

DHV POLSKA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 41
tel. 606-28-02
fax 606-28-03



RAPORT

O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE
PÓŁNOCNEGO WYLOTU Z WARSZAWY DROGI
EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA

WERSJA UJEDNOLICONA

TOM I:

STRESZCZENIE

W JEZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Warszawa, listopad 2008 r.

DANE OGÓLNE

Obiekt budowlany: droga krajowa ekspresowa nr S7, odcinek Kazuń – Warszawa (do Trasy Armii Krajowej włącznie), od km proj. –13+000 do km +12+668

Lokalizacja: województwo mazowieckie, powiaty nowodworski i warszawski zachodni, gminy Czosnów, Izabelin i Stare Babice, m. i gm. Łomianki oraz i m. st. Warszawa (na prawach powiatu), dzielnice: Bielany i Bemowo

Rodzaj przedsięwzięcia: budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska

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

Jednostka wykonująca STEŚ: DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

Jednostka wykonująca ROŚ: DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

Zespół autorski ROŚ:

| Funkcja osoby | Imię i nazwisko | Zakres prac |
|---------------|----------------------------------|---|
| Kierownik | mgr inż. Marta Podedworna-Łuczak | część opisowa, przyroda, odpady |
| Ekspert | dr hab. Jan Matuszkiewicz | flora |
| Ekspert | dr Wiesław Nowicki | awifauna |
| Ekspert | dr Jerzy Romanowski | fauna |
| Ekspert | mgr inż. Anna Kowalska | flora, część rysunkowa |
| Ekspert | dr inż. Tadeusz Wójcicki | hałas, ekrany akustyczne, część opisowa |
| Ekspert | mgr inż. Przemysław Pajewski | emisje do powietrza |
| Ekspert | mgr inż. Beata Kańska | zielen, część rysunkowa |
| Ekspert | mgr inż. Marcin Zalewski | część rysunkowa |

Objaśnienia skrótów:

STEŚ – studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe trasy wylotowej S-7 w kierunku Gdańska
ROŚ – raport o oddziaływaniu (przedsięwzięcia) na środowisko

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| 1. WSTĘP | 7 |
| 1.1. Przedmiot opracowania | 7 |
| 1.2. Podstawa formalna opracowania | 7 |
| 1.3. Cel i zakres opracowania | 7 |
| 2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA | 7 |
| 2.1. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia | 7 |
| 2.2. Cel przedsięwzięcia | 7 |
| 2.3. Główne cechy planowanego przedsięwzięcia / warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 | 8 |
| 2.3.1. Uwagi ogólne | 8 |
| 2.3.2. Wariant polegający na nie realizowaniu przedsięwzięcia – Wariant „0” | 9 |
| 2.3.3. Wariant I | 9 |
| 2.3.4. Wariant II | 10 |
| 2.3.5. Wariant IIA | 10 |
| 2.3.6. Wariant IIB | 10 |
| 2.3.7. Wariant IIC | 10 |
| 2.3.8. Wariant III | 10 |
| 2.3.9. Wariant IVA | 11 |
| 2.3.10. Wariant IVB | 11 |
| 2.3.11. Wariant IVC | 11 |
| 2.3.12. Wariant V | 11 |
| 3. OPIS ELEMENTÓW ŚRODOWISKA | 12 |
| 3.1. Położenie geograficzne | 12 |
| 3.2. Warunki klimatyczne | 12 |
| 3.3. Wody | 13 |
| 3.3.1. Wody powierzchniowe | 13 |
| 3.3.2. Wody podziemne | 13 |
| 3.4. Powierzchnia ziemi | 13 |
| 3.4.1. Rzeźba terenu | 13 |
| 3.4.2. Gleby | 13 |
| 3.5. Hałas | 14 |
| 3.6. Budowa geologiczna i kopaliny | 14 |
| 3.7. Świat roślinny i zwierzęcy | 14 |
| 3.7.1. Wstęp | 14 |
| 3.7.2. Wariant bezinwestycyjny – Wariant „0” i Wariant I | 16 |
| 3.7.3. Wariant II i IIC | 17 |
| 3.7.4. Wariant II A | 19 |
| 3.7.5. Wariant II B | 20 |
| 3.7.6. Wariant III | 22 |
| 3.7.7. Wariant IVA | 24 |
| 3.7.8. Wariant IVB | 26 |

| | | |
|--------------|---|-----------|
| 3.7.9. | Wariant IVC | 28 |
| 3.7.10. | Wariant V | 31 |
| 3.8. | Obszary prawnie chronione | 33 |
| 3.8.1. | Uwagi ogólne | 33 |
| 3.8.2. | Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinoska”, Kampinoskiego Parku Narodowego i rezerwatu Biosfery | 33 |
| 3.8.3. | Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Ostoja Kampinoska” | 34 |
| 3.8.4. | Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” | 34 |
| 3.8.5. | Charakterystyka pozostałych obszarów chronionych | 34 |
| 3.9. | Powiązania międzyobszarowe | 36 |
| 3.10. | Walory krajobrazowe i rekreacyjne | 36 |
| 3.11. | Zagospodarowanie przestrzenne | 37 |
| 3.12. | Ogólna ocena stanu środowiska | 37 |
| 4. | OPIS ZABYTKÓW PRAWNIE CHRONIONYCH | 38 |
| 4.1. | Archeologiczne obiekty chronione | 38 |
| 4.2. | Uwagi ogólne | 38 |
| 4.3. | Wariant zerowy | 38 |
| 4.4. | Wariant inwestycyjny | 38 |
| 4.5. | Wariant najbardziej korzystny dla środowiska | 39 |
| 4.6. | Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 | 39 |
| 4.6.1. | Uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia w obszarach NATURA 2000 | 39 |
| 4.6.2. | Analiza oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej na obszary NATURA 2000 – uwagi ogólne | 39 |
| 4.6.3. | Wariant I | 39 |
| 4.6.4. | Warianty II, IIA, IIB oraz IIC i III | 40 |
| 4.6.5. | Warianty IVA, IVB, IVC | 40 |
| 4.6.6. | Wariant V | 40 |
| 4.6.7. | Podsumowanie | 41 |
| 4.7. | Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajowy system obszarów chronionych. | 41 |
| 4.7.1. | Wariant I | 41 |
| 4.7.2. | Warianty II, IIC | 41 |
| 4.7.3. | Wariant IIA | 42 |
| 4.7.4. | Wariant IIB | 42 |
| 4.7.5. | Wariant III | 42 |
| 4.7.6. | Naruszenie granic Kampinoskiego Parku Narodowego – warianty II - III | 42 |
| 4.7.7. | Wariant IVA | 42 |
| 4.7.8. | Wariant IVB | 42 |
| 4.7.9. | Wariant IVC | 43 |
| 4.7.10. | Wariant V | 43 |
| 4.8. | Oddziaływanie przedsięwzięcia na powiązania międzyobszarowe. | 43 |
| 4.8.1. | Uwagi ogólne | 43 |
| 4.8.2. | Wariant I | 43 |
| 4.8.3. | Warianty II, IIC | 43 |
| 4.8.4. | Wariant IIA | 43 |
| 4.8.5. | Wariant IIB | 44 |

| | | |
|--------------|--|-----------|
| 4.8.6. | Wariant IIB | 44 |
| 4.8.7. | Warianty IVA, IVB i IVC | 44 |
| 4.8.8. | Wariant V | 44 |
| 4.9. | Oddziaływanie na przyrodę ożywioną | 44 |
| 4.9.1. | Wariant I | 44 |
| 4.9.2. | Wariant II i IIC | 45 |
| 4.9.3. | Wariant IIA | 45 |
| 4.9.4. | Wariant IIB | 45 |
| 4.9.5. | Wariant III | 45 |
| 4.9.6. | Wariant IVA | 46 |
| 4.9.7. | Wariant IVB | 46 |
| 4.9.8. | Wariant IVC | 46 |
| 4.9.9. | Wariant V | 47 |
| 4.10. | Podsumowanie | 47 |
| 5. | ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE | 48 |
| 5.1. | Wstęp | 48 |
| 5.2. | Wyniki analiz | 48 |
| 5.3. | Wnioski | 48 |
| 6. | ODDZIAŁYWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA NA GLEBY I ZIEMIĘ | 49 |
| 7. | ZAGOSPODAROWANIE ODPADÓW | 49 |
| 7.1. | Etap realizacji przedsięwzięcia | 49 |
| 7.2. | Etap eksploatacji przedsięwzięcia | 49 |
| 7.3. | Etap likwidacji przedsięwzięcia | 49 |
| 8. | HAŁAS I WIBRACJE | 50 |
| 8.1. | Uwagi ogólne | 50 |
| 9. | ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE | 50 |
| 10. | ODDZIAŁYWANIE NA ZDROWIE LUDZI | 50 |
| 11. | ANALIZA I OCENA MOŻLIWYCH ZAGROŻEŃ I SZKÓD DLA ZABYTKÓW | 51 |
| 12. | UZASADNIENIE WYBRANEGO WARIANTU | 51 |
| 12.1. | Oddziaływanie drogi na przyrodę | 51 |
| 12.2. | Zmiany w krajobrazie i roślinności | 52 |
| 12.3. | Zmiany powierzchni ziemi | 53 |
| 12.4. | Zmiany stosunków gruntowo-wodnych | 55 |

| | | |
|---------------|---|-----------|
| 12.5. | Uciążliwość robót budowlanych | 56 |
| 12.6. | Powstawanie odpadów na etapie realizacji | 57 |
| 12.7. | Zanieczyszczenie powietrza | 57 |
| 12.8. | Zanieczyszczenie wód | 57 |
| 12.9. | Zmiany stosunków wodnych | 58 |
| 12.10. | Zanieczyszczenie gleb i ziemi | 58 |
| 12.11. | Hałas drogowy | 58 |
| 12.12. | Wibracje | 58 |
| 12.13. | Oddziaływanie na zwierzęta | 58 |
| 12.14. | Bezpieczeństwo ruchu drogowego | 58 |
| 12.15. | Uciążliwość ruchu drogowego dla ludzi | 59 |
| 12.16. | Powstawanie odpadów na etapie eksploatacji | 59 |
| 12.17. | Jakość obsługi komunikacyjnej | 59 |
| 12.18. | Oddziaływanie na zabytki, dobra materialne i krajobraz kulturowy | 59 |
| 12.19. | Zbiorcza analiza porównawcza wariantów | 60 |
| 13. | ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO | 60 |
| 14. | OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIA LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO | 61 |
| 14.1. | Ochrona powietrza | 61 |
| 14.2. | Ochrona przed hałasem | 62 |
| 14.2.1. | Uwagi ogólne | 62 |
| 14.2.2. | Wariant I | 62 |
| 14.2.3. | Wariant II i IIC | 62 |
| 14.2.4. | Wariant IIA | 62 |
| 14.2.5. | Wariant IIB | 62 |
| 14.2.6. | Wariant III | 62 |
| 14.2.7. | Wariant IVA | 62 |
| 14.2.8. | Wariant IVB | 62 |
| 14.2.9. | Wariant IVC | 63 |
| 14.2.10. | Wariant V | 63 |
| 14.2.11. | Uwagi | 63 |
| 14.3. | Ochrona zwierząt | 63 |
| 15. | PRZEWIDYWANE ŚRODKI OCHRONY DÓBR KULTURY | 63 |
| 15.1. | Program zabezpieczenia zabytków architektonicznych | 63 |

| | |
|--|-----------|
| 15.2. Ratownicze badania zabytków archeologicznych | 63 |
| 15.3. Program ochrony krajobrazu kulturowego | 63 |
| 16. NAJLEPSZA DOSTĘPNA TECHNOLOGIA | 64 |
| 17. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA | 64 |
| 18. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH | 64 |
| 19. KONSULTACJE SPOŁECZNE | 66 |
| 20. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO | 72 |
| 21. NAPOTKANE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCE Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY | 72 |
| 22. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE | 72 |

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem raportu o oddziaływaniu na środowisko (ROŚ) jest przedsięwzięcie polegające na planowanej budowie drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Czosnów – Warszawa, stanowiącym północny wylot tej drogi z Warszawy w kierunku Gdańska. Ekspresowa 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.

