprowadzania wód opadowych z drogi, budowa tuneli, wałów ziemnych, ekranów akustycznych, nasadzenia pasów zieleni izolacyjnej, realizacja przedsięwzięcia wg wariantu II nie powinna negatywnie oddziaływać na życie i zdrowie ludzi.

Zgodnie z warunkami określonymi w sentencji decyzji, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną wytyczone w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Zaplecze i place budowy zostaną zlokalizowane w terenie otwartym poza obszarami zadrzewionymi i zakrzewionymi, z dala od zabudowy mieszkaniowej oraz poza obszarem Kampinoskiego Parku Narodowego, obszarami Natura 2000 i innymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany.

Odpady budowlane oraz pochodzące z przygotowawczych prac rozbiórkowych będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, poza terenami objętymi prawnymi formami ochrony przyrody określonymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

Teren zaplecza budowy (w tym składy materiałów i bazy transportowe) zostanie uszczelniony. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. W wyniku realizacji drogi S-7 koniecznym będzie zdjęcie warstwy humusu z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Zdjęta podczas robót ziemnych gleba zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy do zagospodarowania zieleni przy drodze, do umocnienia skarp lub do rekultywacji terenów przeznaczonych pod zaplecze budowy oraz pod drogi dojazdowe. Jednocześnie masy ziemne na potrzeby budowy nie będą pobierane z terenów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004. o ochronie przyrody.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰ - 22⁰⁰) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Należy rozważyć również dobór maszyn budowlanych o najmniejszej emisji hałasu i posiadających wysokiej jakości tłumiki. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Na analizowanym odcinku drogi znajdują się miejsca, w których trasa ta przebiega w stosunkowo niewielkiej odległości od siedzib ludzkich. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na obszarze najbliższej zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy (min. zabudowa w Czosnowie, Palmirach, Nowym Dziekanowie, Sadowej, Dziekanowie Polskim, Kiełpinie, Łomiankach i Warszawie). W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zostaną zastosowane zabezpieczenia akustyczne takie jak tunele, ekrany akustyczne i wały ziemne przeciwhałasowe. W przypadku realizacji ekranów akustycznych będą one nieprzezroczyste, za wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie węzłów i przejazdów drogowych oraz w miejscach, w których pogorszyłyby się warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowie ludzi. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie czarnych pasków w odstępach co 10 cm a na ich górnej krawędzi powinna być umieszczona nieprzezroczysta belka o wysokości 10 cm lub zastosować inne rozwiązanie skutecznie minimalizujące ryzyko zderzenia się ptaków z ekranami. Ponadto

zostaną wprowadzone pasy zieleni izolacyjnej. Po zastosowaniu ww. rozwiązań przy zabudowaniach chronionych akustycznie poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne emisji substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z obliczeń przeprowadzonych dla 2030 roku wynika, że podczas eksploatacji drogi można spodziewać się przekroczeń stężeń dopuszczalnych dla NOx. W wariantcie wskazanym do realizacji, gdzie droga minimalnie wkracza na teren Kampinoskiego Parku Narodowego, przekroczenia wskaźnika nie występują. W miejscu, gdzie droga zbliża się do Lasu Bemowo obszar przekroczeń wykracza ok. 10 m poza linie rozgraniczające i nie styka się z lasem. W miejscu, gdzie droga zbliża się do zadrzewień w otoczeniu fortu Bema przekroczenia NOx sięgają 150 m od komina wyrzucającego zanieczyszczenia z tunelu, jednak również nie dochodzą do zadrzewień.

Niekorzystnym oddziaływaniem projektowanej drogi będzie podwyższone stężenie dwutlenku azotu. W celu maksymalnego ograniczenia strefy podwyższonych skażeń powietrza poza projektowanym pasmem drogowym zostanie zastosowane dodatkowe obustronne poszerzenie pasa drogowego i urządzenie na tak uzyskanym terenie pasa zieleni izolacyjnej. Niezależnie od ww. pasów zieleni izolacyjnej w miarę możliwości zostaną pozostawione obustronne rezerwy terenowe w wyznaczonym pasie drogowym o szerokości co najmniej 2x10 m, zagospodarowane jako powierzchnie trawiaste, służące jako strefa buforowa, w której następować będzie spadek poziomów drogowych zanieczyszczeń powietrza (dotyczy to szczególnie otoczenia węzłów drogowych i odcinków międzywęzłowych). Po zastosowaniu takich zabezpieczeń zanieczyszczenia nie powinny przekraczać pasa drogowego.

W pobliżu projektowanego wariantu występują następujące zbiorniki i ciek wodne: Jezioro Cząstkowskie (w odległości ok. 1,1 km), Jezioro Kiełpińskie (w odległości ok. 1,4 km), Jezioro Fabryczne (w odległości ok. 2,7 km), Jezioro Pawłowskie (w odległości ok. 2,3 km), Kanał Młociński i Rów Młociński (przecięcie w km 4+000), Stawy Brustmana (w odległości ok. 1,5 km), Kanał Zaborowski (przecięcie w km 7+500, 8+000), Rów Wólczyński (przecięcie w km 6+400), Fosa Wawrzyszewska (w odległości ok. 43 - 400 m), Fosa Fortu Bema (w odległości ok. 470-700 m).

Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane będą do rowów trawiastych lub do kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników zostaną one podczyszczone w urządzeniach takich jak piaskowniki, osadniki i separatory substancji ropopochodnych.

Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających ścieki opadowe, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Podczas prowadzenia prac w rejonie cieków zostaną one zabezpieczone przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.

Prace niwelacyjne będą prowadzone w sposób nie powodujący sytuacji odwodnienia pobliskich terenów oraz nie powodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.

Trasa na długości ponad 4 km przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” PLC 140001. Na odcinku ok. 160 m (w rejonie Łuża, w pobliżu ul. Kampinoskiej i ul. Wiślanej w Dąbrowie Leśnej) droga przecina teren Kampinoskiego Parku Narodowego, będący jednocześnie obszarem Natura 2000 „Puszcza Kampinoska”. Planowana inwestycja zajmie ok. 1,4 ha tego obszaru. Zajęcie tego terenu nie będzie znaczące w odniesieniu do obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” jako całości - stanowi, bowiem zaledwie 0,0037% jego powierzchni i dotyczy obszarów o niskiej wartości przyrodniczej. Najbliżej położonym obszarem o kluczowym znaczeniu dla obszaru „Puszczy Kampinoskiej” jest obszar ochrony ścisłej w Kampinoskim Parku Narodowym - rezerwat Sieraków. Odległość projektowanej drogi ekspresowej S-7 od tego obszaru wynosi ok. 2,0 - 2,5 km. Ponadto droga przebiegać będzie w pobliżu obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” PLB 140004. Odległość projektowanej trasy od obszaru „Dolina Środkowej Wisły” wynosi od ok. 1,3 km w rejonie Pieńkowa w gm. Łomianki, do ok. 4,4 km w rejonie Placówki.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Standardowych Formularzach Danych (SDF) budowa dróg nie stanowi zagrożenia dla gatunków i siedlisk chronionych na ww. obszarach. Zagrożeniami dla obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” mogą być natomiast: zanieczyszczenia powietrza, wód i gleby, odpady i ścieki,

zaniechanie tradycyjnej gospodarki rolnej, w tym użytkowania łąk, urbanizacja związana z sąsiedztwem dużej aglomeracji miejskiej, spadek poziomu wód gruntowych, niszczenie gniazd ptaków drapieżnych (pkt. 4.3 oraz 6.1 SDF). Zagrożeniami dla obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” mogą być regulacja koryta rzeki, zanieczyszczenia wód, powietrza, niszczenie lasów nadrzecznych, płoszenie ptaków w okresie lęgowym, pozbywanie się odpadów (pkt. 4.3 oraz 6.1 SDF).

Ze względu na znaczną odległość projektowanej drogi ekspresowej od siedlisk gatunków ptaków, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000 należy stwierdzić, że realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie populacji kluczowych dla tych obszarów, gatunków oraz nie spowoduje fragmentacji ich siedlisk. Ponadto zostaną zastosowane urządzenia ochrony środowiska chroniące wody, gleby i powietrze przed zanieczyszczeniami, takie jak ekrany akustyczne, system odprowadzania wód opadowych z drogi. Zostaną także zastosowane nasadzenia pasów zieleni izolacyjnej, chroniące przed przemieszczaniem się zanieczyszczeń z drogi.

Inwestor zawiesi około 500 skrzynek lęgowych, w odległości co najmniej kilkaset metrów od planowanej trasy S-7, w szczególności na terenie zadrzewień prawego brzegu Wisły w gminie Jabłonna, w Lesie Bemowskim, w Lesie Młocińskim (na zachód od ul. Pułkowej) w Lasku Lindego, w zadrzewieniach Fortu Wawrzyszew, w otulinie rezerwatu Las Bielański, na terenach zajętych przez dragowiny sosnowe na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego.

Ponadto w rejonie inwestycji znajdują się: Rezerwat Przyrody Kępy Kazińskie (w odległości ok. 1400 m), Rezerwat Przyrody Ławice Kiełpińskie (w odległości ok. 1400 m), Rezerwat Przyrody Jezioro Kiełpińskie (w odległości ok. 1350 m), Rezerwat Przyrody Las Bielański (w odległości ok. 3,1 km), Rezerwat Przyrody Kalinowa Łąka (w odległości ok. 2,7 km), Rezerwat Przyrody Łosiowe Błota (w odległości ok. 3 km), Obszar lasów ochronnych Warszawy Las Młociński (trasa przetnie południowo-zachodni skraj obiektu na odcinku około 400 m), Obszar lasów ochronnych Warszawy Las Bemowski (trasa zbliży się do północno-wschodniego skraju obiektu na długości ok. 300 m w okolicy Radiowa). Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. obszary.

W rejonie inwestycji zlokalizowane są następujące pomniki przyrody: dąb szypułkowy (Dąbrowa Zachodnia, pomiędzy ul. Zachodnią i ul. Sierakowską w odległości 160 m), dąb szypułkowy (Dąbrowa Leśna, ul. Wesoła 8 w odległości ok. 550 m).

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie. W stosunkowo niewielkiej odległości (ok. 900 m) znajdują się stanowiska roślin chronionych położone w północno-wschodnich rejonach Obszaru Natura 2000 „Puszczy Kampinoskiej” PLC140001 (stanowiska fiołka mokradłowego i goryczki wąskolistnej). Projektowana droga nie będzie kolidowała z ww. stanowiskami, jednak w przypadku natrafienia na gatunki chronione należy postępować zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowana inwestycja przecina korytarze migracji zwierząt. Na terenie międzywała Wisły funkcjonuje międzynarodowy korytarz ekologiczny - Warszawski Wisły, pokrywający się z obszarem węzłowym o randze międzynarodowej Dolina środkowej Wisły. Łączy się ona poprzez Park i Las Młociński z sąsiednim, leśnym obszarem węzłowym o randze międzynarodowej - Puszcza Kampinoska. W rejonie inwestycji występują także korytarze migracyjne o znaczeniu lokalnym, w tym zwłaszcza korytarz łączący Puszcza Kampinowska z Doliną Wisły w Pieńkowie, w rejonie tzw. Górki Dziekanowskiej, zablokowany obecnie prawie całkowicie przez ruch na istniejącej drodze nr 7. Korytarz zieleni miejskiej wzdłuż ulicy Nocznickiego- łączy tereny zieleni okolic Fortu Wawrzyszew, Parku Nowa Warszawa i Lasu Bielańskiego, korytarz łączący rejony Nowego Wawrzyszewa, tereny zieleni i stawy Burstmana z Laskiem Lindego, od ul. Generała Maczka, przez ul. Podczaszyńskiego, Perzyńskiego do ul. Rudnickiego-łączący tereny zieleni Fortu Bema i tereny przyległe do AWF-u i Las Bielański.

W celu umożliwienia swobodnej migracji zwierząt zostaną wybudowane przejścia górne i dolne dla zwierząt średnich, dużych i małych oraz przepusty dla małych zwierząt. Przejścia zostaną obsadzone roślinnością i zagospodarowane tak, aby powierzchnia przejść dla zwierząt nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Na całej długości droga zostanie obustronnie wygradzona siatką o zróżnicowanej wielkości oczek. Ponadto zostaną zastosowane płotki naprowadzające małe zwierzęta na ww. przejścia a w przypadku realizacji przepustów zespolonych z ciekim wodnym należy je wyposażać w półki dla zwierząt o szerokości 0,5 m, wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuście.

W sentencji decyzji dopisano dodatkowo dwa przejścia dla zwierząt:

- 1) przejście w Pieńkowie (Górkach Dziekanowskich) w km -3+550 znajduje się na regionalnym szlaku migracji zwierząt między Puszcza Kampinoską a Doliną Środkowej Wisły, o którym jest mowa w piśmie KPN (w aktach sprawy). Szlak ten uwzględniono również w miejscowym planie

zagospodarowania przestrzennego gminy Łomianki, zostawiając pas wolny od zabudowy wokół szlaku migracyjnego. Brak tego przejścia nie byłby zatem zgodny zarówno z opinią leśników jak i opiniami ekspertów planowanie przestrzennego, co spowodowałoby zwiększone negatywne oddziaływanie drogi na zwierzęta i na integralność sieci Natura 2000.

- 2) przejście nad S-7 w Lesie Młocińskim w km 4+450 znajduje się na międzynarodowym szlaku migracji zwierząt między Puszczą Kampinoską a Doliną Środkowej Wisły, o którym jest mowa w piśmie KPN. Szlak ten uwzględniano również w studiach zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawa, nie dopuszczając do zabudowy i zachowując obecne funkcje leśne korytarza ekologicznego pokrywającego się z terenami tzw. Lasu i Parku Młocińskiego. Brak tego przejścia nie byłby zatem zgodny zarówno z opinią leśników jak i opiniami ekspertów planowanie przestrzennego, co spowodowałoby zwiększone negatywne oddziaływanie drogi na zwierzęta i na integralność sieci Natura 2000. Dodatkowo brak tego przejścia powoduje, że sąsiednie przejście nad ul. Pułkową (przewidziane w Raporcie i Postanowieniu GDOŚ) staje się całkowicie nieskuteczne, gdyż jest położone na tym samym szlaku migracyjnym; z punktu widzenia udroźnienia tego szlaku migracyjnego konieczna jest realizacja obu tych przejść jednocześnie.