Planowane przedsięwzięcie zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

1.2. Podstawa formalna opracowania

Formalną podstawą opracowania raportu ROŚ jest umowa na wykonanie „*Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego oraz materiałów do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska*”, zawarta między inwestorem, tj. Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, a firmą DHV POLSKA Sp. z o.o.

1.3. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest określenie spodziewanego oddziaływania na środowisko projektowanego północnego wylotu drogi ekspresowej S-7 z Warszawy w kierunku Gdańska, wraz z rozważanymi wariantami, oraz zdefiniowanie działań mających na celu minimalizację ujemnych skutków inwestycji.

2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia

Projektowana inwestycja usytuowana jest w północno – zachodniej części Warszawy – dzielnice Bemowo i Bielany oraz w zależności od wariantu w gminach: Czosnów, Łomianki, Izabelin i Stare Babice.

Ogólna powierzchnia planowanej inwestycji wynosi w zależności od wariantu, który został rekomendowany (warianty IIB, II i III) od 253,66 ha do 263,2 ha.

2.2. Cel przedsięwzięcia

Celem planowanej budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Czosnów – Warszawa jest 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.

Omawiana droga będzie stanowić uzupełnienie projektowanej obwodnicy zewnętrznej miasta Warszawy.

W ramach przeprowadzonych prac zostanie wykonana przebudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Czosnów _ Kiełpin (Łomianki) do drogi ekspresowej (dwie jezdnie, trzy pasy ruchu każdej) oraz dobudowa nowego odcinka między Kiełpinem, a włączeniem w Trasę AK i Trasę NS w Warszawie.

Projektowana droga jest dostosowana do prognozowanych na rok 2030 potrzeby ruchowych.

2.3. Główne cechy planowanego przedsięwzięcia / warianty przebiegu drogi ekspresowej S7

2.3.1. Uwagi ogólne

Omawiany odcinek drogi ekspresowej S-7 wg wszystkich rozpatrywanych wariantów zlokalizowany jest w województwie mazowieckim i przebiega przez m.st. Warszawa – dzielnice: Bielany i Bemowo oraz gminy: Łomianki, Stare Babice, Izabelin, Czosnów.

Analizowanych jest pięć wariantów z podwariantami:

Wariant I - długość **21,44 km**, jest wariantem wykorzystującym istniejącą infrastrukturę drogową i jego realizacja polegałaby na modernizacji istniejących odcinków dróg do drogi ekspresowej

Uwarunkowania realizacji: przejście przez miasto Łomianki – konieczność licznych wyburzeń, brak możliwości uzyskania projektowanego przekroju; a także konieczność nałożenia ruchu na istniejący odcinek drogi krajowej nr 7 oraz istniejący odcinek Trasy Armii Krajowej.

Wariant I – przebieg trasy po istniejącym śladzie drogi krajowej Nr 7.

Wariant II - długość **22,21 km**, (z odcinkowymi wariantami przebiegu – IIA (długość **22,84 km**) i IIC (długość **22,21 km**) na terenie dzielnicy Warszawa Bielany) jest wariantem zapisanym od wielu lat w różnych dokumentach planistycznych. **Wariant IIB** (długość **22,82 km**) do wejścia w teren Lotniska Bemowo jest wariantem prowadzonym zgodnie z wariantem II, przy czym w rejonie przejścia przez teren Lotniska Bemowo odchodzi od wariantu II w kierunku zachodnim i w Lesie Bemowskim włącza się do wariantu III. **Jest to wariant nowy, który nie był analizowany we wcześniejszych opracowaniach.**

Uwarunkowania realizacyjne - wariant II, IIA, IIB i IIC – przejście przez tereny zabudowy mieszkaniowej Bemowo, Chomiczówki i Radiowa oraz w rejonie węzłów Kolejowa - Kiełpin (Łomianki), przejście przez rejon Lotniska Babice (Bemowo), przejście skrajem Kampinoskiego Parku Narodowego. Ponadto wariant IIB przecina Las Bejowski.

Wariant II – przebieg trasy na terenie Warszawy w „korytarzu” zarezerwowanym w archiwalnych dokumentach planistycznych i studiach uwarunkowań i planach zagospodarowania przestrzennego dla Trasy N-S;

- o podwariant **II A** - prowadzony jest północnym skrajem lotniska Warszawa – Babice, wariant ten omija od strony zachodniej Fort Wawrzyszew i łączy się z trasą wariantu II w węźle „Janickiego”.
- o podwariant **II B** – wariant ten różni się swoim przebiegiem od wariantu II na odcinku w rejonie lotniska Warszawa – Babice, odgina się przed terenem lotniska, prowadzony jest jego skrajem, a następnie przecina las Bemowski i biegnie do węzła „Radiowo”. Wariant II B wzdłuż osiedla Chomiczówka biegnie po terenie, natomiast w rejonie osiedla Bemowo prowadzony jest w tunelu.
- o podwariant **II C** - wariant ten różni się od wariantu II jedynie lokalizacją węzła „Gen. Maczka”. Podobnie jak w wariantie II w rejonie osiedli mieszkaniowych na Chomiczówka i Bemowo projektowana droga ekspresowa prowadzona jest w tunelu.

Wariant III – długość **21,87 km**, jest wariantem rozważanym we wcześniejszych opracowaniach studialnych poprzedzających niniejsze studium.

Uwarunkowania realizacyjne - przejście przez tereny zabudowy mieszkaniowej Łomianek w rejonie zespołu węzłów Kolejowa - Kiełpin (Łomianki); przejście skrajem Kampinoskiego Parku Narodowego. Ponadto liczne wyburzenia w rejonie węzła „Blizne”, konieczność zmiany projektu Trasy Armii Krajowej S-8, a także konieczność nałożenia ruchu na projektowany odcinek drogi ekspresowej S-8.

Wariant III - przebieg „zachodni” przez teren Blizne Łaszczyńskiego w Gminie Stare Babice oraz wzdłuż istniejącej bocznic kolejowej, w węźle „Wólka Węglowa” łączy się z trasą wariantu II.

Wariant IV - (z odcinkowymi wariantami IVA, IVB i IVC, o długości odpowiednio - **26,15 km**, **27,04 km**, **26,95 km**) jest wariantem wykorzystującym koncepcję poprowadzenia projektowanej drogi ekspresowej wzdłuż wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły na terenie miasta i gminy Łomianki, natomiast na terenie Radiowa i Chomiczówki (dzielnica Warszawa Bielany) oraz dzielnicy Warszawa Bemowo warianty prowadzone są śladem wariantu II.

Uwarunkowania realizacyjne: warianty IVA, IVB i IVC – odcinają tereny gminy i miasta Łomianki od rzeki Wisły, przebieg po terenie rezerwatu przyrody Kępa Kępińska, konieczność budowy wspólnego wału przeciwpowodziowego i korony drogi ekspresowej; na odcinku przejścia przez Buraków (wariant IVA) i Łomianki (wariant IVB) liczne wyburzenia zabudowy mieszkaniowej oraz o przeznaczeniu gospodarczym. W wariantach IVA i IVC liczne wyburzenia zabudowy przemysłowo – składowej w rejonie Placówki (dzielnica W-wa Bielany). W wariantie IVC przejście przez Park Młociński oraz Las Młociński, które usytuowane są w

otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego. W rejonie Radiowa, Chomiczówki, Bemowa i Lotniska Babice – uwarunkowania jak w wariantcie II.

Wariant V (długość **28,05 km**) 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.

Uwarunkowania realizacyjne – wariant odcina tereny gminy Czosnów, gminy i miasta Łomianki oraz osiedla Młociny od rzeki Wisły, przebieg w sąsiedztwie rezerwatów przyrody: „Ruska Kępa” i „Kępy Kazańskie” oraz po terenie „Ławice Kielbińskie” (jak w wariantach IVA-IVC); konieczność budowy wspólnego wału przeciwpowodziowego i korony drogi ekspresowej; bardzo duże utrudnienia techniczne i przestrzenne w skomunikowaniu z Trasą Mostu Północnego, Wisłostradą i podstawowym układem drogowo – ulicznym dzielnicy Warszawa Bielany – konieczność budowy zespołu 6. węzłów „Most Północny”, a także konieczność nałożenia ruchu na istniejący odcinek Wisłostrady od projektowanego węzła z Trasą Mostu Północnego do Trasy Armii Krajowej oraz istniejący odcinek Trasy Armii Krajowej, której planowana jest przebudowa do standardów drogi ekspresowej S-8.

Wariant V - „nadwiślański” zgodnie, z którym droga przebiegałaby wzdłuż wału przeciwpowodziowego Wisły, z alternatywnym wykorzystaniem w rejonie Warszawy przebiegu istniejącej drogi Nr 7 i „korytarza” Trasy N-S. podwariant IV C omija zabudowę Burakowa.

Wariant V – przebieg „samorządowy” prowadzony, wzdłuż brzegu Wisły od Kazunia do planowanej Trasy Mostu Północnego w dzielnicy Bielany, jest po wale przeciwpowodziowym i częściowo w międzywał.

Proponowane trasy biegną przez: grunty rolne i budowlane oraz odcinki istniejących pasów drogowych.

2.3.2. Wariant polegający na nie realizowaniu przedsięwzięcia – Wariant „0”

Wariant „0” polegający na nie realizowaniu przedsięwzięcia nie powoduje zmian w strukturze funkcjonalno – technicznej układu drogowo – ulicznego. Przy przewidywanym wzroście ruchu drogowego, spowoduje powiększenie się zatłoczenie jezdni na odcinku od początku Łomianek do węzła z Trasą Armii Krajowej, wzrost uciążliwości komunikacyjnych (wzrost emisji zanieczyszczeń oraz hałasu), wzrost zagrożenia wypadkami oraz wzrost zagrożenia ruchu wszystkich uczestników ruchu na kierunkach poprzecznych w stosunku do projektowanej trasy.

Droga krajowa nr 7 w swym istniejącym przebiegu na odcinku Czosnów – Kielpin prowadzona jest wzdłuż terenów o użytkowaniu rolniczym lub składowo – magazynowo – usługowym.

Na odcinku Kielpin – Łomianki (ul. Brukowa) wzdłuż ul. Kolejowej droga prowadzi przez tereny o intensywnej zabudowie miejskiej. Na odcinku między skrzyżowaniem z ul. Brukową a ul. Stara Cegielnia – pierzeja zachodnia, ul. Parkowa w Łomiankach – Burakowie oraz ul. Papirusów a ul. Prozy – rejon istniejącego węzła Pułkowa, w pierzei zachodniej usytuowana jest również zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o dużej intensywności. Dawne tereny jednostki wojskowej między skrzyżowaniami ul. Wóycickiego a ul. Dzierżoniewską mają funkcję terenów usług oświaty. Tereny mieszkaniowe usytuowane są na odcinku między ul. Dzierżoniewską a ul. Pstrowskiego (Warszawa – Bielany).

Pierzeję wschodnią drogi krajowej nr 7 na odcinku między Łomiankami – Burakowem, a wspomnianą już ul. Papirusów tworzy ściana lasu Parku Młocińskiego.

Należy stwierdzić, że istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku przejścia przez tereny o intensywnym zagospodarowaniu miejskim tworzy znaczącą barierę przestrzenną utrudniającą funkcjonowanie zagospodarowania przestrzennego po obu stronach trasy. Trudności te potęguje systematyczny wzrost ilości zabudowy w obu częściach Łomianek oraz generowany przez tą zabudowę ruch samochodowy.

Między Czosnowem a Kielpinem występuje odcinkowo zieleń przydrożna.

Droga krajowa nr 7 na odcinku między Łomiankami (skrzyżowanie z ul. Brukową) a ul. Papirusów w rejonie Młocin (Warszawa Bielany) przebiega wzdłuż granicy Parku Młocińskiego.

Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie jest drogą dwujezdniową. W Czosnowie przed skrzyżowaniem z drogą powiatową kończy się istniejąca droga ekspresowa.

2.3.3. Wariant I

Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu 1 przebiegać będzie od węzła „Kielpin” ulicą Kolejową w Łomiankach a następnie ulicą Pułkową i Wisłostradą w dzielnicy Warszawa-Bielany aż do węzła z Trasą Armii Krajowej. Następnie droga prowadzona będzie po istniejącej trasie odcinka Trasy AK do Alei Prymasa Tysiąclecia i dalej w projektowanym korytarzu Trasy Armii Krajowej. Długość projektowanej trasy wg wariantu I wynosi **21,44**

km w tym długość odcinka drogi S-7 w Wariancie I od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Wisłostradą wynosi **11,3 km**.

2.3.4. Wariant II

Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu II istnieje w terenie na odcinku Czosnów – Kielpin (Łomianki). Korytarz dla trasy przebiega od węzła „Kielpin” po zachodniej stronie terenów zabudowanych w Łomiankach a następnie wykorzystuje pas terenu rezerwowany w planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy dla trasy NS. Przechodzi przez dzielnicę Warszawa-Bielany po zachodniej stronie Cmentarza na Wólce Węglowej a dalej pomiędzy osiedlem Chomiczówka a Fortem Wawrzyszew. Następnie w dzielnicy Warszawa-Bemowo przebiega wschodnim skrajem Lotniska na Bemowie i dalej pomiędzy osiedlem Bemowo a Fortem Bema do projektowanego węzła z Trasą Armii Krajowej. Następnie w kierunku zachodnim droga S-7 prowadzona jest w projektowanym korytarzu Trasy Armii Krajowej. Długość projektowanej trasy wg wariantu II wynosi **22,21 km**. Długość odcinka drogi S-7 w Wariancie II od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wynosi **12,41 km**.

2.3.5. Wariant IIA

Wariant IIA różni się od Wariantu II przebiegiem na odcinku między węzłem „Janickiego” a węzłem „Gen. Maczka”. Różnica polega na odsunięciu korytarza trasy od osiedla mieszkaniowego „Chomiczówka” i przejściu po zachodniej stronie Fortu Wawrzyszew, a następnie przez teren Lotniska Bemowo pomiędzy pasem startowym i zabudowaniami Aeroklubu i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Długość projektowanej trasy wg wariantu IIA wynosi **22,84 km**. Długość odcinka drogi S-7 w Wariancie IIA od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wynosi **13,1 km**, czyli jest dłuższy od Wariantu II o 600m. Przez teren Lotniska Bemowo trasa przeprowadzona jest w wykopie.

2.3.6. Wariant IIB

Długość projektowanej trasy wg wariantu IIA wynosi 22,82 km. Długość odcinka drogi S-7 w Wariancie IIB od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wynosi 13,1 km. Od węzła „Kielpin” korytarz drogi ekspresowej przebiega po zachodniej stronie terenów zabudowanych w Łomiankach a następnie wykorzystuje pas terenu rezerwowany w planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy dla trasy NS. Projektowana droga ekspresowa przechodzi przez dzielnice Warszawa-Bielany po zachodniej stronie Cmentarza na Wólce Węglowej a dalej pomiędzy osiedlem Chomiczówka a Fortem Wawrzyszew. Następnie w dzielnicy Warszawa-Bemowo przebiega wschodnim skrajem Lotniska.

W dalszym przebiegu w kierunku zachodnim droga S-7 prowadzona jest w projektowanym korytarzu Trasy Armii Krajowej. Na trasie S-7 nie projektuje się urządzeń dla komunikacji zbiorowej. Jest natomiast możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej po projektowanej trasie a przystanki usytuowane byłyby w węzłach na trasach poprzecznych.

2.3.7. Wariant IIC

Wariant IIC jest odmianą wariantu II, od którego różni się powiązaniem projektowanej drogi ekspresowej z przedłużeniem istniejącego odcinka ul. Gen. Maczka (granica między dzielnicami Warszawa Bemowo i Warszawa Bielany). Węzeł „Gen. Maczka” jest przesunięty, w stosunku do wariantu II, w kierunku północnym w pobliżu Osiedla Chomiczówka (rejon ul. Księżycowej), gdzie od projektowanej drogi ekspresowej S-7 odchodzi projektowane przedłużenie ul. Gen. Maczka. Długość projektowanej trasy wg wariantu IIC wynosi **22,21 km**. Długość odcinka drogi S-7 w Wariancie IIC od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wynosi tyle samo, co w wariancie II, tj. **12,41 km**.

2.3.8. Wariant III

Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu III istnieje w terenie na odcinku Czosnów – Kielpin (Łomianki). Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu III projektowana jest na dalszym przebiegu. Korytarz trasy przebiega przez gminy: Łomianki, Izabelin i Babice oraz dzielnice Bielany i Bemowo. Od węzła „Kielpin” prowadzony jest po zachodniej stronie terenów zabudowanych w Łomiankach a następnie na długości około 1,5 km wykorzystuje pas terenu rezerwowany w planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy dla trasy NS. Długość projektowanej trasy wg wariantu III wynosi **21,87 km**. Długość odcinka drogi S-7 w wariancie III od węzła „Kielpin” w Łomiankach do węzła z Trasą AK wynosi **13,5 km**.

2.3.9. Wariant IVA

Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu IVA nie istnieje w terenie, poza odcinkiem węzeł „Czosnów” – węzeł „Palmiry” (gmina Czosnów), który jest odcinkiem istniejącej drogi krajowej nr 7 i jest przewidziany do przebudowy na drogę ekspresową. Projektowana droga przebiega przez gminy: Czosnów, Łomianki, oraz dzielnice Warszawy - Bielany i Bemowo. Korytarz projektowanej drogi ekspresowej S-7, za węzłem „Palmiry” skręca w kierunku wschodnim w stronę wału przeciwpowodziowego i w miejscowości Pieńków przekracza granicę z gminą Łomianki. Następnie projektowana droga prowadzona jest równolegle do wału przeciwpowodziowego po jego zewnętrznej stronie i za ul. Brukową skręca w kierunku zachodnim w stronę Burakowa. Przecina Buraków, istniejącą drogę krajową nr 7 oraz las między Łomiankami a Młocinami. W dalszym przebiegu, projektowana droga ekspresowa dochodzi od wschodu do rejonu cmentarza Północnego i po istniejących hałdach prowadzi do rejonu Placówki, którą przecina i równolegle do ul. Wólczyńskiej dochodzi do węzła z Trasą Mostu Północnego i ul. Janickiego (węzeł „Janickiego”). Dalszy przebieg projektowanej drogi ekspresowej S-7 wg wariantu IVA jest zgodny z wariantem II. Droga prowadzona jest pomiędzy osiedlem Chomiczówka a Fortem Wawrzyszew. W dzielnicy Warszawa-Bemowo przebiega wschodnim skrajem Lotniska i dalej pomiędzy osiedlem Bemowo a Fortem Bema do projektowanego węzła z Trasą Armii Krajowej. Następnie w kierunku zachodnim droga S-7 prowadzona jest w projektowanym korytarzu Trasy Armii Krajowej. Długość odcinka drogi S-7 w Wariantcie IVA od węzła „Czosnów” w Czosnowie do węzła z Trasą AK wynosi **ok. 26,15 km**, przy czym odcinek od wyłączenia z istniejącego szlaku drogi krajowej nr 7 do Trasy Armii Krajowej wynosi ok. 22,69 km.

2.3.10. Wariant IVB

Wariant IVB różni się od wariantu IVA przebiegiem na odcinku pomiędzy rejonem ul. Brukowej w Łomiankach a węzłem „Janickiego” w dzielnicy Warszawa Bielany. Projektowana droga ekspresowa S-7 w wariantcie IVB przed oczyszczalnią ścieków w Łomiankach skręca w kierunku zachodnim i prowadzona jest równolegle do ul. Brukowej po wzdłuż jej dotychczasowej południowej pierzei. Przecina ul. Kolejową w projektowanym węzle "Kolejowa" i dalej w kierunku zachodnim prowadzona jest równolegle do istniejącej ul. Brukowej. Projektowana droga ekspresowa S-7 przecina następnie Las Młociński i następnie włącza się w rejonie Wólki Węglowej w ślad wariantu II.

2.3.11. Wariant IVC

Długość projektowanej trasy wg wariantu IV C wynosi **27,15 km**.

2.3.12. Wariant V

Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu V nie istnieje w terenie, poza krótkim odcinkiem południowym od projektowanego zespołu węzłów Most Północny do Trasy Armii Krajowej – węzeł AK. Projektowana droga przebiega przez gminy: Czosnów, Łomianki, oraz dzielnice Warszawy - Bielany. Droga ekspresowa S-7 wg Wariantu V przebiega od węzła „Kazuń” w Kazuniu usytuowanego z dotychczasowym śladem drogi krajowej nr 7. Za węzłem Kazuń projektowana droga ekspresowa skręca w kierunku Wisły i po nowoprojektowanym wale przeciwpowodziowym, w miejscu dotychczasowego wału prowadzi aż do węzła z Trasą Mostu Północnego i dalej, po jego przekroczeniu. Następnie droga S-7 od węzła z Trasą Mostu Północnego oraz Wisłostradą w kierunku południowym włącza się w Wisłostradę dochodząc do Trasy Armii Krajowej. W kierunku zachodnim od węzła z Trasą Mostu Północnego projektowana droga włącza się w Trasę Mostu Północnego, którą dochodzi w rejon Lotniska Bemowo i dalej przebiega wzdłuż wariantu II do Trasy Armii Krajowej. Długość odcinka drogi S-7 w Wariantcie V od początku projektowanej trasy w Kazuniu do włączenia w Wisłostradę wynosi ok. 24,45 km i odcinek po istniejącej Wisłostradzie 3,6 km, co daje łącznie długość 28,05 km.