Zarówno przejście w Pieńkowie w km -3+550 jak i przejście w Lesie Młocińskim nad S7 w km 4+450 (w niektórych dokumentach: w km 4+400) jest ujęte w postanowieniu GDOŚ w pkt. II.12.c (gdzie jest mowa o zalesieniach wokół przejść).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Roboty przygotowawcze polegające w szczególności na usuwaniu drzew i krzewów, wstępnej niwelacji terenu pod planowaną drogę na całej jej długości oraz rozbiórce znajdujących się w liniach rozgraniczających inwestycję wszelkich obiektów budowlanych, w których mogą przebywać ptaki prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od marca do sierpnia włącznie.

Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, z wzięciem pod uwagę uwarunkowań siedliskowych, technicznych, wskazań związanych z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, wymogów bezpieczeństwa. Zaprojektowana zielen powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę, co sprzyjać będzie jej funkcji ochronnej i izolacyjnej. Nasadzenia powinny składać się głównie z drzew i krzewów o zwartych, gęstych koronach i dużych blaszkach liściowych pełniących istotną rolę w zatrzymywaniu zanieczyszczeń powietrza, powinny być odporne na suszę i mrozy, o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia. W nasadzeniach należy wykluczyć gatunków drzew i krzewów, których owoce i nasiona są chętnie zjadane przez ptaki, w szczególności takich gatunków jak: jarząb szwedzki, dzika róża, dzika jabłoń, bez czarny, porzeczką, rokitnik, oliwnik, śnieguliczka, głóg, cis, grab, buk, śliwa ałycza, czeremcha ptasia, drzewa owocowe, drzewa iglaste wykorzystywane przez niektóre ptaki na nocleg i założenie gniazda oraz iglaki płożące. Ponadto należy wykluczyć stosowanie torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń na rzecz nawozu z kory drzewnej z ewentualną minimalną domieszką nawozów mineralnych.

Trasa drogi nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków i chronionymi na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Niemniej jednak w sąsiedztwie drogi występują obiekty wpisane do rejestru zabytków. Planowana inwestycja nie będzie na nie negatywnie oddziaływać.

Droga przebiega ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie oraz w granicach stanowisk archeologicznych. W związku z powyższym konieczne jest przeprowadzenie przedinwestycyjnych badań archeologicznych w pasie zajęтым pod inwestycję. Jednocześnie wskazane jest, aby wszelkie prace ziemne prowadzone były pod stałym nadzorem archeologicznym. W przypadku stwierdzenia występowania nowych obiektów archeologicznych, należy przeprowadzić ratownicze badania wykopaliskowe.

Ad.3)

Stosownie do art. 56 ust. 4 pkt 1 Poś na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której należy porównać ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód podziemnych. Analiza wykonana będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której

standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Ponadto konieczne jest przygotowanie i wdrożenie programu monitoringu środowiska dotyczącego: hałasu, zanieczyszczeń powietrza i gospodarki ściekowej, w ramach którego należy min. uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania jak również odprowadzania spływów opadowych. Niezbędne jest także wykonanie monitoringu przyrodniczego w zakresie badania skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt np.: poprzez zastosowanie kamer przemysłowych lub aparatów fotograficznych z czujnikami ruchu. Konieczna jest również kontrola wpływu inwestycji na siedliska leśne w rejonie przebiegu trasy przez Kampinoski Park Narodowy i obszar Natura 2000 na terenie Łuża. Kontrola powinna być prowadzona na podstawie uzyskanych zdjęć lotniczych, uzupełnionych o szczegółowo sporządzane okresowo mapy fitosocjologiczne. Stan siedlisk należy monitorować przez przynajmniej 9 lat po oddaniu trasy do użytku, z zaznaczeniem stanu „zerowego”.

Należy zauważyć, że przecięcie granic Kampinoskiego Parku Narodowego będzie wymagało uzyskania przez Inwestora zgody na odstąpienie od zakazów obowiązujących w Kampinoskim Parku Narodowym wydanej przez Ministra Środowiska na podstawie art. 15 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa Wojewoda Mazowiecki zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a pkt. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienia o wystąpieniu o uzgodnienia, zawiadomienia o wydanych uzgodnieniach, zawiadomienie o zakończeniu postępowania, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku danych o wydanej w sprawie decyzji). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Bielany i Bemowo, w gminach: Łomianki, Izabelin, Stare Babice, Czosnów oraz na stronie internetowej oraz BIP-e organu.

W związku z art. 53 Poś Wojewoda Mazowiecki zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy organ prowadzący postępowanie OOŚ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminach „21 dni dla społeczeństwa”: tj. od 19 października 2007 r. do 9 listopada 2007 r., od 19 grudnia 2008 r. do 9 stycznia 2009 r. i od 9 lutego 2009 r. do 5 marca 2009 r. oraz o miejscu ich składania. Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Bielany i Bemowo, w gminach: Łomianki, Izabelin, Izabelin, Stare Babice, Czosnów oraz na stronie internetowej oraz BIP- e organu.

W ustalonych przez organ terminach wnioski i uwagi w postępowaniu z udziałem społeczeństwa złożyły:

- I. Wnioski przeciwko wariantowi II wybranemu do realizacji:**
1. Wspólnota Mieszkaniowa „Księżycowa 56/58, ul. Księżycowa 58, 01-934 Warszawa” (tabela pkt 1);
2. Stowarzyszenie Zielona Chomiczówka przeciw degradacji (tabela pkt 1,2);
3. Stowarzyszenie Chomiczówka przeciw degradacji (tabela pkt 1,2);
4. 138 wniosków od Wspólnoty Mieszkaniowej Esej 19, Wspólnoty Mieszkaniowej Moszewska 37, mieszkańców ul. Bogusławskiego, Esej, Księżycowej, Moszewskiej, Nerudy, Kwitnącej, Skaszewskiej, Bogusławskiego, Rodziny Połanieckich (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 1);
5. 42 wnioski tej samej treści od mieszkańców ul. Księżycowej (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 1,3);
6. Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinoskiej oraz Stowarzyszenie Zwykłe Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi (tabela pkt 4);
7. Stowarzyszenie Zwykłe Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi (tabela pkt 4,5);
8. Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinoskiej (tabela pkt 4,5);

9. 3 osoby fizyczne mieszkańcy ul. Księżycowej (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 6);
 10. Zarząd Osiedla Dąbrowa Leśna (tabela pkt 4);
 11. Urząd Gminy Izabelin (tabela pkt 7);
 12. 2 osoby fizyczne (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 8).
- II. Wnioski za wariantem II:**
1. 64 pisma jednakowej treści (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 9);
 2. SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (tabela pkt 12);
 3. 44 pisma tej samej treści od osób fizycznych (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 9, 10, 11);
 4. 21 pism tej samej treści (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 9);
 5. Stowarzyszenie Poszanowania Prawa i Ekologii (tabela pkt 9, 10, 13);
 6. Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym „Wieża” (tabela pkt 9);
 7. 1 osoba fizyczna mieszkaniec ul. Kalinowej Łąki (tabela pkt 9);
 8. 19 pism tej samej treści od osób fizycznych mieszkańców ul. Arkuszowej, Kalinowej Łąki, Opalin (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 14);
 9. Stowarzyszenie Obrońców Doliny Wisły (tabela pkt 15);
 10. 16 osób fizycznych mieszkańców Łomianek Dolnych ul. Brzegowa i Wiślana, Kępy Kielbińskiej ul. Podwale, Warszawy ul. Pancerna (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 16);
 11. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (tabela pkt 16)
 12. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (tabela pkt 17);
 13. Rada Samorządu Mieszkańców Wólki Węglowej i Placówki (tabela pkt 18);
 14. Wójt Gminy Stare Babice (tabela pkt 19);
 15. II Żoliborska Spółdzielnia Mieszaniowa (tabela pkt 20);
 16. Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „WIRNIK” (tabela pkt 20).
- III. Wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony bez złożenia innych uwag i wniosków:** 2 osoby fizyczne (lista w aktach sprawy) (tabela pkt 21).
- IV. 32 wnioski o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie**
- V. Uchwała Nr 1/02/2009 Zebrania Członków Koła Platforma Obywatelska RP w Łomiankach z dnia 3.02.2009 r. postulująca szybkie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.**

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (art. 56 ust. 8 PoS):

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
I.	PRZECIWKO WARIANTOWI II:	
1	Wspólnota Mieszaniowa „Księżycowa 56/58, ul. Księżycowa 58, 01-934 Warszawa” pismo z dnia 8 listopada 2007 r., Stowarzyszenie Zielona Chomiczówka przeciw degradacji pismo z dnia 7 listopada 2007 r., Stowarzyszenie Chomiczówka przeciw degradacji pismo z dnia 2 listopada 2007 r., 138 pism od Wspólnoty Mieszaniowej Esej 19, Wspólnoty Mieszaniowej Moszewska 37, mieszkańców ul. Bogusławskiego, Esej, Księżycowej, Moszewskiej, Nerudy, Kwitnącej, Skaszewskiej, Bogusławskiego, Rodziny Połanieckich, 42 pisma tej samej treści od mieszkańców ul. Księżycowej, którymi złożono następujące uwagi i wnioski:	
1.1	Wniosek o negatywne zaopiniowanie wariantów II, IIB i IIC z uwagi na:	
1.1.1	Nieuwzględnienie w raporcie ośw. wpływu hałasu pochodzącego z trasy S-7, jak również z Trasy Mostu Północnego na mieszkańców północno-zachodnich dzielnic Warszawy i Łomianek oraz zagrożenia stabilności konstrukcji budynków wybudowanych z wielkiej płyty spowodowanego wibracjami (niezastosowanie się do dyrektywy nr 2002/49/WE spowoduje lawinę pozwów przeciwko osobom i organom świadomie	Organ nie podziela tego stanowiska, gdyż w raporcie ośw. przedstawiono wyniki obliczeń akustycznych poziomów hałasu oraz zaproponowano zastosowanie tuneli, wałów ziemnych oraz ekranów akustycznych do ochrony mieszkańców Warszawy i Łomianek przed hałasem drogowym. W analizach tych uwzględniono Trasę Mostu Północnego. Z analiz tych wynika generalny wniosek, iż obowiązujące poziomy hałas w otoczeniu drogi S-7 po uwzględnieniu ww. projektowanych środków

	podejmującym decyzję z naruszeniem prawa unijnego).	ochrony akustycznej zostaną dotrzymane. Analizy dotyczące wibracji zamieszczone w raporcie kończą się wnioskiem o braku możliwości wystąpienia realnego zagrożenia otoczenia drogi, w tym również w zakresie oddziaływania wibracji drogowych na konstrukcje sąsiednich budynków.
1.1.2	Nieuwzględnienie w raporcie wpływu zanieczyszczenia powietrza (No _x , CO, metale ciężkie, węglowodory aromatyczne) pochodzącego z położonej w bliskiej odległości planowanej trasy S-7, jak również z Trasy Mostu Północnego na mieszkańców północno-zachodnich dzielnic Warszawy i Łomianek, wynikającego z przecięcia klina napowietrzającego Warszawę oraz przeważających wiatrów wiejących przez większą ilość dni w roku w stronę osiedli.	Organ nie podziela tego stanowiska, gdyż w raporcie oos przedstawiono wyniki obliczeń poziomów zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu drogi oraz zaproponowano zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej do ochrony mieszkańców Warszawy i Łomianek przed tymi zanieczyszczeniami. W analizach tych uwzględniono Trasę Mostu Północnego. Z analiz tych wynika generalny wniosek, iż obowiązujące poziomy zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu drogi S-7 po uwzględnieniu ww. projektowanych środków ochronnych zostaną dotrzymane.
1.1.3	Budowę węzła z Trasą Generała Maczka który spowoduje odcięcie mieszkańców ul. Księżycowej od infrastruktury.	Organ nie podziela tego stanowiska, gdyż projekt drogi S-7 obejmuje przebudowę sieci infrastrukturalnych oraz budowę dróg obsługujących okoliczne tereny i zabudowę. Dotyczy to również otoczenia węzła z trasą Generała Maczka. W raporcie stwierdzono, że warunki obsługi komunikacyjnej mieszkańców Warszawy i Łomianek poprawią się w wyniku wybudowania nowej drogi S-7.
1.2	Wniosek o uzupełnienie raportu o rzetelną i niezależną analizę zagrożeń dla zdrowia ludzi.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż raport OOS spełnia wymagania prawne w zakresie analizy zagrożeń drogi dla zdrowia ludzi. W oparciu o dane z raportu PWIS w Warszawie ustalił warunki realizacji przedsięwzięcia w kontekście zabezpieczenia zdrowia ludzi.
1.3	Wniosek o zastosowanie kompensacji przyrodniczych w razie realizacji wariantu IIB.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant II. Należy dodać, że zgodnie z przepisami ochrony przyrody kompensację przyrodniczą stosuje się w przypadku wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000. W raporcie w odniesieniu do wariantu IIB nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania projektowanej drogi S-7 na obszary Natura 2000, wobec czego nie określono kompensacji przyrodniczej. Wskazano natomiast standardowe warunki minimalizujące oddziaływanie drogi na środowisko w formie np. przejść dla zwierząt, pasów zieleni izolacyjnej, ekranów akustycznych itp.
2	Dodatkowo Stowarzyszenie Zielona Chomiczówka przeciw degradacji pismem z dnia 7 listopada 2007 r., Stowarzyszenie Chomiczówka przeciw degradacji pismem z dnia 2 listopada 2007 r., wniosły o pozytywne zaopiniowanie wariantu IIB pod następującymi warunkami:	
2.1	Poprowadzenie trasy w tunelu, przez teren lotniska Bemowo w minimalnej odległości 300 metrów od ul. Księżycowej (dot. wariantu IIB).	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant II. Analizy środowiskowe wykazały, że w wariancie IIB nie istnieje potrzeba zastosowania zabezpieczeń