3. OPIS ELEMENTÓW ŚRODOWISKA

3.1. Położenie geograficzne

Pod względem geograficznym cały obszar Warszawy i powiatu warszawskiego zachodniego należy do prowincji Nizy Środkowoeuropejskiego, podprowincji Niziny Środkowopolskiej, makroregionu Nizina Środkowomazowiecka, w zlewni rzeki Wisły, która jest częścią zlewni Morza Bałtyckiego.

Obszary, przez które przebiega projektowana trasa S-7 leżą na terenie mezoregionu Kotliny Warszawskiej i Równiny Warszawskiej.

Pod względem administracyjnym projektowany północny wylot z Warszawy w kierunku Gdańska trasy S-7 będzie położony w województwie mazowieckim, w m. st. Warszawa dzielnicach: Bemowo i Bielany, w powiecie nowodworskim w gminie Czosnów, oraz w powiecie warszawskim zachodnim w gminach Łomianki, Stare Babice, Izabelin.

3.2. Warunki klimatyczne

Otoczenie projektowanej trasy drogowej znajduje się w środkowej części Regionu Klimatycznego Środkowo-Mazowieckiego.

Średnia suma roczna opadów atmosferycznych jest bliska minimum krajowego.

W otoczeniu analizowanych wariantów przebiegu drogi najczęściej opadów występuje w miesiącach letnich (czerwiec-sierpień), a najmniej – w miesiącach zimowych.

Pokrywa śnieżna utrzymuje się przeciętnie przez 67 dni w roku, a jej grubość może dochodzić do 35 cm

Na omawianym obszarze przeważają wiatry z kierunku zachodniego.

Warszawa i powiat warszawski zachodni położone są w mazowiecko-podlaskim regionie klimatycznym. Ścierają się tu wpływy powietrza atlantyckiego i kontynentalnego powodując dużą zmienność stanów pogody w ciągu roku i w okresach wieloletnich. Na terenach znajdujących się w pobliżu projektowanych wariantów przebiegu drogi występują niewielkie różnice klimatyczne.

Na obszarze Puszczy Kampinoskiej chłodne lub ciepłe masy powietrza utrzymują się dłużej niż na terenach położonych poza jej granicami i w Warszawie, wiatry są mniej odczuwalne, wiosną i jesienią częste są mgły, a latem bardzo rzadko zdarzają się burze.

Klimat Warszawy różni się od warunków klimatycznych otoczenia miasta - jest typowym przykładem tzw. klimatu miejskiego. Średnia roczna temperatura dla Warszawy wynosi 8,2°C. Najzimniejszym miesiącem jest styczeń, a najcieplejszym lipiec. Średnia roczna suma opadów atmosferycznych jest niższa od średniej krajowej. Najbardziej intensywne opady notowane są w lipcu, a najniższe w styczniu.

W otoczeniu projektowanych wariantów przebiegu drogi występują przemysłowe źródła zanieczyszczeń powietrza oraz tzw. „niska emisja” z lokalnych systemów ogrzewania pomieszczeń zamkniętych opartych o paliwa stałe oraz z liniowych źródeł komunikacyjnych związanych z ruchem pojazdów po drogach. Zanieczyszczenie powietrza substancjami pochodzącymi ze spalania paliw w silnikach pojazdów występuje głównie przy trasach komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu.

Lokalne kotłownie i piece domowe stanowią największe źródło zanieczyszczeń na terenie powiatu warszawskiego zachodniego.

Głównym źródłem zanieczyszczeń przemysłowych powietrza jest Arcelor Huta Warszawa znajdująca się na terenie dzielnicy Warszawa - Bielany.

Źródłem zanieczyszczeń powietrza są również samoloty i śmigłowce startujące z lotniska Warszawa-Babce.

3.3. Wody

3.3.1. Wody powierzchniowe

Największym z cieków występujących w pobliżu projektowanych wariantów przebiegu projektowanej drogi jest Wisła przepływająca przez Warszawę, gminy Łomianki i Czosnów.

W otoczeniu projektowanej drogi występują liczne zbiorniki i ciek wodny pochodzenia naturalnego i antropogenicznego położone na terenie Warszawy i gmin: Stare Babice, Łomianki i Czosnów.

Obszar Kampinoskiego Parku Narodowego wraz z otuliną niemal w całości położony jest w zlewni Łasicy będącej prawym dopływem Bzury. Najważniejszym ciekim na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego jest Łasica. Łączna długość kanału wynosi obecnie 35 km. Na terenie znajdującym się w otulinie Parku, przez który przebiegać będzie projektowana droga występują różnej wielkości niewielkie jeziora i mniejsze zbiorniki wodne.

3.3.2. Wody podziemne

Warszawa położona jest w obrębie subregionu centralnego, regionu mazowieckiego, makroregionu północno-wschodniego. Miasto leży w obrębie trzech zbiorników wód podziemnych: **GZWP 215, GZWP 215A, GZWP 222**.

Czwartorzędowe piętro wodonośne jest głównym użytkowym piętrzem wodonośnym dla Warszawy.

Znaczna część Warszawy jest położona na tarasach Wisły, które charakteryzują się stosunkowo prostymi warunkami hydrogeologicznymi.

Lokalnie występują obszary pozbawione użytkowej czwartorzędowej warstwy wodonośnej lub posiadające bardzo słabe parametry hydrogeologiczne. Na obszarze objętym opracowaniem są rejon Sądów Żoliborskich – Cytadela – Kępa Potocka – i położone dalej Żerań i Muranów.

W okolicach Starych Babic został określony wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych.

Pod czwartorzędowym piętrzem wodonośnym występują silnie uwzględnione od niego pod względem hydrogeologicznym piętra trzeciorzędowe.

Stopień zagrożenia wód podziemnych czwartorzędowego poziomu wodonośnego w rejonie Warszawy przedstawia się w następujący sposób:

- **bardzo wysoki stopień zagrożenia** wydzielony został dla większości obszaru Warszawy, **szczególnie w dolinie Wisły**, na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego
- **wysoki stopień zagrożenia** został wyodrębniony dla obszarów wysoczyznowych, m.in. w rejonie Łomianek
- **średni stopień zagrożenia** wydzielony został **na peryferiach miasta**.

Wyniki badań monitoringowych wód podziemnych na obszarze Warszawy i w jej bezpośrednim sąsiedztwie, pozwoliły na ocenę stopnia przeobrażenia środowiska w tym rejonie.

Na obszarze otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego stwierdzono początkowe, wyraźne przekształcenia antropogeniczne w rejonie Łomianek. W rejonie Rezerwatu Las Bielański w Warszawie na Bielanych występują zaawansowane przekształcenia antropogeniczne.

3.4. Powierzchnia ziemi

3.4.1. Rzeźba terenu

Pod względem geomorfologicznym teren przewidziany pod lokalizację analizowanych wariantów drogi ekspresowej leżą na Równinie Warszawskiej i w Kotlinie Warszawskiej. Część wariantów przebiegu trasy (W IVA, IVB, IVC i V) położonych jest w bezpośredniej bliskości Skarpy Warszawskiej, poniżej której znajduje się Dolina Środkowej Wisły.

3.4.2. Gleby

Na omawianym obszarze występują gleby płowe, którym miejscami towarzyszą płaty gleb brunatnych właściwych, opadowo-glejowych i rdzawych. Obszary te cechuje dobra przydatność rolnicza.

Na terenie województwa mazowieckiego przeważają gleby brunatne, bielcowe oraz rdzawe. W dolinach rzecznych występują mady.

Na terenie gminy Łomianki przeważają mady właściwe, gleby brunatne wylugowane i gleby gruntowo-glejowe właściwe. Stopień ich zakwaszenia jest niekiedy duży, co może być następstwem nawożenia mineralnego.

Na terenach leśnych w okolicach Dąbrowy i na terenach Kampinoskiego Parku Narodowego występują przede wszystkim słabo wykształcone gleby bielcowane, gleby bielcowe właściwe, gleby bielcowo-glejowe, gleby murszowo-mineralne i gleby torfowe.

Wśród gleb naturalnych na terenie Warszawy na południu i zachodzie miasta przeważają gleby brunatne i płowe. Są to dobre gleby rolnicze lub bardzo dobre gleby leśne. Miejscami występują wśród nich gleby opadowo-glejowe i czarne ziemie.

Na terenach zurbanizowanych naturalne gleby uległy w większości zniszczeniu w wyniku prac budowlanych; w najbliższym otoczeniu projektowanej drogi dotyczy to w szczególności terenów zabudowy mieszkaniowej na terenie dzielnic Warszawa - Bemowo i Warszawa – Bielany.

3.5. Hałas

Źródłami hałasu w rejonie omawianej inwestycji są: Lotnisko Warszawa-Babice a także zakłady przemysłowe znajdujące się na terenie gminy Łomianki.

Potencjalnym źródłem hałasu w dzielnicy Warszawa-Bielany jest Arcelor Huta Warszawa.

3.6. Budowa geologiczna i kopaliny

W obszarze objętym opracowaniem znajdują się dwie zasadnicze jednostki geomorfologiczne,:

Równiny Warszawskiej – zajmującej niemal całą lewobrzeżną część Warszawy,

Doliny Wisły. Formami eksponowanymi i wyróżniającymi się w krajobrazie miasta są: **Skarpa Warszawska** – część Równiny Warszawskiej, niskie skarpy tarasu nadzalewowego po obu stronach rzeki, wzgórze wydmowe, doliny Potoku Służewieckiego i rzeki Wilanówki, liczne starorzecza Wisły, jeziora i stawy oraz formy antropogeniczne, jak wzgórze nasypowe gruzowo – ziemne oraz wzniesienia systemu obronnego fortów warszawskich.

3.7. Świat roślinny i zwierzęcy

3.7.1. Wstęp

Planowany odcinek trasy ekspresowej biegnie przez tereny mieszane: rolne, leśne i zurbanizowane. Ze względu na duże zróżnicowanie terenów przez które prowadzona jest projektowana droga na różnych jej odcinkach występują zbiorowiska roślinne różnego typu: leśne, trawiasta roślinność muraw, roślinność upraw polnych, roślinność ruderalna, zaroślowa i wodna.

W otoczeniu projektowanej drogi występują dwa obszary należące do sieci NATURA 2000 – specjalny obszar ochrony siedlisk i obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Kampinoska” oraz obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Środkowej Wisły”, a także zwarte kompleksy leśne takie jak:

- Las Bemowski,
- Las Młociński,
- Las Nowa Warszawa,
- Las Bielański i rezerwat przyrody „Las Bielański”,
- las olchowy w rejonie miejscowości Dąbrowa,
- lasy na siedliskach borowych w rejonie Łomianek
- lasy na siedliskach borowych po obu stronach ul. Trenów i po północnej stronie ul. Groteski

Poza lasami zgrupowaniami drzew i krzewów występują w postaci:

- terenów zieleni towarzyszącej systemowi fortyfikacyjnemu XIX wiekowej Twierdzy Warszawa (tereny Fortów: Wawrzyszew, Blizne, Radiowo, Bema),

- terenów zieleni cmentarnej (Cmentarz Północny, Cmentarz Powązkowski)
- zadrzewień wśród pól, wzdłuż dróg i cieków wodnych oraz wokół zabudowań,
- ogrodów działkowych (położonych w dzielnicy Warszawa Bemowo na północnym obrzeżu Lotniska Bemowo),
- ogródków przydomowych,
- zieleni osiedlowej (tereny osiedli mieszkaniowych w Warszawie na terenie dzielnic Bemowo i Bielany).

Przeważająca część terenów podmiejskich leży w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego i w zamieszkałej strefie przejściowej Rezerwatu Biosfery. Zagospodarowanie terenów podmiejskich z dużym udziałem ekstensywnej zabudowy magazynowej, przemysłowej i mieszkaniowej usytuowanej pasmowo wzdłuż drogi krajowej nr 7 oraz bliskość Warszawy wywierają na tę strefę ogromną presję urbanizacyjną, ekonomiczną i przyrodniczą.

Bliskość stref zurbanizowanych oraz drogi wywierają decydujący wpływ na szlaki migracji zwierząt, które przemieszczają się z Parku w stronę doliny Wisły.

Ze względu na dużą różnorodność zespołów siedliskowych skład gatunkowy zwierząt i roślin w pobliżu drogi jest bardzo bogaty.

Roślinność występująca na terenach, przez które przebiegać ma projektowana droga ekspresowa dzieli się na roślinność: leśną, trawiastą roślinność muraw, łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej; roślinność upraw polnych a także roślinność ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach. Znikome powierzchnie zajmują: roślinność zaroślowa, roślinność wodna. W zależności od wariantu przebiegu projektowanej drogi różny jest udział procentowy poszczególnych typów roślinności.

W rejonie objętym opracowaniem znajduje się wiele obszarów chronionych.

Najliczniejszy zespół ssaków, obejmujący wszystkie omawiane gatunki, zamieszkuje Kampinoski Park Narodowy. Bogate zespoły ssaków zasiedlają obecnie także zadrzewienia łęgowe wzdłuż brzegów Wisły, oraz połączone z nimi funkcjonalnie Las Młociński, Park Młociński i Las Bielański: notowane tu są łoś, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, tchórz, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeź, drobne owadożerne, gryzonie i nietoperze.

Brzegi Wisły są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: norki amerykańskiej, piżmaka, karczownika ziemnowodnego. Pola uprawne, łąki, pastwiska i zadrzewienia są środowiskiem bytowania wielu gatunków związanych zarówno z terenami otwartymi (lis, zając, łasica, nornik zwyczajny, nornik północny, mysz polna, badylarka, kret) jak i gatunkami o szerszych wymaganiach środowiskowych (sarna, dzik, kuna domowa, tchórz, jeź, ryjówka zwyczajna). Tereny zabudowy miejskiej i wiejskiej zasiedlone są przez takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa, a także nietoperze.

Pola otaczające drogę na tym odcinku zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną, dominujących wśród drobnych gryzoni, oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Las Bielański, Las i Park Młociński oraz zadrzewienia łęgowe i wikliniska wzdłuż brzegów Wisły zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków, łącznie z gatunkami leśnymi, takimi jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeź i in. Brzegi Wisły są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: tchórza, norki amerykańskiej, piżmaka, karczownika ziemnowodnego.

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w Kampinoskim Parku Narodowym.

Gady są najslabiej poznaną grupą wśród omawianych zwierząt, dane o ich występowaniu w dolinie Wisły, włączając Kampinoski Park Narodowy, są wyrwykowe i w dużej części nieaktualne. Na przykład przegląd gadów Kampinoskiego Parku Narodowego (Andrzejewski 2003) wymienia 5 gatunków to m.in.: jaszczurka zwinka, padalec, gniewosz płamisty, zaskroniec, żmija zygzakowata, jaszczurka żyworodna.

Dziewięć gatunków ssaków i płazów występujących na terenie wariantów przebiegu trasy S7 i w pobliżu ujętych jest w Dyrektywie habitatowej, Polskiej Czerwonej Liście lub Polskiej Czerwonej Księdze. Przebieg drogi S-7 może mieć wpływ na korzystny status ochronny ośmiu gatunków z Dyrektywy habitatowej na dwóch Obszarach Specjalnej Ochrony Natura 2000: OSO Dolina Środkowej Wisły i OSO Puszcza Kampinowska.

Liczebność rysy na terenie Puszczy Kampinoskiej szacowana jest na ok. 10 – 15 osobników. Konieczny jest stały monitoring stanu populacji rysy i okresowe wzbogacanie puli genowej nowymi osobnikami.

W obszarze objętym opracowaniem rysie mogą migrować w stronę doliny Wisły w rejonie tzw. Górki Dziekanowskiej pomiędzy Dziekanówkiem a Pieńkowem. Potencjalne korytarze migracyjne rysy pokrywają się zatem ze szlakami migracyjnymi innych ssaków, tym samym zaprojektowane przejścia zapewnią utrzymanie dotychczasowego statusu ochronnego rysia na obszarze „Puszcza Kampinowska”, a projektowana droga ekspresowa (bez względu na to, który wariant zostanie wybrany) przy założeniu, że zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia, nie powinna stanowić dużego zagrożenia dla rysy.

3.7.2. Wariant bezinwestycyjny – Wariant „0” i Wariant I

Ponieważ przebieg trasy wariantu I pokrywa się z dotychczasowym przebiegiem drogi krajowej nr 7 zakres inwentaryzacji przyrodniczej był dla obydwu wariantów identyczny.

3.7.2.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność otaczająca trasę projektowaną zgodnie z **wariantem bezinwestycyjnym i I** dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 11,7% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i (znacznie częściej) zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw, łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 5,2 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 34,2% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 44,2% terenu).

Znikome powierzchnie zajmują:

- roślinność zaroślowa,
- roślinność wodna.

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie ścisłej, ani nawet w ich pobliżu i nie wpływa na te stanowiska w sposób pośredni.

Stanowiska roślin podlegających ochronie częściowej zlokalizowane w Lesie Bielańskim i Lesie Młocińskim nie będą zagrożone w sposób istotny.

Siedliska z listy NATURA 2000 rozpoznane i zinwentaryzowane w otoczeniu trasy przebiegu wariantu I znajdują się w obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.

W sąsiedztwie analizowanej trasy drogi S-7 w wariantcie I cenne zbiorowiska występują wyłącznie w obrębie Warszawy, głównie na Bielanych.

Ponadto stwierdzono występowanie dwu bardzo do siebie zbliżonych siedlisk lasu łęgowego wierzbowego i lasu łęgowego topolowego. Straty w nich nie powinny być znaczne a poprawa gospodarowania przestrzenią w pasie między trasą a nurtem Wisły może nawet spowodować powiększenie ich powierzchni.

Do siedlisk chronionych należą także zbiorowiska ziołorośli nadrzecznych.

Siedliskiem chronionym są także starorzecza ze zbiorowiskami roślin zanurzonych i o liściach pływających.

Opis występowania awifauny

W Parku Młocińskim gniazduje łącznie 59 gatunków ptaków, w tym trzech gatunków, wymienionych w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej. Gatunkami tymi były zimorodek, dzięcioł średni i dzięcioł czarny. Ponadto zimą występowała tam również – czeczotka.

Teren Lasu Bielańskiego, w większości objęty ochroną rezerwatową, w całości należy do warszawskiego obszaru chronionego krajobrazu. Gniazdują w nim 42 gatunki ptaków, zaś łącznie z otuliną 57 gatunków. Do ptaków żyjących w omawianym rezerwacie lub w jego pobliżu, dla których zgodnie z prawem unijnym tworzy się obszary ochrony NATURA 2000, zaliczają się:

- dzięcioł średni,

- dzięcioł czarny,
- muchołówka mała,
- muchołówka białoszyja,
- gąsiorek.

3.7.2.2 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków.

Pola otaczające drogę na tym odcinku zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Las Bielański, Las i Park Młociński oraz zadrzewienia łęgowe i wikliniska wzdłuż brzegów Wisły zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków, łącznie z gatunkami leśnymi, takimi jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeż i in. Brzegi Wisły są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: tchórza, norki amerykańskiej, piżmaka, karczownika ziemnowodnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów:

Najbliższe stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z rezerwatów Łuże, Sieraków i Komary, oraz krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Dziekanów Leśny, Sadowa, Palmiry), oraz Parku Młocińskiego i okolic Burakowa.

Ważniejsze środowiska występowania płazów

Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry) oraz jezior Kazuńskiego, Dziekanowskiego i przy Łomnie. Brzegi Wisły oraz nieliczne zbiorniki wodne (np. Łacha Potocka) na tym odcinku są zasiedlone i stanowią miejsce rozrodu żab trawnych i zielonych, a przypuszczalnie także ropuch szarych i zielonych.

3.7.3. Wariant II i IIC

Ponieważ jedyną różnicą w przebiegu wariantów II i IIC jest lokalizacja węzła „gen. Maczka” zostały one opisane wspólnie.

3.7.3.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność otaczająca trasę projektowaną zgodnie z **wariantem II i IIC** dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 7,7% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i (znacznie częściej) zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw. łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 12,3 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 30,3% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 43,7% terenu).

Znikome powierzchnie zajmują:

- roślinność zaroślowa,
- roślinność wodna.

Z przyrodniczego punktu widzenia wartość roślinności na omawianym odcinku jest niska. Jedynie na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej pomiędzy węzłem „Kolejowa” i Wólką Węglową część zbiorowisk może być oceniona jako umiarkowanie wartościowe.

Bezpośrednie przekształcenia dotyczyć będą około ¼ powierzchni analizowanego pasa i w podobnym zakresie obejmą także zbiorowiska o wyższej wartości przyrodniczej. Są to jednak w liczbach bezwzględnych niewielkie powierzchnie. W zdecydowanej większości planowana trasa będzie przebiegać przez tereny obecnie zajęte przez roślinność ruderalną lub segetalno-ruderalną.

Zbiorowiska roślinności uwzględnione w liście NATURA2000, przejściowo odkształcone, jakie zidentyfikowano w terenie objętym opracowaniem to:

- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska.
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska

Siedliska z listy NATURA 2000 rozpoznane i zinwentaryzowane na trasie przebiegu wariantów II i IIC znajdujące się poza obszarem NATURA 2000 „Puszcza Kampinowska”.

Do tej kategorii, w przypadku przebiegu trasy zgodnie z wariantami: II i IIC, zaliczono fragmenty łągowego lasu jesionowo-olszowego, rozpoznane w pasie terenu na wschód od Łomianek. Około 1 ha tego lasu zostałyby zniszczone w trakcie inwestycji, a dalsze 2-3 ha mogłyby ulec degradacji na skutek wprowadzonych zmian w siedlisku. Zaznaczyć jednak należy, że omawiany fragment lasu przedstawia dość odległą od typu fazę odkształcenia zespołu i przy bardziej rygorystycznym traktowaniu mógłby zostać zaliczony do lasów nie określonych pod względem fitosocjologicznym i tym samym nie wchodzić w zakres omawianego siedliska chronionego.