		<p>w postaci tunelu lub odsunięcia trasy S-7 na odległość 300 m od ul. Księżycowej, aby zapewnić odpowiednią ochronę okolicznych mieszkańców przed uciążliwością drogi; wystarczy zastosowanie standardowych ekranów akustycznych.</p> <p>Ponadto należy dodać, że wariant IIB nie uzyskał pełnej akceptacji Kampinoskiego Parku Narodowego z uwagi na fakt, że od km 7+500 do km 9+000 trasa przebiega przez północny fragment Lasu Bemowskiego odcinając go od pozostałej części kompleksu i powodując degradację zwartego kompleksu leśnego. Negatywną opinię przebiegu trasy S 7 przez Las Bemowski wyraziła również Rada Naukowa KPN. Z punktu widzenia ochrony Kampinoskiego Parku Narodowego, a także spójności systemu przyrodniczego Warszawy oraz zachowania ich wzajemnych powiązań przyrodniczych za najkorzystniejsze rozwiązanie należy uznać poprowadzenie trasy S-7 korytarzem zarezerwowanym w opracowanych dotychczas planach zagospodarowania przestrzennego dla trasy. Park Narodowy prowadząc swą ustawową działalność brał zawsze pod uwagę możliwość zaistnienia trasy S-7. Aby nie zakłóciła ona spójności i integralności tego obszaru konieczne były do spełnienia określone warunki min. przejścia dla zwierząt. Zaproponowane przez KPN przejścia zostały uwzględnione w raporcie OOŚ.</p>
2.2	Skrócenie odcinka przecinającego Las Bemowski (dot. wariantu IIB).	Wniosek został uwzględniony poprzez wybór wariantu II.
2.3	Zastosowanie maksymalnych zabezpieczeń przeciwhałasowych i przeciwko rozprzestrzenianiu się drogowych zanieczyszczeń powietrza na teren osiedli ludzkich.	Wniosek został uwzględniony, gdyż w raporcie zaproponowano zastosowanie takich środków ochronnych, które zapewnią poziom jakości środowiska w otoczeniu drogi S-7 wymagany przepisami ochrony środowiska; dotyczy to również wariantu IIB.
2.4	Przeznaczenie terenów Chomiczówka, przewidzianych do realizacji trasy według wariantu II, pod powierzchnią biologicznie czynną (niezabudowaną).	Organ stoi na stanowisku, że wniosek ten jest możliwy do realizacji, ale nie na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Propozycja nie wiąże się z ochroną otoczenia przed uciążliwością drogi S-7. Jediną drogą jego realizacji jest uchwalenie odpowiedniego miejscowego planu.
2.5	Pozostawienie węzła „Radiowo” (bez węzła „Generała Maczka”) łączącego się przez rezerwę terenu pod projektowaną ulicę Janickiego z Trasą Mostu Północnego (tzw. Odgięcie TMP) oraz rezygnacja z budowy węzła „Chomiczówka”.	Wniosku nie uwzględniono. Analizy przestrzenno-ruchowe oraz uzgodnienia z władzami Warszawy doprowadziły do ustalenia optymalnego zestawu węzłów, między innymi w przypadku wariantu IIB. Zmiana rozmieszczenia węzłów pogorszy warunki obsługi komunikacyjnej w skali lokalnej, dzielnicowej i ogólno-miejskiej. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie będzie budowany węzeł „Chomiczówka”.
3	Ponadto 42 osoby fizyczne, mieszkańcy ul. Księżycowej, wniosły o pozytywne	

	zaopiniowanie wariantu III pod następującymi warunkami:	
3.1	Poprowadzenie trasy od węzła Wólka Węglowa, przez Las Bemowski i Blizne przez zdegradowane tereny wojskowe i bocznicę kolejowej.	Wniosku nie uwzględniono. Ze względu na przepisy techniczno - drogowe oraz lokalne uwarunkowania techniczne nie jest możliwa realizacja drogi S-7 w wariantcie III przez zdegradowane tereny wojskowe i bocznicę kolejową; wybrany wariant trasy drogowej jest optymalny technicznie.
3.2	Zastosowanie maksymalnych zabezpieczeń przeciwhałasowych i przeciwko rozprzestrzenianiu się drogowych zanieczyszczeń powietrza na osiedla ludzkie w miejscach lokalizacji ewentualnych węzłów komunikacyjnych.	Wniosek został uwzględniony. W raporcie zaproponowano zastosowanie takich środków ochronnych, które zapewnią poziom jakości środowiska w otoczeniu drogi S-7 wymagany przepisami ochrony środowiska; dotyczy to również wariantu III oraz otoczenia węzłów komunikacyjnych. Stanowisko takie wyraził uzgadniając środowiskowe uwarunkowania Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie.
3.3	Odsunięcie trasy od terenów zabudowanych na odległość minimum 300 m.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant II. Jeśli wziąć pod uwagę rozmieszczenie zabudowy w rejonie przebiegu wariantu III, to widać, że nie jest fizycznie możliwe poprowadzenie nowej trasy drogowej w odległościach większych niż 300 m od zabudowy. Takie odsunięcie trasy od zabudowy nie jest jednak potrzebne, aby zapewnić odpowiednią ochronę okolicznych mieszkańców przed uciążliwością drogi; wystarczy zastosowanie standardowych ekranów akustycznych.
3.4	Teren Chomiczówki, przewidziany do realizacji trasy według wariantu II, należy przeznaczyć pod powierzchnię biologicznie czynną (niezabudowaną).	Wniosek ten nie występuje w raporcie, choć jest możliwy do realizacji. Nie wiąże się on z ochroną terenów sąsiadujących przed uciążliwością drogi S-7. Jediną drogą jego realizacji jest uchwalenie odpowiedniego miejscowego planu; nie dotyczy więc postępowania administracyjnego w/s decyzji środowiskowej dla drogi S-7.
4	Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinoskiej oraz Stowarzyszenie Zwykłe Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi pismami z dnia 2 lutego 2009 r. i z dnia 2 marca 2009 r., Stowarzyszenie Zwykłe Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi pismem z dnia 9 listopada 2007 r. , Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinoskiej pismem z dnia 9 listopada 2007 r. oraz Zarząd Osiedla Dąbrowa Leśna pismem z dnia 2 marca 2009 r. złożyły następujące uwagi i wnioski:	
4.1	Wniosek o oddalenie raportu ze względu na przebieg wariantu wybranego II przez teren KPN, zmanipulowane i nieuczciwe lansowanie wariantów z uwagi na:	Wniosku nie uwzględniono, gdyż sam przebieg wariantu wybranego II przez teren KPN nie jest przesłanką do odrzucenia wniosku GDDKiA. Przebieg drogi przez Kampinoski Park Narodowy (KPN) wymaga zezwolenia Ministra Środowiska i Inwestor złożył w tym zakresie wniosek z dnia 21 maja 2008 r. znak GDDKiA-O/WA-P.4/285/08 (kopia w aktach sprawy). W raporcie poddano analizie wielokryterialnej warianty przedsięwzięcia. Analizę tą przeprowadził zespół niezależnych ekspertów, kierując się standardowymi kryteriami porównawczymi. Z przedstawionych w raporcie

		<p>analiz i ocen oddziaływania na środowisko wynika, że wariantem optymalnym zarówno przyrodniczo jak i społecznie wydaje się być wariant II przedsięwzięcia. Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu II spowoduje niewątpliwe straty w układzie przyrodniczym, ale straty te będą miały umiarkowany zasięg. Natomiast ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant II może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne i tunele na Chomiczówce i na Bemowie, zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem oraz pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza. Znalezienie sposobu na pełne uniknięcie strat przyrodniczych wydaje się trudne ze względu na wielokierunkowość zagrożeń. Straty te zostaną zminimalizowane przez zastosowanie zaproponowanych środków ochronnych, ale nie zostaną całkowicie zlikwidowane.</p>
4.1.1	<p>Podzielenie łomiankowskiego suburbium na cztery trójkąty i wprowadzenie ruchu tranzytowego w zurbanizowane tereny, co zagraża zdrowiu i bezpieczeństwu mieszkańców, spowodowane budową Trasy Legionowskiej w powiązaniu z budową trasy S7 według wariantu II.</p>	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. W raporcie zaproponowano zastosowanie takich środków ochronnych, które zapewnią poziom jakości środowiska w otoczeniu drogi S-7 wymagany przepisami ochrony środowiska; dotyczy to również wariantu II oraz otoczenia trasy S-7 w Łomiankach. Podział zabudowy w dużych aglomeracjach miejskich na bloki rozdzielone trasami drogowymi jest rzeczą naturalną i wręcz niezbędną dla prawidłowego funkcjonowania aglomeracji. Przeniesienie trasy S-7 poza Łomianki jest niemożliwe ze względu na występowanie obszarów Natura 2000 tj. Puszcza Kampinoska PLC 140001 na zachodzie oraz Doliny Środkowej Wisły PLB 140004 na wschodzie.</p>
4.1.2	<p>Powstanie bariery dostępu do Kampinoskiego Parku Narodowego od strony Bielany, Wólki Węglowej i Łomianek, co jest sprzeczne z ideą tworzenia parków narodowych w przypadku realizacji trasy według wariantu II.</p>	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. W raporcie zaproponowano liczne przejścia dla zwierząt w poprzek trasy S-7 zapewniające swobodny dostęp zwierząt do KPN oraz migracje zewnętrzne. Dostęp do KPN dla ludzi został również zabezpieczony przez budowę licznych wiaduktów w poprzek trasy S-7. Wzdłuż nowej drogi powstaną ponadto liczne równoległe drogi lokalne, obsługujące przyległe tereny, w tym również od strony KPN.</p>
4.1.3	<p>Brak analizy wpływu trasy S7 na cenny przyrodniczo Rezerwat „Sieraków”, co stanowi poważne zagrożenie dla przyrody Kampinoskiego Parku Narodowego.</p>	<p>Organ nie podziela tego stanowiska, W raporcie przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na wszystkie otaczające formy ochrony przyrody. W przypadku rezerwatu przyrody Sieraków stwierdzono brak możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań drogi na ten rezerwat. Ponadto należy dodać, że raport OOS został uzupełniony pod kątem min. wpływu na obszary Natura 2000. Uzupełnienie raportu w postaci tekstu jednolitego zostało przedłożone dnia 13</p>

		<p>listopad 2008 r. Przedstawiono w nim wpływ przebiegu trasy na wszystkie formy ochrony przyrody w tym w szczególności na obszary Natura 2000. Raport został poddany analizie Konserwatora Przyrody odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, który wskazał na możliwość realizacji przedsięwzięcia w wariantcie II oraz określił warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na obszary chronione prawem jako zgodne z warunkami podanymi w raporcie OOS. Warunki te zostały uwzględnione w sentencji postanowienia uzgadniającego Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i niniejszej decyzji.</p>
4.1.4	<p>Konieczność uwzględnienia faktu, iż tereny Kampinoskiego Parku Narodowego, przez które według wariantu II przebiega trasa S7 nazwane w raporcie „ubogimi przyrodniczo” należy traktować jako strefę buforową KPN pełniącą bardzo istotną funkcję ochronną.</p>	<p>Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że złożono wnioski do Ministerstwa Środowiska o zezwolenie na przeprowadzenie trasy S-7 przez teren KPN; sprawa jest w toku; fakt, że na terenie KPN, który zostanie zajęty przez drogę S-7, nie występują cenne, chronione siedliska przyrodnicze, jest silnym argumentem przemawiającym za pozytywnym rozpatrzeniem wniosku Inwestora. Ponadto w ust. V pkt 4 niniejsza decyzja nakłada na inwestora obowiązek uzyskania takiego zezwolenia.</p>
4.1.5	<p>Brak przeprowadzenia analizy dla wariantu II w zakresie wpływu obniżenia wód gruntowych na teren KPN i jego otoczenia a także na korzystanie przez mieszkańców osiedli nie objętych siecią wodociągową z własnych ujęć wody.</p>	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. W raporcie OOS przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na wszystkie otaczające formy ochrony przyrody pod względem wszystkich możliwych zagrożeń, w tym również zmiany stosunków gruntowo-wodnych. W przypadku KPN po analizie projektowanych środków ochrony wód stwierdzono brak możliwości wystąpienia obniżenia poziomu wód gruntowych na terenie tego parku narodowego wskutek budowy drogi S-7.</p>
4.1.6	<p>Niesłuszność stwierdzenia, że wariant V drastycznie narusza tereny chronione – trasa poprowadzona w wariantcie V jedynie graniczy z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły chroniącym ptaki, podczas gdy droga realizowana według wariantu II biegnie przez fragment obszaru Natura 2000 Puszcza Kampinoska chroniącego siedliska, co zdaniem ornitologów stanowi większy problemem z uwagi na wpływ zarówno na ptaki jak i ich miejsca bytowania.</p>	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. Nieprawdziwe jest stwierdzenie wnioskodawcy, że w wariantcie V droga S-7 jedynie graniczy z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły: na długich odcinkach droga ta w tym wariantcie jest prowadzona w całości wewnątrz tego obszaru (tj. w międzywalu Wisły), a w kilku miejscach, w celu wybudowania drogi, zasłaby konieczność częściowego zasypania koryta rzeki co jest niemożliwą ingerencją w ten obszar Natura 2000. Analiza i ocena porównawcza wariantów zamieszczona w raporcie, wskazuje, że w wariantcie V wystąpią istotne oddziaływania negatywne na Dolinę Środkowej Wisły. Ta sama analiza wskazuje na nieistotność oddziaływań wariantu II na przyrodę w obszarze Puszczy Kampinoskiej; w raporcie nie potwierdzono obaw niektórych ornitologów, że wariant ten wpłynie negatywnie na ptaki i miejsca ich bytowania. Fakt niższej oceny wariantu V został</p>