Stanowiska zlokalizowane we wschodnich rejonach w Kampinoskim Parku Narodowym w części zbliżonej do miejscowości Dziekanów i Łomianki

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Puszcza Kampinowska”, jako ważne:

- **fiolatek mokradłowy** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III).
- **gorczyka wąskolistna** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III oraz w okolicy Lasu Bemowskiego, w tym w rezerwach: „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota” (dot. wariantu III).

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie.

3.7.3.2 Opis występującej awifauny

Warianty II i IIC przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-7 naruszają granice obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinowska” na odcinku około 1 km przy południowo-wschodniej granicy Parku.

W rejonie Łuża, stanowiącego teren nieużytków, młodej drągowiny sosnowej i pojedynczych, nasłonecznionych zadrzewień występuje 3-5 gatunków łągowych, wymienionych w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej, spośród około 35 gatunków ptaków z tej grupy, które są spotykane w Puszczy Kampinowskiej. Gatunkami tymi są:

- derkacz,
- gąsiorek,
- świergotek polny,
- pokrzewka jarzębata,
- prawdopodobnie także lerka.

3.7.3.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków:

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Łomianek zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie i bezpośredniej bliskości drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łoś, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeź, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łoś, dziki i sarny. Las Młociński oraz przypuszczalnie Las Bemowski zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków takich jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeź i in. Osiedla zabudowy i tereny użytkowe (lotnisko, cmentarz), zasiedlane są przez nieliczne gatunki synantropijne, takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa. Na terenach zielonych wokół Fortu Bema spotykane są także lisy i zające, które obserwowano także na terenach otwartych w rejonie Cmentarza Komunalnego Północnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów:

Najbliższe stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z rezerwatów Łuże, Sieraków i Komary, oraz krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Dziekanów Leśny, Sadowa, Palmiry) i Parku Młocińskiego.

Ważniejsze środowiska występowania płazów:

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w Kampinoskim Parku Narodowym: miejscami szczególnie licznego występowania płazów są tu zbiorniki wodne i okresowe rozlewiska w olsach i na łąkach w sąsiedztwie kanału Łasica, oraz na skraju Parku Narodowego w rejonie wsi Sadowa i Palmiry. Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry) oraz jezior Kazuńskiego, Dziekanowskiego i przy Łomnie.

3.7.4. Wariant II A

3.7.4.1 Opis występującej roślinności

Roślinność otaczająca trasę projektowaną zgodnie z wariantem IIA dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 9,0% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i (znacznie częściej) zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw, łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 15,1 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 28,8% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 40,8% terenu).

Znikome powierzchnie zajmują:

- roślinność zaroślowa,
- roślinność wodna.

Z przyrodniczego punktu widzenia wartość roślinności na omawianym odcinku jest ogólnie niewysoka. Jedynie na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej pomiędzy węzłem „Kolejowa” i Wólką Węglową część zbiorowisk może być oceniona jako umiarkowanie wartościowe. Podobnie wymienione wyżej zbiorowiska leśne w Lesie Bemowskim.

Zbiorowiska roślinności uwzględnione w liście NATURA2000, przejściowo odkształcone, jakie zidentyfikowano w terenie objętym opracowaniem to:

- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska.
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska

Siedliska z listy NATURA 2000 rozpoznane i zinwentaryzowane na trasie przebiegu wariantów II, IIA, IIB i IIC znajdują się poza obszarem NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska”.

Stanowiska zlokalizowane we wschodnich rejonach w Kampinoskim Parku Narodowym w części zbliżonej do miejscowości Dziekanów i Łomianki

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Puszcza Kampinoska”, jako ważne:

- **fiolek mokradowy** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III.
- **goryczka wąskolistna** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III oraz w okolicy Lasu Bemowskiego, w tym w rezerwach: „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota” (dot. wariantu III).

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie.

3.7.4.2 Opis występującej awifauny

Wybrany wariant IIB przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-7 naruszają granice obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinowska” na odcinku około 1 km przy południowo-wschodniej granicy Parku.

W rejonie Łuża, stanowiącego teren nieużytków, młodej drągowiny sosnowej i pojedynczych, nasłonecznionych zadrzewień występuje 3-5 gatunków lęgowych, wymienionych w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej, spośród około 35 gatunków ptaków z tej grupy, które są spotykane w Puszczy Kampinowskiej. Gatunkami tymi są:

- derkacz,
- gąsiorek,
- świergotek polny,
- pokrzewka jarzębata,
- prawdopodobnie także lerka.

3.7.4.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków:

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Łomianek zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. normika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinowskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie i bezpośredniej bliskości drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łos, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeż, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łosie, dziki i sarny. Las Młociński oraz przypuszczalnie Las Bemowski zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków takich jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeż i in. Osiedla zabudowy i tereny użytkowe (lotnisko, cmentarz), zasiedlane są przez nieliczne gatunki synantropijne, takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa. Na terenach zielonych wokół Fortu Bema spotykane są także lisy i zające, które obserwowano także na terenach otwartych w rejonie Cmentarza Komunalnego Północnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów:

Najbliższe stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z rezerwatów Łuże, Sieraków i Komary, oraz krawędzi Kampinowskiego Parku Narodowego (wsie Dziekanów Leśny, Sadowa, Palmiry) i Parku Młocińskiego.

Ważniejsze środowiska występowania płazów:

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w Kampinoskim Parku Narodowym: miejscami szczególnie licznego występowania płazów są tu zbiorniki wodne i okresowe rozlewiska w olsach i na łąkach w sąsiedztwie kanału Łasica, oraz na skraju Parku Narodowego w rejonie wsi Sadowa i Palmiry. Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinowskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry) oraz jezior Kazuńskiego, Dziekanowskiego i przy Łomnie.

3.7.5. Wariant II B

3.7.5.1 Opis występującej roślinności

Roślinność otaczająca trasę projektowaną zgodnie z wybranym wariantem IIB dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 9,3% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i (znacznie częściej) zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 16,2 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 27,9% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 40,6% terenu).

Znikome powierzchnie zajmują:

- roślinność zaroślowa,
- roślinność wodna.

Z przyrodniczego punktu widzenia wartość roślinności na omawianym odcinku jest zróżnicowana. Przeważają zbiorowiska o niskiej wartości przyrodniczej. Jednakże na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej pomiędzy węzłem „Kolejowa” i Wólką Węglową część zbiorowisk może być oceniona jako umiarkowanie wartościowe. Niewątpliwie wyższą wartość przedstawiają zbiorowiska leśne w Lesie Bemowskim.

Zbiorowiska roślinności uwzględnione w liście NATURA2000, przejściowo odkształcone, jakie zidentyfikowano w terenie objętym opracowaniem to:

- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska.
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Stwierdzono wyłącznie fazy umiarkowanej degeneracji zbiorowiska

Siedliska z listy NATURA 2000 rozpoznane i zinventaryzowane na trasie przebiegu wariantów II, IIA, IIB i IIC znajdują się poza obszarem NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska”.

W przypadku przebiegu trasy zgodnie z wariantem IIB do rozpoznanych siedlisk z listy NATURA 2000 zaliczono fragmenty łęgowego lasu jesionowo-olszowego rozpoznane w pasie terenu w Lesie Bemowskim i w małych fragmentach także na wschód od Łomianek oraz mniejsze fragmenty grądu, spotykane w Lesie Bemowskim.

Siedlisko priorytetowe znajduje się na terenie Lasu Bemowskiego i zajmuje zwarty obszar od strony ul. Arkuszowej, który zostanie zniszczony w 35%. Jest to jedyne siedlisko tego typu naruszone w tym wariantcie. Siedlisko to położone jest w całości poza obszarami Natura 2000.

Stanowiska zlokalizowane we wschodnich rejonach w Kampinoskim Parku Narodowym w części zbliżonej do miejscowości Dziekanów i Łomianki

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Puszcza Kampinoska”, jako ważne:

- **fiolek mokradowy** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III.
- **goryczka wąskolistna** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III oraz w okolicy Lasu Bemowskiego, w tym w rezerwach: „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota” (dot. wariantu III).

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie ścisłej.

3.7.5.2 Opis występującej awifauny

Wybrany wariant IIB przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-7 naruszają granice obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinoska” około 1 km przy południowo-wschodniej granicy Parku.

W rejonie Łuża, stanowiącego teren nieużytków, młodej drągownicy sosnowej i pojedynczych, nasłonecznionych zadrzewień występuje 3-5 gatunków lęgowych, wymienionych w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej, spośród około 35 gatunków ptaków z tej grupy, które są spotykane w Puszczy Kampinoskiej. Gatunkami tymi są:

- derkacz,
- gąsiorek,
- świergotek polny,
- pokrzewka jarzębata,
- prawdopodobnie także lerka.

3.7.5.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków:

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Łomianek zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie i bezpośredniej bliskości drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łos, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeż, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łosie, dziki i sarny. Las Młociński oraz przypuszczalnie Las Bemowski zasiedlane są przez

bogaty zespół ssaków takich jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeż i in. Osiedla zabudowy i tereny użytkowe (lotnisko, cmentarz), zasiedlone są przez nieliczne gatunki synantropijne, takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa. Na terenach zielonych wokół Fortu Bema spotykane są także lisy i zające, które obserwowano także na terenach otwartych w rejonie Cmentarza Komunalnego Północnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów:

Najbliższe stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z rezerwatów Łuże, Sieraków i Komary, oraz krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Dziekanów Leśny, Sadowa, Palmiry) i Parku Młocińskiego.

Ważniejsze środowiska występowania płazów:

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w Kampinoskim Parku Narodowym: miejscami szczególnie licznego występowania płazów są tu zbiorniki wodne i okresowe rozlewiska w olsach i na łąkach w sąsiedztwie kanału Łasica, oraz na skraju Parku Narodowego w rejonie wsi Sadowa i Palmiry. Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry) oraz jezior Kazuńskiego, Dziekanowskiego i przy Łomnie.

3.7.6. Wariant III

3.7.6.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 13,7% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i (znacznie częściej) zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw. łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 11,8 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 28,7% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 40,9% terenu).

Znikome powierzchnie zajmują:

- roślinność zaroślowa,
- roślinność wodna.

Z przyrodniczego punktu widzenia wartość roślinności na omawianym odcinku jest zróżnicowana. Przeważają zbiorowiska o niskiej wartości przyrodniczej. Jednakże na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej pomiędzy węzłem „Kolejowa” i Wólką Węglową część zbiorowisk może być oceniona jako umiarkowanie wartościowe. Niewątpliwie stosunkowo najwyższą wartość przedstawiają zbiorowiska leśne w Lesie Bemowskim. Nie są to zbiorowiska naturalne, ale rozpoczęły już one w wielu miejscach proces regeneracji prowadzący do odtwarzania zbiorowisk o cechach naturalnych. Pomocą w tym są istniejące tam rezerваты.

Siedliska z listy NATURA 2000 rozpoznane i zinventaryzowane na trasie przebiegu wariantu III znajdują się poza obszarem NATURA 2000.

W rejonie trasy biegnącej zgodnie z wariantem III do kategorii siedlisk z listy NATURA 2000 zaliczono położone poza obszarami włączonymi do sieci NATURA 2000, fragmenty łęgowego lasu jesionowo-olszowego w Lesie Bemowskim i w małych fragmentach także na wschód od Łomianek oraz mniejsze fragmenty grądu spotykane w Lesie Bemowskim.

Stanowiska zlokalizowane we wschodnich rejonach w Kampinoskim Parku Narodowym w części zbliżonej do miejscowości Dziekanów i Łomianki

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Puszcza Kampinoska”, jako ważne:

- **fiolatek mokradłowy** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III.

- **goryczka wąskolistna** - może się znajdować w rejonie projektowanej drogi - warianty II, IIA, IIB, IIC, III oraz w okolicy Lasu Bemowskiego, w tym w rezerwach: „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota” (**dot. wariantu III**).

Droga nie przebiega przez stanowiska roślin podlegających ochronie.

3.7.6.2 Opis występującej awifauny

Wybrany wariant III przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-7 naruszają granice obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinoska” około 1 km przy południowo-wschodniej granicy Parku.

W rejonie Łuża, stanowiącego teren nieużytków, młodej drągownicy sosnowej i pojedynczych, nasłonecznionych zadrzewień występuje 3-5 gatunków lęgowych, wymienionych w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej, spośród około 35 gatunków ptaków z tej grupy, które są spotykane w Puszczy Kampinoskiej. Gatunkami tymi są:

- derkacz,
- gąsiorek,
- świergotek polny,
- pokrzewka jarzębata,
- prawdopodobnie także lerka.

Na terenie Warszawskiej część kompleksu Lasu Bejowskiego stwierdzono około 55 lęgowych gatunków ptaków, w tym 3-7 gatunków, dla których prawo unijne zaleca tworzenie obszarów NATURA 2000. Ptakami tymi były:

- dzięcioł czarny,
- dzięcioł zielony,
- gąsiorek,
- prawdopodobnie także dzięcioł średni, krętogłów, muchołówka mała i muchołówka białoszyja.

3.7.6.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków:

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Łomianek zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie i bezpośredniej bliskości drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łoś, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeź, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łoś, dziki i sarny. Las Młociński oraz przypuszczalnie Las Bemowski zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków takich jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeź i in. Tereny zabudowane na trasie drogi zasiedlone są przez nieliczne gatunki synantropijne, takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa.

Ważniejsze środowiska występowania gadów:

Najbliższe stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z rezerwatów Łuże, Sieraków i Komary, oraz krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Dziekanów Leśny, Sadowa, Palmiry) i Parku Młocińskiego.

Ważniejsze środowiska występowania płazów:

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w Kampinoskim Parku Narodowym: miejscami szczególnie licznego występowania płazów są tu zbiorniki wodne i okresowe rozlewiska w olsach i na łąkach w sąsiedztwie kanału Łasica, oraz na skraju Parku Narodowego w rejonie wsi Sadowa i Palmiry. Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry) oraz jezior Kazińskiego, Dziekanowskiego i przy Łomnie.

3.7.7. Wariant IVA

3.7.7.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 11,2% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych lub spontanicznie powstałe odbiegające od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw. łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 12,9 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 28,9% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 37,7% terenu).

Mniejszą powierzchnię zajmują:

- roślinność zaroślowa (1,0%),
- roślinność wodna (0,9%).

Oprócz tego 7,4% analizowanego „korytarza” zajmują tereny pozbawione roślinności lub z bardzo skąpą roślinnością, w tym wody pozbawione makrofitów nurtu Wisły 2,8%.

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- salwinia pływająca

Gatunki podlegające ochronie częściowej wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- grąźel żółty.
- grzybienie białe,
- porzeczka czarna.

Droga projektowana zgodnie z wariantem IVA narusza nieznacznie stanowisko roślin wodnych podlegających ochronie częściowej:

- grzybienie białe,
- grąźel żółty,

położone w północnej części Jeziora Dziekanowskiego.

Budowa drogi będzie miała ograniczony negatywny wpływ na całość stanowiska i lokalne populacje obu gatunków oraz znikomy wpływ na rozprzestrzenienie obu gatunków w regionie.

Droga prawdopodobnie nie naruszy w sposób istotny stanowiska gatunku podlegającego ochronie ścisłej

- salwinia pływająca.

3.7.7.2 Opis występującej awifauny

W obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Dolina Środkowej Wisły”, na około 10-km odcinku rzeki od Burakowa do Dziekanowa Nowego w całości należącym do warszawskiego obszaru chronionego krajobrazu występuje regularnie około 110 gatunków ptaków, w tym 60-70 lęgowych. Wśród nich stwierdzono regularne gniazdowanie niżej wymienionych 11 gatunków ptaków, wskazanych do ochrony w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej (w całym obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” gatunków tych stwierdzono 20-22):

- derkacz,
- rybitwa rzeczna,
- rybitwa białoczelna,
- zimorodek,

- **blotniak stawowy,**
- **dzięciol czarny,**
- **dzięciol białoszyi,**
- **dzięciol średni,**
- **świergotek polny,**
- **pokrzewka jarzębata,**
- **gąsiorek.**

Ponadto z gatunków lęgowych, wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako „gatunek wysokiego ryzyka, narażony na wyginięcie”, gniazduje **sieweczka obrożna**. Do gatunków ptaków nie lęgowych, wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Ptasiej, spotykanych regularnie na Wiśle i w międzywalu tej rzeki, pomiędzy Burakowem a Dziekanowem Polskim, należą:

- **mewa czarnogłowa,**
- **mewa mała,**
- **bocian czarny,**
- **rybitwa czarna,**
- **rybitwa wielkodzioba,**
- **batalion**
- **siewka złota**
- **biegus zmienny,**
- **łęczak,**
- **bielaczek,**
- **bielik,**
- **rybołów,**
- **czeczotka.**

Najważniejszymi siedliskami lęgowymi ptaków w międzywalu i jego najbliższej okolicy na omawianym odcinku Wisły są: piaszczyste wyspy w nurcie rzeki, urwiste brzegi rzeki, kępy rzeki, łągi topolowo – wierzbowe na brzegach, ekstensywnie użytkowane łąki na brzegach rzeki.

Podkreśla się, że omawiany odcinek Wisły tuż poniżej Warszawy jest fragmentem ponadregionalnego korytarza ekologicznego, którym przebiega szlak sezonowych migracji ptaków wodnych oraz wodno-błotnych oraz drogę wnikania do Polski gatunków ptaków południowego pochodzenia

3.7.7.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Łomianek zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. normika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie i bezpośredniej bliskości drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łosć, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeż, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łosie, dziki i sarny. Zadrzewienia lęgowe i inne jednostki roślinne w międzywalu Wisły, a także Las i Park Młociński, zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków, łącznie z gatunkami leśnymi, takimi jak sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeż i inne owadożerne i drobne gryzonie, sporadycznie spotykane tutaj są nawet łosie, przypuszczalnie w trakcie wędrówki. Brzegi Wisły i międzywale są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: tchórza, norki amerykańskiej, piżmaka, karczownika ziemnowodnego. Osiedla zabudowy i tereny użytkowe (lotnisko, cmentarz), zasiedlone są przez nieliczne gatunki synantropijne, takie jak szczur, mysz domowa, kuna domowa. Na terenach zielonych wokół Fortu Bema spotykane są także lisy i zające.

Ważniejsze środowiska występowania gadów

Najliczniejsze stanowiska jaszczurki żyworodnej znane są z Lasu Młocińskiego, gdzie na mniejszej liczbie stanowisk spotykano także jaszczurkę zwinę. Inne stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z oraz Kampinoskiego Parku Narodowego i jego krawędzi.

Ważniejsze środowiska występowania płazów

Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry). Najliczniejszy zespół płazów występuje na jeziorach: Fabrycznym, Kiełpińskim i dziewanowskim.

3.7.8. Wariant IVB

3.7.8.1 Opis występującej roślinności

Roślinność dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 9,9% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych lub spontanicznie powstałe odbiegające od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 14,5 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 30,6% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 36,3% terenu).

Mniejszą powierzchnię zajmują:

- roślinność zaroślowa (1,0%),
- roślinność wodna (0,8%).

Oprócz tego 7,0% analizowanego „korytarza” zajmują tereny pozbawione roślinności lub z bardzo skąpą roślinnością, w tym wody pozbawione makrofitów nurtu Wisły 2,7%.

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- salwinia pływająca.

Gatunki podlegające ochronie częściowej wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- grąźel żółty,
- grzybienie białe,
- porzeczka czarna.

Droga projektowana zgodnie z wariantem IVB narusza nieznacznie stanowisko roślin wodnych podlegających ochronie częściowej:

- grzybienie białe,
- grąźel żółty,

położone w północnej części Jeziora Dziekanowskiego.

Budowa drogi będzie miała ograniczony negatywny wpływ na całość stanowiska i lokalne populacje obu gatunków oraz znikomy wpływ na rozprzestrzenienie obu gatunków w regionie.

Droga prawdopodobnie nie naruszy w sposób istotny stanowiska gatunku podlegającego ochronie ścisłej

- salwinia pływająca.

3.7.8.2 Opis występującej awifauny

W obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Dolina Środkowej Wisły” na około 10-km odcinku rzeki od Burakowa do Dziekanowa Nowego występuje regularnie około 110 gatunków ptaków, w tym

60-70 lęgowych. Wśród nich stwierdzono regularne gniazdowanie niżej wymienionych 11 gatunków ptaków, wskazanych do ochrony w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej (w całym obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” gatunków tych stwierdzono 20-22):

- **derkacz,**
- **rybitwa rzeczna,**
- **rybitwa białoczelna,**
- **zimorodek,**
- **blotniak stawowy,**
- **dzięcioł czarny,**
- **dzięcioł białoszyi,**
- **dzięcioł średni,**
- **świergotek polny,**
- **pokrzewka jarzębata,**
- **gąsiorek,**

Ponadto z gatunków lęgowych, wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako „gatunek wysokiego ryzyka, narażony na wyginięcie”, gniazduje **sieweczka obrożna**.

Do gatunków ptaków nie lęgowych, wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Ptasiej, spotykanych regularnie na Wiśle i w międzywalu tej rzeki, należą:

- mewa czarnogłowa,
- mewa mała,
- bocian czarny,
- rybitwa czarna,
- rybitwa wielkodzioba,
- batalion,
- siewka złota,
- biegus zmienny,
- łączak,
- bielaczek,
- bielik,
- rybołów,
- czeczotka.

Najważniejszymi siedliskami lęgowymi ptaków w międzywalu i jego najbliższej okolicy na omawianym odcinku Wisły są:

- piaszczyste wyspy w nurcie rzeki,
- urwiste brzegi rzeki,
- kępy rzeki,
- łągi topolowo – wierzbowe na brzegach rzeki,
- ekstensywnie użytkowane łąki na brzegach rzeki.

Podkreśla się, że omawiany odcinek Wisły tuż poniżej Warszawy jest fragmentem ponadregionalnego korytarza ekologicznego, którym przebiega szlak sezonowych migracji ptaków wodnych oraz wodno-błotnych oraz drogę wnikania do Polski gatunków ptaków południowego pochodzenia.