		<p>również potwierdzony przez Ministra Infrastruktury (pismo z 5.09.2008 r. w aktach sprawy) oraz Państwową Radę Ochrony Przyrody, która w swej opinii z 13 marca 2008 r. jednoznacznie wskazała na fakt braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie V z uwagi na uwarunkowania środowiskowe i przepisy unijne.</p> <p>Analizy prowadzone w raporcie OOO wskazały, że, że wariant biegnący wzdłuż Kampinoskiego Parku Krajobrazowego na odcinku 4,2 km będzie miał najmniejszy wpływ na środowisko przyrodnicze. Miejsce kolizji z obszarem Puszczy Kampinoskiej charakteryzuje się dużym przekształceniem zbiorowisk roślinnych. Nie występuje znaczący negatywny wpływ przedsięwzięcia na siedliska cenne przyrodniczo. Zostanie zniszczony niewielki fragment Puszczy. Z drugiej zaś strony droga ekspresowa będzie skuteczną barierą chroniącą Puszcę przed dającą się zauważyć ekspansją budownictwa mieszkaniowego jej tereny i z nią sąsiadujące.</p>
4.1.7	Większe możliwości zorganizowania skutecznych przejść dla zwierząt w wariantcie V niż w wariantcie II.	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. W wariantcie V techniczne możliwości zorganizowania przejść dla zwierząt są skutecznie ograniczone z uwagi na prowadzenie drogi na wysokim nasypie stanowiącym jednocześnie wał przeciwpowodziowy; nie da się więc wykonać przejść pod drogą, a możliwość budowy przejść nad drogą wykluczono ze względu na wykonanie bardzo wysokich nasypów na dojeściach do tych przejść, z których część spowodowałaby zasypanie terenów zalewowych w międzywału Wisły. W rezultacie w wariantcie V zrezygnowano z przejść dla zwierząt na odcinku Czosnów – Łomianki. Stwierdzenie wnioskodawcy jest więc nieprawdziwe: o wiele łatwiejsze będzie zorganizowanie przejść dla zwierząt w wariantcie II niż w wariantcie V.</p>
4.1.8	Zahamowanie zrównoważonego rozwoju spowodowaną budową węzła Kielpin.	<p>Organ nie podziela tego stanowiska. Węzeł Kielpin zostanie zrealizowany na ubogich przyrodniczo terenach w zwartej zabudowie jednorodzinnej i handlowo-usługowej, która częściowo zostanie wyburzona; jednak skala wyburzeń nie będzie duża. Jednocześnie wokół węzła powstaną ekrany akustyczne, które sprawią, że w okolicznej zabudowie zostaną zachowane obowiązujące poziomy hałasu. Ponadto projektuje się wokół węzła pasy zieleni izolacyjnej, obniżające poziomy zanieczyszczeń powietrza do wartości znacznie niższych od dopuszczalnych. W okolicy węzła nastąpi zatem istotna poprawa stanu środowiska w stosunku do sytuacji obecnej, w której przebiegająca tu istniejąca dwujezdniowa droga nr 7 jest pozbawiona jakichkolwiek zabezpieczeń</p>

		<p>środowiskowych i występują bardzo duże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w okolicznej zabudowie. Budowa drogi S-7 spowoduje zatem osiągnięcie stanu zrównoważonego rozwoju w otoczeniu węzła Kiełpin. Jednocześnie warto podkreślić, że realizacja przedsięwzięcia w wybranym wariantcie jest rozwiązaniem zdecydowanie lepszym od wariantu V zarówno z funkcjonalnego, technicznego jak i środowiskowego punktu widzenia. Prowadzenie drogi ekspresowej wzdłuż Wisły nie stanowi alternatywnego wlotu/wylotu drogi w kierunku Gdańska i Północnego Mazowsza, gdyż jest wyprowadzone z istniejącej drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego jakim jest Wisłostrada. Droga ta obecnie jest bardzo przeciążona ruchem, a wprowadzenie do niej ruchu z drogi ekspresowej S7 oraz z rejonu Jabłonny i Białoleki projektowanym mostem Północnym spowodowałoby przekroczenie przepustowości i zatory ruchowe. Pod względem środowiskowym omawiany wariant V przebiegałby w bezpośrednim sąsiedztwie terenów chronionych, w tym rezerwatów przyrody „Ruska Kępa” i „Kępy kazańskie”, przecina rezerwat „Ławice Kępińskie” oraz tereny obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, co w praktyce wyklucza prowadzenie drogi ekspresowej w tym korytarzu. Rada Miasta i Gminy Łomianki uchwałą z dnia 31 maja 2007 roku zaopiniowała negatywnie wariant V.</p>
4.2	Wniosek o wyłonienie nowego wykonawcy raportu.	Wniosku nie uwzględniono. Wniosek może być rozpatrzony jedynie przez Inwestora i nie dotyczy postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia. Analizy środowiskowe zawarte w raporcie wykonano z zachowaniem należytej staranności co zostało również ocenione przez Krajową Komisję Ocen Oddziaływania na Środowisko.
5	Dodatkowo oprócz wniosków wymienionych w pkt 4.1.1- 4.1.8 i 4.2. Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinoskiej oraz Stowarzyszenie Zwykłe Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi pisma z dnia 9 listopada 2007 r., 2 lutego 2009 r., 2 marca 2009 r. złożyły poniższe uwagi:	
5.1	Nieuwzględnianie wniosków Stowarzyszenia Ochrona Puszczy Kampinoskiej oraz wyników badań społecznych na etapie tworzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.	Organ nie podziela tego stanowiska. W aktach sprawy znajdują się dowody w postaci kserokopii pism nadesłanych przez Inwestora świadczące o prowadzonej korespondencji i udzielaniu szeregu odpowiedzi zainteresowanej społeczności i zainteresowanym organom tj. Urzędowi Miasta i Gminy Łomianki, Spółdzielni Pomocy w Budownictwie Jednorodzinne „Wieża”, Stowarzyszeniu Zwykłemu „Ochrona Puszczy Kampinoskiej”, Wojewódzkiemu Zarządowi Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, Stowarzyszeniu Zwykłemu „Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami

		<p>Komunikacyjnymi” (pisma ww. były przekazywane przez Inwestora do firmy projektowej celem wykorzystania w ramach prac projektowych). Z informacji uzyskanej od projektanta wynika, że wnioski Stowarzyszenia zostały przeanalizowane, ale nie miały wpływu na zawartość merytoryczną raportu OOŚ i jego konkluzje.</p> <p>Wyniki badań społecznych firmy SMG/KRC nie mogły zadecydować o wyborze wariantu realizacyjnego, ponieważ badanie nie uwzględniło wariantów przebiegu trasy oraz uwarunkowań środowiskowych (w tym oddziaływań na obszary Natura 2000) dyskwalifikujących wariant V.</p>
5.2	Nieprawdziwe stwierdzenie w raporcie, iż przebieg trasy według wariantu V jest zgodny z przebiegiem Samorządowej Trasy Nadwiślańskiej.	Organ nie podziela tego stanowiska. Jak wynika z informacji uzyskanej od Projektanta i Inwestora wariant V powstał na podstawie szkicu przebiegu Samorządowej Trasy Nadwiślańskiej przekazanego przez Burmistrza Łomianek wykonawcy raportu; przebieg wariantu zasadniczo pokrywa się z propozycją samorządową; dokonano jedynie niewielkich korekt osi drogi wynikających z konieczności zachowania obowiązujących przepisów techniczno-drogowych, np. w zakresie minimalnych promieni łuków poziomych na drodze.
5.3	Nierzetelne wykonania analizy wielokryterialnej.	Organ nie podziela tego stanowiska. Analizę porównawczą wariantów przeprowadził zespół niezależnych ekspertów, kierując się standardowymi kryteriami porównawczymi.
5.4	Brak analizy skumulowanego oddziaływania trasy S7 oraz planowanej Trasy Legionowskiej w kontekście oddziaływania na obszary chronione, w tym głównie na obszary Natura 2000.	Organ nie podziela tego stanowiska. Trasa Legionowska przejdzie nad obszarem „Dolina Środkowej Wisły” na estakadzie, oddziaływanie tej trasy na przyrodę chronioną nie będzie więc znacząco negatywne. W raporcie OOŚ poddano wnikliwej analizie skumulowane oddziaływanie na środowisko węzła na skrzyżowaniu drogi S-7 i Trasy Legionowskiej, dochodząc do wniosku, że konieczna jest budowa ekranów akustycznych chroniących otoczenie tego węzła przed oddziaływaniem skumulowanym; ekrany te zostały wprowadzone do projektu drogi S-7.
6	3 osoby fizyczne mieszkańcy ul. Księżycowej pismami z dnia 5 i 6 listopada 2007 r., wnieśli o:	
6.1	Dokonanie wyboru wariantu III jako najtańszego i najbardziej oddalonego od zabudowy mieszkaniowej i popieranego przez organy samorządowe dzielnic Warszawa Bielany i Warszawa Bemowo.	Wniosku nie uwzględniono. Organ prowadzący procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzyskał wymagane prawem uzgodnienia: Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 kwietnia 2009 roku znak: DOOŚidk-073/7157-2/24/2009/ER/4 oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 31 marca 2009 r., znak: ZNS.713-204-4/09.PN. Stanowiska wymienionych organów uzgadniających oraz analiza przedłożonego przez Inwestora raportu

		wykazały, że realizacja wariantu II jest najkorzystniejsza zarówno dla środowiska, jak i ze względów społecznych i technicznych. Ponadto w aktach sprawy znajdują się dokumenty zawierające stanowiska Kampinoskiego Parku Narodowym. KPN zaakceptował wariant II/IIC i jednocześnie uznał za niemożliwy do zrealizowania wariant III powodujący rozczłonkowanie i utratę funkcji korytarza ekologicznego Lasu Bemowskiego przez odizolowanie znacznej jego części od Puszczy Kampinoskiej.
6.2	Poprowadzenie trasy w tunelu, przez teren lotniska Bemowo w minimalnej odległości 300 metrów od ul. Księżycowej w przypadku realizacji trasy S7 według wariantu IIB.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant II. Żądanie prowadzenia trasy w odległości ok. 200-300 m, jest zasadne tylko w sytuacji, gdyby nie zastosowano żadnych środków ochronnych przed uciążliwościami komunikacyjnymi. Analizy środowiskowe wykazały, że w wariantcie IIB nie istnieje potrzeba zastosowania zabezpieczeń w postaci tunelu lub odsunięcia trasy S-7 na odległość 300 m od ul. Księżycowej, aby zapewnić odpowiednią ochronę okolicznych mieszkańców przed uciążliwością drogi; wystarczy zastosowanie standardowych ekranów akustycznych.
6.3	Zastosowanie maksymalnych zabezpieczeń przeciwhałasowych i przeciwko rozprzestrzenianiu się drogowych zanieczyszczeń powietrza na teren osiedli mieszkaniowych przy ulicy Księżycowej w przypadku realizacji trasy S7 według wariantu IIB.	Wniosek został uwzględniony w raporcie. Zaproponowano w nim zastosowanie takich środków ochronnych, które zapewnią poziom jakości środowiska w otoczeniu drogi S-7 wymagany przepisami ochrony środowiska; dotyczy to również wariantu IIB.
6.4	Budowę pozamiejskiej obwodnicy ze strony Warszawy w celu uwolnienia mieszkańców od ruchu tranzytowego i nie wprowadzenia tego ruchu bezpośrednio pod okna domów mieszkańców osiedla przy ul. Księżycowej.	Wybrany wariant II nie będzie wywierał negatywnego oddziaływania na ul. Księżycową.
7	Urząd Gminy Izabelin pismem z dnia 9 stycznia 2009 r. wniósł o:	
7.1	Uwzględnienie zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego wsi Laski „Dąbrowa”.	Zgodnie z przepisami prawnymi, Inwestor drogowy nie ma obowiązku uwzględniania zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przy trasowaniu nowych dróg. Jednak projektowana droga praktycznie w całości swojego przebiegu uwzględniona jest w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, stanowiąc jeden z ważniejszych elementów przestrzennych i infrastrukturalnych regionu.
8	2 osoby fizyczne mieszkańcy ul. Księżycowej (lista w aktach sprawy) pismami z dnia 7.11.2007 r. wniósł o:	
	Negatywne zaopiniowanie wariantu IIB oraz II i IIC.	Wniosek uwzględniono w odniesieniu do wariantu IIB i IIC. Organ przeprowadził ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i do realizacji wybrał wariant II jako najkorzystniejszy dla środowiska.

		W toku postępowania administracyjnego uzyskał wymagane prawem uzgodnienia: Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 kwietnia 2009 roku znak: DOOŚidk-073/7157-2/24/2009/ER/4 oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 31 marca 2009 r., znak: ZNS.713-204-4/09.PN. Stanowiska wymienionych organów uzgadniających oraz analiza przedłożonego przez Inwestora raportu wykazały, że realizacja wariantu II jest najkorzystniejsza zarówno dla środowiska, jak i ze względów społecznych i technicznych.
II.	ZA WARIANTEM II	
9	64 osoby fizyczne pismami jednakowej treści z dnia 9 listopada 2007 r., 44 osoby fizyczne-mieszkańcy ulicy Księżycowej pismami jednakowej treści (lista w aktach sprawy), 21 osób fizycznych pismami tej samej treści (lista w aktach sprawy), Stowarzyszenie Poszanowania Prawa i Ekologii pismem z dnia 8 listopada 2007 r. Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym „Wieża” pismem z dnia 7.11.2007 r., 1 osoba fizyczna mieszkaniec ul. Kalinowej Łąki pismem z dnia 8.11.2007 r. wnieśli o:	
9.1	Włączenie do analizy wielokryterialnej podstawowego wariantu II z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.	Wniosku nie uwzględniono. Analizy przestrzenno-ruchowe oraz uzgodnienia z władzami m.st. Warszawy doprowadziły do ustalenia optymalnego zestawu węzłów, między innymi w przypadku wariantu II (przyjęcie węzła „Janickiego” zamiast węzła „Chomiczówka”). Zmiana rozmieszczenia węzłów pogorszy warunki obsługi komunikacyjnej w skali lokalnej, dzielnicowej i ogólno-miejskiej.
9.2	Uzupełnienie raportu o oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko poprzez sumaryczne zestawienie wszystkich negatywnych oddziaływań obiektów, które znajdują się w osiedlu Radiowo, Wólka Węglowa (w tym również oddziaływanie na gleby, spowodowanego funkcjonowaniem Cementarza Północnego) oraz proponowanego przez inwestora przebiegu trasy S7 według wariantu IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Analizy zawarte w raporcie wykazały, że nie wystąpi skumulowane oddziaływanie na środowisko drogi S-7 i innych obiektów znajdujących się w osiedlach w rejonie Radiowa i Wólki Węglowej. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2003 Nr 1, poz. 12) tło substancji, dla których określone są dopuszczalne poziomy w powietrzu, stanowi aktualny stan jakości powietrza określony przez właściwy inspektorat ochrony środowiska. W przedmiotowej sprawie właściwym inspektoratem ochrony środowiska był Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, oraz jego Delegatura w Ciechanowie. W ramach monitoringu powietrza prowadzonego przez WIOŚ wykonywane są, analizowane i gromadzone dane dotyczące poziomów stężeń wybranych zanieczyszczeń powietrza na podstawie, których dokonuje się oceny poziomów substancji w powietrzu ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin. Ze względu na ograniczoną liczbę stacji kontrolno – pomiarowych jako metodę wspomagającą i uzupełniającą techniki pomiarowe wykorzystuje

		<p>się modelowanie matematyczne. Połączenie danych pomiarowych i wyników badań modelowych pozwala na uzyskanie informacji o przestrzennym zróżnicowaniu stężeń na całym obszarze województwa mazowieckiego. Model wykorzystywany przez Inspektorat w Warszawie uwzględnia rzeźbę terenu, wpływ pól meteorologicznych zmiennych w czasie i przestrzeni na transport przemiany i depozycję zanieczyszczeń, a także dane o emisji zanieczyszczeń: punktowej, liniowej i powierzchniowej.</p> <p>Nie ma, więc podstaw by twierdzić, że stan rzeczywisty środowiska, a zwłaszcza zanieczyszczeń powietrza został przeanalizowany w niewystarczającym stopniu.</p> <p>Z przeprowadzonych analiz wynika, że przy zastosowaniu przy zastosowaniu odpowiednich urządzeń ochrony środowiska budowa i eksploatacja drogi nie spowoduje zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego, tym samym nie można mówić o skumulowanym oddziaływaniu drogi i cmentarza.</p>
9.3	Wykonanie dokładnej inwentaryzacji przyrodniczej Lasu Bemowskiego i opisanie skutków, jakie przyniesie dla środowiska degradacja północnej części tego lasu w przypadku realizacji trasy S7 według wariantów IIA, IIB, lub III (w wariantach II skutki te byłyby minimalne).	Wniosku nie uwzględniono. W ramach raportu wykonano dokładną inwentaryzację przyrodniczą Lasu Bemowskiego w granicach potencjalnej strefy oddziaływań negatywnych i opisano szczegółowo te oddziaływania oraz zaproponowano ewentualne warunki minimalizujące.
9.4	Dokładniejsze przeanalizowanie skutków społecznych jakie przyniesie ze sobą realizacja trasy ekspresowej S-7 w wariantach dotychczas nieplanowanych.	Wniosku nie uwzględniono. Zakres raportu dotyczył tylko wariantów dotychczas planowanych. Wariantów tych jest wystarczająco dużo, aby pojąć decyzję o wyborze wariantu optymalnego. W raporcie przeanalizowano skutki społeczne przedsięwzięcia z należytą dokładnością.
9.5	Uzupełnienie dokumentacji o uzasadnienie planowanych kosztów realizacji dla wariantów IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Zgodnie z przepisami w raporcie nie dokonuje się szczegółowych analiz ekonomicznych; koszty realizacji wynikają z przyjętych rozwiązań drogowych i ekologicznych, a ich uzasadnienie jest zawarte odpowiednio w projekcie budowlanym oraz w raporcie ochrony środowiska. Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, iż wariant tańszy w realizacji nie oznacza automatycznie, iż jest to wariant najbardziej ekonomiczny.
10	Dodatkowo oprócz wniosków wymienionych w pkt 9.1-9.5 44 osoby fizyczne-mieszkańcy ulicy Księżycowej pismami tej samej treści oraz Stowarzyszenie Poszanowania Prawa i Ekologii pismem z dnia 8 listopada 2007 r. wniosły o:	
10.1	Zrealizowanie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 w kierunku Gdańska według wariantu II z węzłem z Trasą Mostu Północnego	jak w pkt 9.1

	„Chomiczówka”.	
10.2	Negatywne zaopiniowanie wariantów IIA, IIB i III.	Wniosek uwzględniono. Organ przeprowadził ocenę oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, wziął pod uwagę wniosek Inwestora, uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, opinie Krajowej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko i wskazał możliwość realizacji przedsięwzięcia w wariantcie II
11	Ponadto 44 osoby fizyczne-mieszkańcy ul. Księżycowej pismami tej samej treści wniosły o:	
11.1	Uwzględnienie faktu, iż raport został wykonany w sposób nieobiektywny i nierzetelny.	jak w pkt. 4.1
11.2	Uzupełnienie raportu o skutki wyburzeń licznej zabudowy mieszkaniowej, zakładów usługowych oraz niespodziewanego i nigdy nieplanowanego bezpośredniego sąsiedztwa trasy S7 z istniejącą zabudową mieszkaniową realizowanej według wariantów IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Wyburzenia niezbędne do realizacji drogi S-7 nie będą duże, między innymi z uwagi na fakt długoletniego rezerwowania korytarza drogowego w planach zagospodarowania przestrzennego. Skutki wyburzeń nie będą więc znaczące.
11.3	Uzupełnienie raportu o analizę skutków społecznych, środowiskowych i ekonomicznych przekształcenia gruntów przeznaczonych w dotychczasowych materiałach planistycznych pod budownictwo mieszkaniowe na grunty przeznaczone pod trasę i strefy wokół trasy realizowanej według wariantów IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Analizy tego rodzaju są zawarte w raporcie i zostały uwzględnione w sumarycznej, wielokryterialnej ocenie poszczególnych wariantów.
12	SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji pismem z dnia 9 listopada 2007 r. wniosło o:	
12.1	Włączenie do analizy wielokryterialnej podstawowego wariantu II z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.	jak w pkt 9.1
12.2	Zrealizowanie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 w kierunku Gdańska w wariantcie II z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.	jak w pkt 9.1
12.3	Uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko o inwentaryzację przyrodniczą Lasu Bemowskiego i opisanie skutków, jakie przyniesie dla środowiska degradacja północnej części tego lasu w przypadku realizacji trasy S7 według wariantów IIA, IIB, lub III.	jak w pkt 9.3
12.4	Zaprojektowanie trasy ekspresowej S7 w taki sposób, aby w najmniejszym stopniu odcinała Łomianki od KPN oraz umożliwiała swobodną migrację zwierząt pomiędzy dwoma obszarami Natura 2000: Dolina Środkowej Wisły i Kampinoski Park Narodowy.	Wniosek dotyczący swobodnej migracji zwierząt uzgodniony z KPN uwzględniono w ustępie III pkt 9-13 sentencji decyzji. W raporcie zaproponowano liczne przejścia dla zwierząt w poprzek trasy S-7 zapewniające swobodny dostęp zwierząt do KPN oraz migracje zewnętrzne, między innymi do Doliny Środkowej Wisły. Dostęp do KPN dla ludzi

		został również zabezpieczony przez budowę licznych wiaduktów w poprzek trasy S-7. Wzdłuż nowej drogi powstaną ponadto liczne równoległe drogi lokalne, obsługujące przyległe tereny, w tym również od strony KPN.
12.5	Zaprojektowanie zieleni izolacyjnej na całym przebiegu trasy S7 na terenie Warszawy i Łomianek.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 16 sentencji decyzji. W raporcie przyjęto zieleni izolacyjną na całej długości drogi S-7, między innymi również w Łomiankach, o szerokości zróżnicowanej w zależności od charakteru zagospodarowania terenów przyległych.
12.6	Odrzucenie wszystkich wariantów trasy ekspresowej S7 ingerujących w Las Bemowski oraz obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły.	Wniosku nie uwzględniono. Przepisy prawne nie zakładają konieczności apriorycznego odrzucenia wariantów kolidujących z lasami lub obszarami Natura 2000; następuje to tylko na podstawie analiz zamieszczonych w raporcie. Wybrany przez Inwestora wariant II nie ingeruje w Las Bemowski i obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły. Organ uznał za słuszne argumenty przytoczone min. przez Państwową Radę Ochrony Przyrody która w swej opinii z dnia 11 lutego 2008 r. wskazuje wariant II jako wariant realizacyjny.
12.7	Zrealizowanie inwestycji przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej Euro 2012 zgodnie z obowiązującym prawem.	Wniosek ten nie dotyczy postępowania w/s wydania decyzji środowiskowej.
13	Stowarzyszenie Poszanowania Praw i Ekologii pismem z dnia 2 marca 2009 r. wniosło o:	
13.1	Włączenie do analizy wielokryterialnej podstawowego wariantu II z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.	jak w pkt 9.1
13.2	Sporządzenie aktualnej mapy (stanowiącej załącznik do Raportu) uzupełnionej o istniejącą zabudowę w Radiowie i Wólce Węglowej (ponad 300 budynków), naniesienie we właściwej skali korytarza trasy S-7 oraz stref ochronnych, zaznaczenie we właściwej skali terenów zajętych pod węzły komunikacyjne oraz stref ochronnych wokół tych węzłów. Na obecnej mapie brak jest naniesień z ostatnich 6 lat, a szerokość tras różni się wielokrotnie od danych zawartych w raporcie.	Wniosku nie uwzględniono. Mapy zamieszczone w raporcie przedstawiają zagospodarowanie przestrzenne otoczenia projektowanej drogi S-7 oraz prognozowane strefy oddziaływania w skali i dokładności odpowiedniej do dokonania oceny skutków przedsięwzięcia dla środowiska i ludzi. Dokładniejsze mapy zostaną sporządzone na dalszych etapach przygotowania inwestycji do realizacji.
13.3	Uzupełnienie raportu OOS w zakresie wpływu odprowadzania zanieczyszczonych wód opadowych do rowów na środowisko, w tym na Las Bemowski.	Wniosku nie uwzględniono. W raporcie przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na wszystkie otaczające tereny przyległe pod względem wszystkich możliwych zagrożeń, w tym również zmiany stosunków wodnych. Po analizie projektowanych środków ochrony wód stwierdzono jednak brak możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania systemu odwodnienia drogi na tereny przyległe, w tym na Las Bemowski.
13.4	Uzupełnienie raportu OOS w zakresie	Wniosku nie uwzględniono. W ramach raportu

	wpływu na środowisko zdegradowania Lasu Bemowskiego w przypadku realizacji trasy według wariantów IIB i III oraz zniszczenia naturalnej bariery chroniącej wielotysięczne osiedla przed oddziaływaniem obiektów Komunalnych w Radiowie.	wykonano dokładną inwentaryzację przyrodniczą Lasu Bemowskiego w granicach potencjalnej strefy oddziaływań negatywnych i opisano szczegółowo te oddziaływania oraz zaproponowano ewentualne środki je łagodzące. Wnioski z tych analiz przeniesiono do generalnej, wielokryterialnej oceny wariantów.
13.5	Skorygowanie treści raportu OOS w zakresie określenia wariantu IIB jako wybranego lub preferowanego, bądź też podania definicji wariantu wybranego i preferowanego.	W jednolitej treści raportu nie występuje określenie „wariant wybrany” lub „wariant preferowany”. Zgodnie z przepisami określenia te odnoszą się do decyzji Inwestora, która została zawarta w jego piśmie-wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.
13.6	Uzupełnienie raportu OOS o wykazanie obiektów o charakterze szkodliwym i uciążliwym dla środowiska i zdrowia ludzi znajdujących się na terenie osiedli Radiowo i Wólka Węglowa w przebiegu trasy S-7 według wariantów IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Analizy zawarte w raporcie wykazały, że nie wystąpi skumulowane oddziaływanie na środowisko drogi S-7 i innych obiektów znajdujących się w osiedlach w rejonie Radiowa i Wólki Węglowej. Bezprzedmiotowe jest więc umieszczanie w raporcie listy tych obiektów.
13.7	Uzupełnienie raportu OOS o faktyczny stan środowiska w rejonie Radiowa i Wólki Węglowej i wykazanie rzeczywistego tła zanieczyszczeń oraz dokonanie analizy zagrożeń dla środowiska z uwzględnieniem faktycznego stanu środowiska.	Wniosku nie uwzględniono. W raporcie zamieszczono dane o stanie środowiska w otoczeniu drogi S-7, w tym również dotyczących rejonu Radiowa i Wólki Węglowej, np. w zakresie aktualnych poziomów tła zanieczyszczeń powietrza. Zwraca się uwagę, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2003 Nr 1, poz. 12) tło substancji, dla których określone są dopuszczalne poziomy w powietrzu, stanowi aktualny stan jakości powietrza określony przez właściwy inspektorat ochrony środowiska jako stężenie uśrednione dla roku. W rozpatrywanym przypadku był to Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska i jego delegatura w Ciechanowie. Badanie i ocena jakości powietrza wykonywana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 85-95 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150). Powyższe przepisy wraz z rozporządzeniami (Dz. U. z 2009 r. Nr 5, poz. 31 i Dz. U. z 2008 r. Nr 47, poz. 281) definiują system monitoringu powietrza określają zakres i sposób badania jakości powietrza, określają minimalną liczbę stacji oraz metody i kryteria oceny. Ze względu na ograniczoną liczbę stacji kontrolno-pomiarowych jako metodę wspomagającą i uzupełniającą techniki pomiarowe wykorzystuje się modelowanie matematyczne. Połączenie danych pomiarowych i wyników badań modelowych pozwala na uzyskanie informacji o przestrzennym

		<p>zróżnicowaniu stężeń na całym obszarze województwa mazowieckiego. Model wykorzystany przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie uwzględnia rzeźbę terenu, wpływ pól meteorologicznych zmiennych w czasie i przestrzeni na transport, przemiany i depozycję zanieczyszczeń, a także dane o emisji zanieczyszczeń: punktowej, liniowej powierzchniowej. Tym samym prognozę emisji zanieczyszczeń do powietrza wykonaną na potrzeby przedmiotowego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przy wykorzystaniu metodyki referencyjnej modelowania poziomów substancji w powietrzu, szczególnie opisanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2003 r. Nr 1, poz. 12) i z uwzględnieniem danych dotyczących tła zanieczyszczeń uzyskanych od Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska należy uznać za prawidłową.</p>
13.8	<p>Uzupełnienie raportu OOS o analizę wpływu zlokalizowania węzła Janickiego (wariant IIB i III) na gazociąg wysokiego ciśnienia.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono. Gazociąg ten zostanie przebudowany w ramach przedsięwzięcia tak, że nie będzie stwarzał zagrożenia zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.</p>
13.9	<p>Uzupełnienie raportu OOS o skutki wyburzeń licznej zabudowy mieszkaniowej, zakładów usługowych oraz niespodziewanego i nigdy wcześniej nieplanowanego bezpośredniego sąsiedztwa trasy S7 z istniejącą zabudową mieszkaniową; zabudowa wielorodzinna Chomiczówka, zabudowa jednorodzinna Os. Wieża, Radiowo, Wólka Węglowa w przypadku przebiegu trasy S7 według wariantów IIB, III.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono. Ilość wyburzeń niezbędnych do realizacji drogi S-7 nie będzie duża, między innymi z uwagi na fakt zarezerwowania korytarza w rejonie w dokumentach planistycznych, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i kierunków zagospodarowania przestrzennego.</p>
13.10	<p>Uzupełnienie raportu OOS o analizę skutków społecznych, środowiskowych i ekonomicznych zniszczenia infrastruktury lotniska w przypadku realizacji trasy S7 według wariantu IIB.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono. Wariant IIB nie spowoduje zniszczenia infrastruktury lotniska Bemowo.</p>
13.11	<p>Sprecyzowanie szerokości korytarza trasy S-7 według wariantów IIA, IIB i III w Lesie Bemowskim.</p>	<p>Przyjęte szerokości korytarza trasy S-7 są zmienne na długości trasy; zaznaczono je dokładnie na mapach dołączonych do raportu.</p>
13.12	<p>Uzupełnienie raportu o wykaz zabudowań mieszkaniowych i budynków gospodarczych przeznaczonych do wyburzenia w rejonie Bielán (szczególnie rejon ul. Arkuszowej i Wólczyńskiej) w przypadku przebiegu trasy S-7 według wariantu II oraz o wykaz zabudowań i budowli przeznaczonych do wyburzenia w przypadku przebiegu trasy według wariantów IIB i III.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono. Zgodnie z przepisami na etapie decyzji środowiskowej nie jest konieczne tworzenie szczegółowych wykazów wyburzeń; wyburzenia te wynikają z przyjętego korytarza trasy S-7 zaznaczonego dokładnie na mapach dołączonych do raportu. Na następnych etapach procesu inwestycyjnego takie szczegółowe wykazy zostaną sporządzone.</p>

13.13	Dokonanie korekty zawartej w raporcie OOS tabeli 144 z uwzględnieniem rzeczywistych zagrożeń w wariantach IIA, IIB i III oraz rozwiązań technicznych minimalizujących uciążliwości, jakie stanowi tunel na Chomiczówce.	Wniosku nie uwzględniono. Zawarta w raporcie OOS tabela 144 nie wymaga wprowadzenia sugerowanych korekt.
13.14	Uzupełnienie raportu OOS w zakresie podstawy szacowania ilości odpadów (tabele 132, 133, 134 poz. 17).	Wniosku nie uwzględniono. Podstawą szacowania ilości odpadów są szczegółowe dane dotyczące ilości przewidywanych robót budowlanych.
13.15	Uzupełnienie raportu OOS o analizę skutków społecznych, środowiskowych i ekonomicznych przekształcenia gruntów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe na grunty przeznaczone pod trasę S-7 i strefy wokół trasy w przypadku realizacji trasy S7 według wariantów IIB i III.	Wniosku nie uwzględniono. Wyburzenia niezbędne do realizacji drogi S-7 nie będą duże, między innymi z uwagi na fakt długoletniego rezerwowania korytarza drogowego w planach zagospodarowania przestrzennego. Skutki wyburzeń nie będą więc znaczące.
13.16	Udokumentowanie w raporcie OOS stwierdzenia Wnioskodawcy, dotyczącego ewentualnych wyburzeń w przypadku realizacji wariantu pierwotnego z węzłem „Chomiczówka”, poprzez ujawnienie decyzji administracyjnych wyrażających zgodę na realizację budynków mieszkalnych w rezerwie pod trasę.	Raport nie zajmuje się historycznymi aspektami powstawania zabudowy w rejonie przedsięwzięcia, gdyż nie mają one wpływu na ostateczne ustalenia w decyzji środowiskowej; punktem wyjścia analiz środowiskowych jest aktualny stan środowiska, a nie jego stany historyczne.
14	19 pism tej samej treści od osób fizycznych mieszkańców ul. Arkuszowej, Kalinowej Łąki, Opalin, którymi podniesiono, iż:	
14.1	Należy włączyć do analizy wielokryterialnej podstawowy wariant II z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.	jak w pkt 9.1
14.2	Wariant IIB został wybrany przez Inwestora na podstawie analiz opartych na nierzetelnych danych zarówno w zakresie środowiskowym, społecznym jak i ekonomicznym.	Analizy środowiskowe zawarte w raporcie wykonano z zachowaniem należytej staranności, w sposób obiektywny i rzetelny. Żadne okoliczności i wiedza na tym etapie nie potwierdzają nierzetelności danych.
15	Stowarzyszenie Obronców Doliny Wisły pismem z dnia 7 listopada 2007 r. oraz 16 osób fizycznych mieszkańców Łomianek Dolnych ul. Brzegowa i Wiślana, Kępy Kiełbińskiej ul. Podwale, Warszawy ul. Pancerna wniosli o:	
15.1	Zrealizowanie inwestycji na terenie gminy Łomianki wg wariantu II.	Wniosek uwzględniono w niniejszej decyzji. W raporcie przedstawiono analizę porównawczą wariantów, na podstawie której organ ochrony środowiska określi w decyzji środowiskowej wariant optymalny dla środowiska i zdrowia ludzi.
15.2	Odrzucenie wszystkich wariantów z grupy IV i wariantu V.	Ze zgromadzonych materiałów wynika, że warianty IV i V wywierałyby istotny negatywny wpływ na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, a wobec istnienia rozwiązań alternatywnych warianty te w świetle procedury „oceny habitatowej” zgodnej z Dyrektywą Siedliskową oraz Ustawy o ochronie przyrody są niedopuszczalne.
15.3	Zaprojektowanie trasy ekspresowej S7 w taki sposób, aby w najmniejszym	W raporcie zaproponowano liczne przejścia dla zwierząt w poprzek trasy S-7 zapewniające

	stopniu odcinała Łomianki od KPN oraz umożliwiała swobodną migrację zwierząt pomiędzy dwoma obszarami Natura 2000: Dolina Środkowej Wisły i Kampinoski Park Narodowy.	swobodny dostęp zwierząt do KPN oraz migracje zewnętrzne, między innymi do Doliny Środkowej Wisły. Dostęp do KPN dla ludzi został również zabezpieczony przez budowę licznych wiaduktów w poprzek trasy S-7. Wzdłuż nowej drogi powstaną ponadto liczne równoległe drogi lokalne, obsługujące przyległe tereny, w tym również od strony KPN. Wniosek uwzględniono w części dotyczącej swobodnej migracji zwierząt w ust. III pkt 9-13 sentencji decyzji.
15.4	Zaprojektowanie odpowiednich zabezpieczeń akustycznych na odcinku pomiędzy węzłem „Legionowska” (km 0+ 000) a ulicą Zieloną (km 2+700) poprzez zastosowanie półprzekryć lub wyprofilowanych ekranów dźwiękoszczelnych zachodzących na jezdnię od strony Dąbrowy Zachodniej.	Wniosek uwzględniono w raporcie OOS. Określono w nim lokalizację zabezpieczeń akustycznych, między innymi w rejonie pomiędzy węzłem „Legionowska” (km 0+ 000) a ulicą Zieloną (km 2+700) co znalazło odzwierciedlenie w ustępie III sentencji niniejszej decyzji.
15.5	Zaprojektowanie zieleni izolacyjnej na całym przebiegu trasy S-7 na terenie Łomianek.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 16 sentencji decyzji. W raporcie przyjęto zieleni izolacyjną na całej długości drogi S-7, między innymi również w Łomiankach, o szerokości zróżnicowanej w zależności od charakteru zagospodarowania terenów przyległych.
16	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	pismem z dnia 8 listopada 2007 r. wniosło o:
16.1	Zrealizowanie inwestycji wg wariantu II.	Warunek uwzględniono. W raporcie oos przedstawiono analizę porównawczą wariantów, na podstawie której organ ochrony środowiska określi w decyzji środowiskowej wariant optymalny dla środowiska i zdrowia ludzi.
16.2	Nałożenie kompensacji przyrodniczej w związku z przebiegiem trasy S-7 przez Kampinoski Park Narodowy w postaci przeprowadzenia pod ziemią odcinka około 1-2 km napowietrznej linii energetycznej przebiegającej w okolicy Dąbrowy Leśnej na skraju kompleksu leśnego Kampinoskiego Parku Narodowego.	Wniosku nie uwzględniono. Zgodnie z przepisami ochrony przyrody kompensację przyrodniczą stosuje się w przypadku wystąpienia znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000. W raporcie w odniesieniu do wariantów przechodzących przez KPN stwierdzono nieznaczące oddziaływanie drogi S-7 na obszary Natura 2000, wobec czego nie zastosowano kompensacji przyrodniczej. Zastosowano natomiast standardowe środki łagodzące oddziaływanie drogi na przyrodę w formie przejść i ogrodzeń dla zwierząt, pasów zieleni izolacyjnej, ekranów akustycznych itp. Uzupełnienie tych środków łagodzących o skablowanie linii energetycznych nie jest celowe w związku z brakiem negatywnego oddziaływania tych linii na ptaki.
16.3	Przeprowadzenie, wyłącznie poza okresem lęgowym, czyli od 1 września do końca lutego, robót przygotowawczych polegających w szczególności na usuwaniu drzew i krzewów, wstępnej niwelacji terenu pod planowaną drogę na całej jej długości oraz rozbiórcie znajdujących się w liniach	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 8 sentencji decyzji.

	rozgraniczających inwestycję wszelkich obiektów budowlanych, w których mogą przebywać ptaki.	
16.4	Wykluczenie lokalizacji poboru mas ziemnych, kruszyw na potrzeby budowy z terenów objętych prawnymi formami ochrony przyrody określonymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.) oraz ze strefy korytowej Wisły ze względu na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.	Wniosek częściowo uwzględniono w ust. II pkt 10 sentencji decyzji. Wniosku nie uwzględniono w części dotyczącej poboru kruszywa. Nie można zakazać wykonawcy drogi pozyskiwania kruszywa naturalnego z działających w oparciu o koncesje kopalni kruszyw.
16.5	Składowanie odpadów powstających podczas przygotowawczych prac rozbiórkowych i samej budowy poza ww. formami ochrony przyrody	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 15 sentencji decyzji.
16.6	Zlokalizowanie zaplecza budowy i miejsca postoju maszyn budowlanych poza terenami zadrzewionymi lub zakrzewionymi.	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 3 sentencji decyzji.
16.7	Instalowanie wyłącznie nieprzeźroczystych, kolorowych ekranów dźwiękochłonnych.	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 2.
16.8	Wykluczenie w planie nasadzeń gatunków drzew i krzewów, których owoce i nasiona są chętnie zjadane przez ptaki, w szczególności takich gatunków jak: jarzab szwedzki, dzika róża, dzika jabłoń, bez czarny, porzecznica, rokitnik, oliwnik, śnieguliczka, głóg, cis, grab, buk, śliwa ałycza, czeremcha ptasia, drzewa owocowe, drzewa iglaste wykorzystywane przez niektóre ptaki na nocleg i założenie gniazda oraz iglaki płożące.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 14 sentencji decyzji.
16.9	Wykluczenie stosowania torfu naturalnego przy nawożeniu założonych nasadzeń na rzecz nawozu z kory drzewnej z ewentualną minimalną domieszką nawozów mineralnych.	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 16.
16.10	Zawieszenie około 500 skrzynek lęgowych, w odległości co najmniej kilkaset metrów od planowanej trasy S-7, w szczególności na terenie zadrzewień prawego brzegu Wisły w gminie Jabłonna, w Lesie Bemowskim, w Lesie Młocińskim (na zachód od ul. Pułkowej) w Lasku Lindego, w zadrzewieniach Fortu Wawrzyszew, w otulinie rezerwatu Las Bielański, na terenach zajętych przez dragowiny sosnowe na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego oraz przeprowadzanie corocznej jesienno-zimowej konserwacji skrzynek a także wykonanie naprawy około 1000 budek zawieszonych w przeszłości w Dzielnicy Bielany. Szczegółowy plan	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 17 w części dotyczącej zawieszenia skrzynek lęgowych. Ponadto nadmienia się, że działania polegające na konserwacji i naprawie skrzynek mogą być podjęte przez Towarzystwo w ramach działalności statutowej.

	rozmieszczenia skrzynek, liczba i rodzaje powinien być opracowany przez specjalistę ornitologa na etapie powstawania projektu budowlanego trasy S-7 po dokonaniu ostatecznego wyboru wariantu jej przebiegu.	
16.11	Przeprowadzenie monitoringu: a) rozbić ptaków o pojazdy samochodowe, b) wpływu trasy S-7 na siedliska zajmowane przez ptaki, w szczególności na siedliska tych gatunków ptaków, dla których na mocy Dyrektywy Ptasiej tworzone są obszary Natura 2000 (rejon Łuża, w tym tereny leśne wschodniej części Kampinoskiego Parku Narodowego w gminie Izabelin).	Wniosku nie uwzględniono. W raporcie określono szczegółowo zakres i zasady niezbędnego monitoringu przyrodniczego. Ponadto nadmienia się, że tego typu działania mogą być podjęte przez Towarzystwo w ramach działalności statutowej.
17	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze pismem z dnia 9 listopada 2007 r. wniosło o:	
17.1	Uzupełnienie wariantów „0” i „I” w zakresie ochrony przed hałasem, bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony przyrody, ruchu niezmotoryzowanego oraz transportu publicznego.	Wniosku nie uwzględniono. W raporcie określono optymalny zestaw środków ochrony przed hałasem terenów chronionych i ludzi. W oparciu o nie w sentencji decyzji określono stosowne warunki w ust. III pkt 1-5.
17.2	Realizację trasy S-7 według wariantu II w przekroju jezdniowym po jednym pasie ruchu w każdą stronę (1x2), z minimalizacją liczby węzłów drogowych i maksymalizacją odcinków prowadzonych w tunelach lub na estakadach (w przypadku braku wybrania wariantów „0” lub „I”).	Wniosku nie uwzględniono. Realizację trasy S-7 według wariantu II w przekroju jezdniowym po jednym pasie ruchu w każdą stronę (1x2), z minimalizacją liczby węzłów drogowych i maksymalizacją odcinków prowadzonych w tunelach lub na estakadach jest niezgodna z wnioskiem przez Inwestora wariantem planowanego przedsięwzięcia a organ jest zobowiązany prowadzić postępowanie w ramach wniosku.
17.3	Zmodyfikowanie przebiegu trasy S-7 według wariantu II w taki sposób, aby pas drogowy omijał Kampinoski Park Narodowy i obszary Natura 2000 oraz budowę przejść dla zwierząt i ochronę przed hałasem w zmodyfikowanym śladzie trasy.	Wniosku nie uwzględniono. Modyfikacja przebiegu trasy S-7 w wariantcie II może nastąpić jedynie w przypadku negatywnego rozpatrzenia wniosku Inwestora o zezwolenie na przejście drogi przez KPN przez Ministra Środowiska. Inwestor złożył w tym względzie stosowny wniosek.
17.4	Przeprowadzenie modernizacji ulicy Kolejowej w Łomiankach i Pułkowej w Warszawie.	Wniosku nie uwzględniono. Wniosek nie dotyczy postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie można nakładać na Inwestora obowiązków nie wynikających z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
18	Rada Samorządu Mieszkańców Wólki Węglowej i Placówki pismem z dnia 2 marca 2009 r. wniosła o:	
18.1	Negatywne zaopiniowanie wariantów III i IIB.	Wniosek uwzględniono i wzięto pod uwagę argumenty wnioskodawcy. W raporcie przedstawiono analizę porównawczą wariantów, na podstawie której organ ochrony środowiska określi w decyzji środowiskowej wariant optymalny.
18.2	Zrealizowanie inwestycji na terenie	Wniosek uwzględniono. Organ przeprowadził

	gminy Łomianki wg wariantu II/IIC .	ocenę oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, wziął pod uwagę wnioski Inwestora, uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, opinie Krajowej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko i wskazał możliwość realizacji przedsięwzięcia w wariantcie II.
18.3	Budowę ekranów akustycznych oraz posadzenie ochronnych pasów zieleni na długości osiedla Wólka Węglowa.	Wniosek uwzględniony w ust. III pkt 1 i 16 sentencji decyzji. W raporcie przewidziano budowę ekranów akustycznych i pasów ochronnych na długości osiedla Wólka Węglowa.
18.4	Przedłużenie estakady od węzła „Wólka Węglowa” lub poprowadzenia trasy w głębokim wykopie w celu zapewnienia przejezdności ulicy Wólczyńskiej na tym odcinku.	Wniosku nie uwzględniono. Z informacji uzyskanej od Projektanta wynika, że projekt drogowy przewiduje przełożenie ul. Wólczyńskiej na drugą stronę trasy S-7 i doprowadzenie jej do projektowanej ul. Czcionki, którą będzie można dojechać do Mościsk lub do ul. Wóycickiego. Ulica Wólczyńska będzie więc przejezdna.
18.5	Zminimalizowanie uciążliwości prac budowlanych w rejonie osiedli Wólka Węglowa i Placówka, w tym rozwiązanie problemu przewożenia sprzętu budowlanego przez teren osiedli Wólka Węglowa.	Wniosku nie uwzględniono. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że problem zostanie rozwiązany na etapie wykonywania prac budowlanych.
18.6	Włączenie do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko potrzeby budowy kanalizacji w obszarze osiedli Wólka Węglowa i Placówka.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wykracza poza postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie można nakładać na Inwestora obowiązków nie wynikających z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
19	Wójt Gminy Stare Babice pismem z dnia 13 stycznia 2009 r. wniósł o zrealizowanie inwestycji wg wariantu II oraz podniósł, iż:	
19.1	We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w raporcie nie wskazano wariantu preferowanego.	W raporcie OOS rzeczywiście nie wskazano wariantu preferowanego przez Inwestora, wskazano natomiast wariant wybrany do dalszego projektowania inwestycji, a następnie do realizacji czyli wariant II przedsięwzięcia. Uczynił to również Inwestor w piśmie z dnia 16 stycznia 2008 r. (pismo w aktach sprawy).
19.2	Konieczność zastosowania w wariantcie II rozwiązań technicznych (droga w wykopie oraz w tunelu) zmniejszających do niezbędnego minimum uciążliwość ruchu drogowego dla pobliskich osiedli Warszawa Bemowo i Warszawa Chomiczówka.	Warunek został uwzględniony w ustępie III pkt 3 oraz 4 sentencji decyzji.
20	II Żoliborska Spółdzielnia Mieszkaniowa pismem z dnia 6 listopada 2007 r., Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „WIRNIK”; wniósł o: Negatywne zaopiniowanie wariantu IIB	jak w pkt. 18.1
III	WNIOSKI O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU NA PRAWACH STRON	
21	Pani Jadwiga Janiak, Pan Hubert Siekierski pismami z dnia 8 listopada 2007 r. złożyli: Wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony	Wnioskodawca w wybranym wariantcie II nie jest stroną postępowania.

	w wariantcie IIB i III.	Art. 10 § 1 Kpa określa obowiązek organu dotyczący zapewnienia stronom czynnego udziału w postępowaniu administracyjnym jednakże zasadzie tej nie towarzyszą regulacje przewidujące wydawanie przez organy administracji w toku postępowania rozstrzygnięć w tym zakresie. Organ zagwarantował Stronom wykorzystywanie wszelkich uprawnień strony, jakie przysługują im na podstawie Ustawy OOS oraz Kpa. Na podstawie art. 9 Kpa, organ administracji publicznej wypełnił zobowiązanie do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Z uwagi na fakt, że stron postępowania było więcej niż 20 Strony były informowane poprzez zawiadomienia o czym była mowa w uzasadnieniu decyzji.
IV	32 WNIOSKI O UDOSTĘPNIANIU INFORMACJI O ŚRODOWISKU I JEGO OCHRONIE	
V	UCHWAŁA NR 1/02/2009 ZEBRANIA CZŁONKÓW KOŁA PLATFORMA OBYWATELSKA RP W ŁOMIANKACH Z DNIA 03.02.2009 R. POSTULUJĄCĄ SZYBKIE WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA PRZEDMIOTOWEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.	

Poza terminem 21 dni uwagi i wnioski złożyli: 798 szt. wniosków- petycji (wpłynęły w dniu 20.07.2007 r.), Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym „Wieża” (pismo z 25.01.2007 r., 20.04.2007 r., 30.01.2008 r., 14.04.2008r.), Stowarzyszenie Zwykłe „Ochrona przed Powodzią i Zagrożeniami Komunikacyjnymi” (pismo z 28.03.2007 r., 25.04.2008 r., 16, 17.07.2008 r.), Stowarzyszenie Poszanowania Prawa i Ekologii (pismo z 27.07.2007 r., 09.06.2008 r., 17 i 27.07.2008 r., 05.11.2008r.), BaRGo Sp. z o.o., Dziekanów Polski, ul. Kolejowa 223, 05-092 Łomianki (pismo z 18.02.2008 r.), Pan Robert Hermanowski (email z 10.03.2008r.), Pan Zbigniew Jachnis (pismo wpłynęło 26.03.2008 r.), Pan Roman Radałowicz (pismo z 14.03.2008 r.), Samorząd Mieszkańców Osiedla Chomiczówka Północ (pismo z 20.03.2008r.), Stowarzyszenia: Ochrona Puszczy Kampinoskiej, (pismo z dnia 4.06.2007r., 04.07.2008r., 08.07.2008r., 04.07.2008r., 17.07.2008r., 22.09.2008r.,), Pan Witold Galecki (pismo z 13.03.2008 r.), 451 podpisów pod listem otwartym i petycją skierowaną do Wojewody Mazowieckiego Jacka Kozłowskiego (pismo z 26.09.2008 r.), SISKOM (pismo z 6.02.2007 r., 13.09.2008 r.), Spółdzielnia Mieszkaniowa Wola Zarząd (pismo z 21.01.2009 r.), Stowarzyszenie Obrońców Doliny Wisły (pismo z dnia 05.02.2007 r., 05.10.2007 r.), 24 wnioski jednakowej treści mieszkańców ul. Arkuszowej, Kalinowej Łąki (pisma z dnia 31.07.2007 r., i 08.08.2007r.) Liga Ochrony Przyrody Zarząd Okręgu Stołecznego (pismo z dnia 02.02.2007 r.), Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dnia 15 marca 2007 r.), Stowarzyszenie EKO-BLIZNE-GROTY (pismo z dnia 05.02.2007 r.), Spółdzielnia Mieszkaniowa Groty (pismo z dnia 06.02.2007 r.), Mieszkańcy Dziekanowa Nowego (pismo z dnia 11.06.2007 r.), Mieszkańcy osiedla przy ul. Księżycowej (pismo z dnia 09.04.2008r.), Zebranie osiedli „Dąbrowa Zachodnia „ i „Równoległa” w Łomiankach (pismo z dnia 20.06.2007 r.), Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciw Degradacji (pismo z dnia 08 i 12.02.2007 r., 10.05.2008 r.), Burmistrz Łomianek pismo z 28.03.2007 r., 07.05. 2007 r. wraz z uchwałą z 27.03.2007 r., 30.07.2007 r., 16.01.2008 r.), Burmistrz Dzielnicy Bielany (pismo z 14.11.2007r., 09.02.2007r., 05.03.2007 r.), Wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz (pismo z .22.02.2008 r.), Burmistrz dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy (pismo z dnia 14.01.2008 r.), II Żoliborska Spółdzielnia Mieszkaniowa (pismo z 14.02.2007 r.), Samorząd Mieszkańców Radiowo (pismo z dnia 08.02.2007 r.), Wspólnota Mieszkaniowa ul. Maszewska 37 (pismo z 07, 09, 14.02.2007 r.), Wspólnota Mieszkaniowa

ul. Esej 19 (pismo z 14.02.2007 r.), Stowarzyszenia: Ochrona Puszczy Kampinoskiej, Ochrona Przed Powodzią i Zagroženiami Komunikacyjnymi, Ekologiczne Mieszkańców i Przyjaciół Dąbrowy Leśnej (pismo z 11.06.2008 r.), Wspólnota Mieszkaniowa „Księżycowa 56, 58” (pismo z 27.03.2008r.), 184 wnioski od osób fizycznych, Komitet Osiedlowy Maki III przy ul. Kasjopei (e-mail z dnia 09.03.2009 r.), Stowarzyszenie „krajowa7.pl” (pismo z dnia 11.07.2008r.), Stowarzyszenie Zielona Chomiczówka Przeciw Degradacji (pismo z dnia 12.02.2007r., 08.02.2007r.), Zarząd Dzielnicy Ursynów Miasta Stołecznego Warszawy (pismo z dnia 12.09.2008r.).

Stosownie do art. 32 ust. 1a Póś uwagi i wnioski złożone poza terminem „21 dni” pozostawia się bez rozpatrzenia.

W ramach procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Póś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Póś, Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne (złożono 32 wnioski o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie - w aktach sprawy) i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych przeprowadził w dniu 20 lutego 2008 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy). Zawiadomienie o rozprawie doręczono w trybie art. 49 Kpa. Protokół z rozprawy umieszczono na stronie internetowej organu w dniu 21 lutego 2008 r. (potwierdzenie w aktach sprawy).

W związku z przedłużającą się procedurą związaną z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Czostków – Trasa Armii Krajowej w Warszawie (wniosek z 18.01.2007 r., znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/26/2007), działając na mocy pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie zwrócił się z wnioskiem do organu o nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności, stosownie do art. 108 Kpa tj. ze względu na nadrzędny interes społeczny, w tym ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu. Budowa omawianej drogi jest działaniem służącym realizacji tej polityki. Jednym z celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. zawartych w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r., będzie „Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym”. W zakresie transportu „Strategia..” zakłada podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacji sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Budowa nowego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska o parametrach technicznych drogi ekspresowej i przełożenie istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 7 na nowy ślad pozwoli na dostosowanie drogi do prognozowanego na rok 2030 natężenia ruchu wylotowego, usunie tym samym występujące już obecnie częste niedrożności. Stworzy to warunki do komfortowego dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach a także ułatwi dojazd do miasta mieszkańców gmin sąsiadujących z Warszawą. Zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych będzie miało olbrzymi wpływ na poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz pieszych. Omawiana droga będzie także stanowić uzupełnienie projektowanej ekspresowej obwodnicy miasta Warszawy.

Ponadto projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Jest ważny z punktu widzenia EURO 2012 - realizacja wszystkich odcinków w ciągu drogi ekspresowej S7 zapewni połączenie Warszawy z Trójmiastem. Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Czostków – Trasa AK wpisana jest na listę projektów „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013” (POIiŚ), gdzie uzasadnieniem budowy jest jej strategiczny charakter i zgodność z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” oraz celem głównym POIiŚ „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi GDDKiA wykonanie zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony.

W związku z powyższym, uznając wniosek strony za zasadny organ prowadzący postępowanie w sentencji decyzji wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przedstawione warunki należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

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

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Warszawie,
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa;
3. aa.

Do wiadomości:

1. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa;
2. Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Żelazna 79 00-875 Warszawa;
3. DHV Polska Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia maja 2009 roku, znak RDOŚ-14-WOOS-6613-002/08/bp

C h a r a k t e r y s t y k a p r z e d s i ę w z i ę c i a p n . :

Budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie według wariantu II

I. INWESTOR

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana droga ekspresowa S-7 w wybranym wariantcie II będzie pokrywać z przebiegiem istniejącej dwujezdniowej drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Kiełpin (Łomianki). Dalej korytarz dla trasy S7 będzie przebiegać od węzła „Kiełpin” po zachodniej stronie terenów zabudowanych w Łomiankach, a następnie wykorzystywać będzie pas terenu rezerwowany w dawnym ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy dla trasy NS. Następnie droga S-7 przechodzić będzie przez dzielnice Warszawa-Bielany po zachodniej stronie Cmentarza Komunalnego na Wólce Węglowej i dalej pomiędzy osiedlem Chomiczówka a Fortem Wawrzyszew. Następnie w dzielnicy Warszawa-Bemowo trasa S-7 będzie przebiegać wschodnim skrajem Lotniska na Bemowie i dalej pomiędzy osiedlem Bemowo a Fortem Bema do projektowanego węzła z Trasą Armii Krajowej. Następnie droga S-7 prowadzona będzie w projektowanym korytarzu Trasy Armii Krajowej w kierunku zachodnim.

III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Korytarz projektowanej drogi S-7 w wybranym wariantcie II przecinać będzie następujące istniejące ulice miejskie: Wólczyńską, Arkuszową, Kwitnącą i Księżycową, oraz sieć uliczek dojazdowych na Chomiczówce, następnie Piastów Śląskich, Powstańców Śląskich i Księcia Bolesława.

Długość projektowanej trasy wg wariantu II wyniesie 22,534 km i obejmuje odcinek projektowanej drogi S-7 od km -9+866 do km 12+668, przy czym długość odcinka drogi S-7 od węzła „Kiełpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wyniesie 12,668 km, a od węzła „Kiełpin” do Czosnowa 9,866 km. W węzle „Kiełpin” przyjęto projektowany kilometraż 0+000, który narasta w kierunku Trasy AK; w kierunku Czosnowa kilometraż ma wartości ujemne, zmniejszające się w miarę oddalania się o tego węzła.

Na całej długości trasy przyjęto przekrój poprzeczny 2x3 pasy ruchu.

Na odcinku objętym przedsięwzięciem droga S-7 posiadać będzie 8 następujących węzłów:

- Czosnów (-9+600 km- projektowany)

- Palmiry (-6+100 km - projektowany)
- „Kiełpin” (0+000 km – projektowany, zespolony)
- „Kolejowa” (0+750 km – projektowany, zespolony)
- „Wólka Węglowa” (6+700 km – projektowany, zespolony)
- „Janickiego” (7+700 km – projektowany, zespolony)
- „Gen. Maczka” (10+200 km – projektowany)
- „NS” (12+350 km – projektowany).

Charakterystykę poszczególnych węzłów oraz odległości międzywęzłowych podaje poniższa tabela:

Tabela 4 Charakterystyka węzłów wg Wariantu II

L.p.	Nazwa węzła	Klasa ulicy poprzecznej	Odległość między osiami ulic poprzecznych w km	Typ węzła	Powiązania
1.	Czosnów	Z	0,28	WB	Wszystkie relacje ruchowe
2.	Palmiry	G	3,47		
3.	„Kiełpin”	Z (ulica Warszawska)	6,11	WB	Wszystkie relacje ruchu, zapewnione przez projektowany zespół węzłów „Kiełpin”-„Kolejowa”
			0,60		
4.	„Kolejowa”	G (Trasa Legionowska)	6,11	WB	
5.	„Wólka Węglowa”	G (Ul. Wójcickiego)	0,98	WB	
6.	„Janickiego”	GP/Z (Trasa MP i ulica Janickiego)	2,51	WB	Wszystkie relacje ruchowe, zapewnione przez zespół węzłów „Wólka Węglowa” – „Janickiego”
7.	„Gen. Maczka”	GP/Z (ulica Gen. Maczka i ulica Wrocławska)	2,15	WB	Wszystkie relacje ruchowe
8.	„NS”	S (Trasa AK)		WA	Wszystkie relacje ruchu pomiędzy drogą S-7 a Trasą AK (drogą S-8) oraz ulicą miejską NS (klasy GP)

W wybranym wariantcie II przyjęto następujące rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe:

- na odcinku Czosnów – Łomianki droga ekspresowa S-7 prowadzona jest istniejącym śladem. Droga poszerzana jest do przekroju 2/3 (3 pasy ruchu w każdym kierunku).
- nad ulicami wjazdowymi do Łomianek w Kiełpinie (ciąg ulic Konopnickiej – Warszawskiej oraz ulica Kolejowa) jezdnie główne drogi przechodzą na estakadzie; posiadają po 3 pasy ruchu,
- na odcinku od węzła „Kolejowa” do rejonu ulicy Wóycickiego droga prowadzona jest w zasadzie w poziomie terenu (3 pasy ruchu w każdym kierunku), za wyjątkiem trzech miejsc, gdzie niweleta jest podnoszona dla przepuszczenia lokalnych ulic (Sierakowskiej i Wiślanej w Łomiankach i Estrady na Bielanach),
- nad ulicą Wóycickiego oraz w węźle „Janickiego” droga przechodzi na estakadzie (w rejonie węzła 2 pasy ruchu w każdym kierunku).
- W węźle „Janickiego” łącznica z Trasy Mostu Północnego z kierunku wschodniego na południe prowadzona jest w wykopie;
- w rejonie osiedla Chomiczówka oraz w węźle „Gen. Maczka” jezdnie główne trasy drogi S-7 prowadzone są w tunelu, a na dojazdach do niego w wykopie;
- na terenach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową Bemowa droga S-7 aż do rejonu węzła z Trasą AK (węzeł „NS”) zaprojektowana jest w tunelu a dojazdy do niego w wykopie.

Poszczególne węzły zaprojektowane są następująco:

1. Węzeł „Czosnów” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu WB „półkoniczynka”; droga poprzeczna (powiatowa) prowadzona jest wiaduktem, wymiana ruchu odbywa się przez 2 skrzyżowania skanalizowane po obu stronach estakady.

2. Węzeł „Palmiry” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu WB „półkoniczynka”; droga poprzeczna (powiatowa) prowadzona jest wiaduktem, wymiana ruchu odbywa się przez 2 skrzyżowania skanalizowane po obu stronach estakady.

3. Węzeł „Kiełpin” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu „karo”; droga S-7 poprowadzona jest na estakadzie. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie jezdni ulicy Konopnickiej-Warszawskiej na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną,

4. Węzeł „Kolejowa” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu „karo”; droga S-7 poprowadzona jest na estakadzie. Razem z węzłem „Kiełpin” stanowią zespół węzłów połączonych jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie jezdni ulicy Kolejowej i Trasy Legionowskiej na skrzyżowaniu typu rondo.

5. Węzeł „Wólka Węglowa” zaprojektowano jako węzeł typu „karo”, droga S-7 prowadzona jest na estakadzie. Odległość od następnego węzła wynosząca 0,99 km spowodowała, że między węzłem „Wólka Węglowa” a węzłem „Janickiego” zaprojektowano jezdnie zbierająco – rozprowadzające.

6. Węzeł „Janickiego” zaproponowany został jako trypoziomowy. Droga S-7 przechodzi na estakadzie. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie jezdni Trasy Mostu Północnego i ulicy Janickiego (prowadzonych w rejonie węzła typu „karo” na niewysokim nasypie) na skrzyżowaniu, z tym, że relacja lewoskrętna ze wschodu na południe poprowadzona jest bezkolizyjną łącznicą zaprojektowaną w poziomie „-1” pod skrzyżowaniem.

7. Węzeł „Gen. Maczka” zaprojektowano jako dwupoziomowy typu „karo”; droga S-7 poprowadzona jest w wykopie. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie jezdni ulicy Gen. Maczka i Wrocławskiej na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną;

8. Węzeł „NS” jest węzłem trypoziomowym całkowicie bezkolizyjnym. Jezdnie Trasy AK (drogi S-8) przechodzą w wykopie. Jezdnie drogi S-7 oraz ulicy NS (miejskiej ulicy klasy GP) przechodzą górą nad wykopem.

W rozwiązaniach drogi S-7 wg Wariantu II przyjęte zostały następujące parametry przekroju poprzecznego:

jezdnie główne

- szerokość pasa ruchu – 3,5m
- szerokość pasa awaryjnego – 2,5m
- szerokość opasek wewnętrznych – 0,5m
- szerokość pasa rozdziału łącznie z opaskami wewnętrznymi – 5,0m

łącznice P1

- szerokość jezdni – 4,5m
- szerokość opaski wewnętrznej – 0,5m
- szerokość opaski zewnętrznej – 1,0 m

łącznice P2

- szerokość jezdni – 7,0m
- szerokość opaski wewnętrznej – 0,5m
- szerokość opaski zewnętrznej – 0,5m

łącznice P3

- szerokość jezdni – 7,0m
- szerokość opaski wewnętrznej – 0,5m
- szerokość pasa awaryjnego – 2,0m

Pasy awaryjne zaprojektowane są na całej długości północnego wylotu drogi S-7.

Szerokość w liniach rozgraniczających jest zmienna i wynosi zasadniczo 60–85 m. Szerokości te ulegają zwiększeniu w rejonie węzłów oraz w rejonie lokalizacji zbiorników retencyjnych związanych z odwodnieniem trasy oraz innych niezbędnych urządzeń.

Obsługa terenów położonych w otoczeniu trasy odbywa się wyłącznie poprzez węzły drogowe. Powiązania funkcjonalno - przestrzenne pomiędzy terenami położonymi po obu stronach trasy zapewniono w sposób następujący:

- na terenie gminy Czosnów zaprojektowane są po obu stronach trasy dwukierunkowe jezdnie serwisowe o szerokości 5m, z lokalnymi przewężeniami do 3m. Jezdnie te podłączone są do istniejącego i projektowanego układu drogowego wzdłuż drogi ekspresowej,
- na obszarze Łomianek zaprojektowane są po obu stronach trasy dwukierunkowe jezdnie serwisowe o szerokości 5m, podłączone do układu ulicznego w węźle „Kielpin”. Kontakty obszarów położonych po obu stronach drogi odbywają się poprzez zaprojektowane pod trasą dwie ulice dojazdowe włączone w ciąg ulicy Sierakowskiej i Wiślanej. Odległość pomiędzy ulicą Wiślaną i Sierakowską wynosi około 1 km;
- w rejonie północnej granicy Cmentarza na Wólce Węglowej, zaprojektowane jest połączenie pomiędzy ulicą Dziekanowska i Estrady. Projektowany łącznik przechodzi pod trasą drogi S-7. Ciąg ulic Dziekanowska – Estrady i posiada skrzyżowanie z ulicą Trenów;

- obszar Wólki Węglowej obsługany jest przez istniejącą ulicę Wólczyńską i jej przedłużenia do ulicy Trenów projektowanej jako nowy ciąg pomiędzy trasą drogi S-7 a granicą Cmentarza;
- na terenie Radiowa i Chomiczówki przecięte trasą ulice lokalne i dojazdowe podłączone zostały do istniejącego układu drogowego w dzielnicy Bielany;
- przez osiedle Bemowo trasa poprowadzona jest w tunelu, co pozwala na swobodne przejścia pomiędzy osiedlem mieszkaniowym a terenami Fortu Bema. Powiązanie kołowe zapewnia ulica Księcia Bolesława przeprowadzona na tunelu drogi S-7.

Na trasie S-7 nie ma na urzędzeń dla komunikacji zbiorowej. Jest natomiast możliwość prowadzenia po trasie komunikacji autobusowej, która posiadałaby przystanki w węzłach na trasach poprzecznych.

Sposób odwodnienia drogi S-7 określono następująco:

1. Odcinek od Trasy „NS” do lotniska Bemowo przebiega pod powierzchnią terenu, w tunelu i w wykopie. Na odcinku tym będzie wybudowana kanalizacja deszczowa, podziemne rurowe zbiorniki retencyjne oraz pompownie deszczowe. Odbiornikiem ścieków opadowych będzie istniejąca w tym rejonie miejska sieć kanalizacyjna, a głównym odbiornikiem może być kolektor ogólnospławny MPWiK w ul. Powstańców Śląskich.
2. Kolektor ten, w rejonie ul. Radiowej mający średnicę 2,0 m i zagłębienie około 6 m, może stanowić poważną przeszkodę dla budowy tunelu drogowego pod Bemowem.
3. Odcinek od lotniska Bemowo do Fortu Wawrzyszew przebiega częściowo po powierzchni terenu, a częściowo w wykopie. Na odcinku tym będzie wybudowana kanalizacja deszczowa, podziemne rurowe zbiorniki retencyjne oraz pompownie deszczowe. Odbiornikiem ścieków opadowych może być istniejący w ul. Arkuszowej kanał ogólnospławny MPWiK, w tym rejonie posiadający średnicę 1,0 m.
4. W przypadku nie uzyskania zgody MPWiK na odprowadzenie ścieków do kanału w ul. Arkuszowej, w rejonie skrzyżowania z ul. Arkusową zostanie zlokalizowana oczyszczalnia ścieków opadowych, z której oczyszczone ścieki będą odprowadzane do istniejącego rowu melioracyjnego, prowadzącego w kierunku zachodnim do strugi o nazwie Lipkowska Woda. Oczyszczalnia będzie składać się z otwartego lub podziemnego zbiornika retencyjnego i separatora.
5. Odcinek od ul. Arkuszowej do cmentarza na Wólce przebiega po estakadach i nasypach. Na odcinku tym będzie wybudowana kanalizacja deszczowa, podwieszona pod estakadami, a na nasypie kanalizacja deszczowa w pasie dzielącym jezdni. Ścieki będą doprowadzone do 4 oczyszczalni ścieków opadowych zlokalizowanych na terenie Wólki Węglowej. Oczyszczone ścieki będą odprowadzane do 2 istniejących rowów melioracyjnych, prowadzących w kierunku zachodnim do strugi o nazwie Lipkowska Woda. Oczyszczalnie będą składać się z otwartych lub podziemnych zbiorników retencyjnych i separatorów.
6. Odcinek trasy od cmentarza na Wólce do Dąbrowy przebiega głównie po terenie, tylko lokalnie przechodzi nad ulicami Dziewanowską i Wiślaną krótkimi

- estakadami. Odwodnienie drogi będzie tu powierzchniowe do rowów przydrożnych. Ścieki będą doprowadzone do dwóch oczyszczalni ścieków opadowych, zlokalizowanych na obu brzegach Kanału Młocińskiego, prowadzącego do Wisły, który będzie odbiornikiem oczyszczonych ścieków. Oczyszczalnie będą składać się z otwartych zbiorników retencyjnego i separatorów.
7. Na odcinku trasy przebiegającym wzdłuż Dąbrowy do węzła „Kiełpin” projektowana droga przebiega częściowo po terenie, a przez teren zabudowany po estakadzie. Odcinek niski będzie odwadniany powierzchniowo do rowów przydrożnych, natomiast z estakady ścieki zostaną sprowadzone kanalizacja deszczową w kierunku południowym, do odcinka niskiego, gdzie zostaną zlokalizowane dwie oczyszczalnie ścieków opadowych. Oczyszczalnie będą składać się z otwartych zbiorników retencyjnego i separatorów. Odbiornikiem oczyszczonych ścieków będą istniejące rowy melioracyjne, prowadzące w kierunku zachodnim przez pola do Kampinosu.
 8. Na odcinku od węzła „Kiełpin” przez Dziekanów do Czosnowa projektowana droga przebiega praktycznie w poziomie terenu. Istniejąca droga jest tu odwadniana do rowów przydrożnych, w których wsiąka w ziemię. Projektowana droga będzie również odwadniana powierzchniowo do rowów przydrożnych. Rowami ścieki dopłyną do oczyszczalni, składających się z separatorów i zbiorników retencyjno – infiltracyjnych. W zbiornikach oczyszczone ścieki wsiąkną w ziemię.

Projektowana droga S-7 na początku w rejonie Czosnowa przebiega wśród pól i obszarów rolniczych. Następnie wchodzi w obszar zurbanizowany z dominacją roślinności ruderalnej do węzła „Kolejowa”. Dalej trasa drogi przebiega w sąsiedztwie Puszczy Kampinoskiej oraz na jej styku z Lasem Młocińskim. Od Wólki Węglowej, aż do węzła „NS”, planowana trasa przebiega w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, gdzie ponownie dominuje roślinność ruderalna. Droga przejdzie w tunelach przez wielkomiejską wysoką zabudowę mieszkaniową osiedli Chomiczówka i Bemowo.

**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Aleksandra Atłowska