3.7.8.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Pieńkowa zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. normika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łoś, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeż, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łosie, dziki i sarny. Zadrzewienia łąkowe i inne jednostki roślinne w międzywale Wisły, a także Las i Park Młociński, zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków. Brzegi Wisły i międzywale są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: tchórza, norki amerykańskiej, pizmaka, karczownika ziemnowodnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów

Można przypuszczać, że w krajobrazie rolniczym wokół drogi na odcinku od Czosnowa do Palmir w niewielkich ilościach mogą występować jaszczurki zwinki. Dwukrotnie znaleziono martwe zaskrońce przy skrzyżowaniu ul Konopnickiej z drogą Nr 7 w Dziekanowie Leśnym. Ponieważ także na skrzyżowaniu drogi Nr 7 w Palmiach i Czosnowie w okresie jesiennym znajdowano martwe zaskrońce (1 i 7 osobników) to można przypuszczać że droga 7 na odcinku od Czosnowa do Palmir ogranicza sezonową migrację tych zwierząt. Wały przeciwpowodziowe Wisły, po których planowany jest przebieg trasy na odc. od j. Dziekanowskiego do Burakowa, są miejscem liczego występowania jaszczurki zwinki i rzadszego – jaszczurki żyworodnej, dodatkowo na tym odcinku odnotowano pojedyncze stanowiska zaskrońca i padalca. Najliczniejsze stanowiska jaszczurki żyworodnej znane są z Lasu Młocińskiego, gdzie na mniejszej liczbie stanowisk spotykano także jaszczurkę zwinkę. Inne stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z oraz Kampinoskiego Parku Narodowego i jego krawędzi. W ostatnich latach dokonano kilku obserwacji żmii zygzakowatej na odłogowanych terenach polnych w stadium sukcesji na północnym skraju KPN, m.in. w okolicach Kaliszek. Brak jest danych o występowaniu gadów na odcinku Wólka Węglowa - Warszawa, co nie pozwala na ocenę oddziaływania drogi na populację gadów na tym odcinku.

Ważniejsze środowiska występowania płazów

Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry). Najliczniejszy zespół płazów występuje na jeziorach: Fabrycznym, Kiełpińskim i dziewanowskim.

3.7.9. Wariant IVC

3.7.9.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 12,9% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych lub spontanicznie powstałe odbiegające od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw. łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 13,7 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 28,6% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 35,0% terenu).

Mniejszą powierzchnię zajmują:

- roślinność zaroślowa (1,0%),
- roślinność wodna (0,8%).

Oprócz tego 7,9% analizowanego „korytarza” zajmują tereny pozbawione roślinności lub z bardzo skąpą roślinnością, w tym wody pozbawione makrofitów nurtu Wisły 3,3%.

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- salwinia pływająca.

Gatunki podlegające ochronie częściowej wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- grązel żółty,
- grzybienie białe,
- porzeczka czarna.

Droga projektowana zgodnie z wariantem IVC narusza nieznacznie stanowisko roślin wodnych podlegających ochronie częściowej:

- grzybienie białe
- grązel żółty

położone w północnej części Jeziora Dziekanowskiego.

Budowa drogi będzie miała ograniczony negatywny wpływ na całość stanowiska i lokalne populacje obu gatunków oraz znikomy wpływ na rozprzestrzenienie obu gatunków w regionie.

Droga prawdopodobnie nie naruszy w sposób istotny stanowiska gatunku podlegającego ochronie ścisłej

- salwinia pływająca.

3.7.9.2 Opis występującej awifauny

W obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Dolina Środkowej Wisły” na około 10-km odcinku rzeki od Burakowa do Dziekanowa Nowego występuje regularnie około 110 gatunków ptaków, w tym 60-70 lęgowych. Wśród nich stwierdzono regularne gniazdowanie niżej wymienionych 11 gatunków ptaków, wskazanych do ochrony w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej (w całym obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” gatunków tych stwierdzono 20-22):

- **derkacz,**
- **rybitwa rzeczna,**
- **rybitwa białoczelna,**
- **zimorodek,**
- **blotniak stawowy,**
- **dzięcioł czarny,**
- **dzięcioł białoszyi,**
- **dzięcioł średni,**
- **świergotek polny,**
- **pokrzewka jarzębata,**
- **gąsiorek,**

Ponadto z gatunków lęgowych, wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako „gatunek wysokiego ryzyka, narażony na wyginięcie”, gniazduje **sieweczka obrożna**.

Do gatunków ptaków nie lęgowych, wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Ptasiej, spotykanych regularnie na Wiśle i w międzywalu tej rzeki, należą:

- mewa czarnogłowa,
- mewa mała,
- bocian czarny,
- rybitwa czarna,
- rybitwa wielkodzioba,
- batalion,

- siewka złota,
- biegus zmienny,
- łączak,
- bielaczek,
- bielik,
- rybołów,
- czeczotka.

Najważniejszymi siedliskami lęgowymi ptaków w międzywalu i jego najbliższej okolicy na omawianym odcinku Wisły są:

- piaszczyste wyspy w nurcie rzeki,
- urwiste brzegi rzeki,
- kępy rzeki,
- łągi topolowo – wierzbowe na brzegach rzeki,
- ekstensywnie użytkowane łąki na brzegach rzeki.

Podkreśla się, że omawiany odcinek Wisły tuż poniżej Warszawy jest fragmentem ponadregionalnego korytarza ekologicznego, którym przebiega szlak sezonowych migracji ptaków wodnych oraz wodno-błotnych oraz drogę wnikania do Polski gatunków ptaków południowego pochodzenia.

3.7.9.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków

Pola otaczające drogę na odcinku od Czosnowa do Pieńkowa zasiedlone są przez ubogi zespół gatunków polnych, m.in. nornika zwyczajnego i mysz polną oraz zająca szaraka, lisa i sarnę. Leśne obszary Kampinoskiego Parku Narodowego, położone w sąsiedztwie drogi zasiedlane są przez liczne ssaki, takie jak łosć, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, gronostaj, łasica, wiewiórka, jeż, zając szarak. Tereny otwarte na skraju obszarów leśnych także penetrowane są przez wiele gatunków żerujących ssaków, w tym łosie, dziki i sarny. Zadrzewienia lęgowe i inne jednostki roślinne w międzywalu Wisły, a także Las i Park Młociński, zasiedlane są przez bogaty zespół ssaków. Brzegi Wisły i międzywale są dodatkowo środowiskiem występowania bobra, wydry i innych nadwodnych gatunków: tchórza, norki amerykańskiej, pizmaka, karczownika ziemnowodnego.

Ważniejsze środowiska występowania gadów

Najliczniejsze stanowiska jaszczurki żyworodnej znane są z Lasu Młocińskiego, gdzie na mniejszej liczbie stanowisk spotykano także jaszczurkę zwinkę. Inne stanowiska zaskrońców i padalców a także obu gatunków jaszczurek znane są z oraz Kampinoskiego Parku Narodowego i jego krawędzi.

Ważniejsze środowiska występowania płazów

Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry). Najliczniejszy zespół płazów występuje na jeziorach: Fabrycznym, Kiełpińskim i dziewanowskim.

3.7.10. Wariant V

3.7.10.1 Opis występującej roślinności

W ogólnym zarysie roślinność dzieli się pod względem typologicznym na:

- leśną (ok. 23,7% terenu), do której wchodzi zarówno zbiorowiska o cechach naturalnych, jak i zbiorowiska lasów sztucznie posadzonych lub spontanicznie powstałych odbiegających od stanu naturalnego,
- trawiastą roślinność muraw. łąk i zieleńców, w tym także trawników zieleni miejskiej, (ok. 18,6 % terenu),
- roślinność upraw polnych (ok. 28,3% terenu),
- ruderalną rozmaitych zbiorowisk tworzących się spontanicznie przy zabudowaniach, drogach, na nieużytkach i ugorach (ok. 18,1% terenu).

Mniejszą powierzchnię zajmują:

- roślinność zaroślowa (1,3%),
- roślinność wodna (1,5%).

Oprócz tego prawie 8% analizowanego „korytarza” zajmują pozbawione makrofitów wody nurtu Wisły i niektórych młodych starorzeczy.

Gatunki podlegające ochronie ścisłej, wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- salwinia pływająca.

Gatunki podlegające ochronie częściowej wymienione w Standardowym Formularzu Danych dot. obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, jako ważne:

- grąźel żółty,
- grzybienie białe,
- porzeczka czarna.

Droga projektowana zgodnie z wariantem IVC narusza nieznacznie stanowisko roślin wodnych podlegających ochronie częściowej:

- grzybienie białe
- grąźel żółty

stwierdzone w północnej części Jeziora Dziekanowskiego oraz w jeziorze położonym koło miejscowości Łomna. Budowa drogi będzie miała ograniczony negatywny wpływ na całość stanowisk i lokalne populacje obu gatunków oraz znikomy wpływ na rozprzestrzenienie obu gatunków w regionie.

Droga prawdopodobnie naruszy w ograniczonym stopniu stanowiska pospolitych gatunków podlegających ochronie częściowej występujących w dolinie Wisły.

3.7.10.2 Opis występującej awifauny

W obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Dolina Środkowej Wisły” na około 10-km odcinku rzeki od Burakowa do Dziekanowa Nowego występuje regularnie około 130 gatunków ptaków, w tym 70-80 lęgowych. Wśród nich stwierdzono regularne gniazdowanie niżej wymienionych 13 gatunków ptaków, wskazanych do ochrony w załącznikach do unijnej Dyrektywy Ptasiej (w całym obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” gatunków tych stwierdzono 20-22):

- **derkacz,**
- **rybitwa rzeczna,**
- **rybitwa białoczelna,**
- **zimirodek,**
- **blotniak stawowy,**
- **dzięcioł czarny,**
- **dzięcioł białoszyi,**

- **dzięcioł średni,**
- **świergotek polny,**
- **pokrzewka jarzębata,**
- **gąsiorek,**

Ponadto z gatunków lęgowych, wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako „gatunek wysokiego ryzyka, narażony na wyginięcie”, gniazduje **sieweczka obrożna**.

Do gatunków ptaków nie lęgowych, wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Ptasiej, spotykanych regularnie na Wiśle i w międzywalu tej rzeki, należą:

- mewa czarnogłowa,
- mewa mała,
- bocian czarny,
- rybitwa czarna,
- rybitwa wielkodzioba,
- batalion,
- siewka złota,
- biegus zmienny,
- łączak,
- bielaczek,
- bielik,
- rybołów,
- czeczotka.

Do gatunków ptaków nie lęgowych, wymienionych w załącznikach do Dyrektywy Ptasiej, spotykanych regularnie na Wiśle i w międzywalu tej rzeki, należą:

- mewa czarnogłowa,
- mewa mała,
- bocian czarny,
- rybitwa czarna,
- rybitwa wielkodzioba,
- batalion,
- siewka złota,
- biegus zmienny,
- łączak,
- bielaczek,
- bielik,
- rybołów,
- czeczotka.

Najważniejszymi siedliskami lęgowymi ptaków w międzywalu i jego najbliższej okolicy na omawianym odcinku Wisły są:

- piaszczyste wyspy w nurcie rzeki,
- urwiste brzegi rzeki,
- kępy rzeki,

- łągi topolowo – wierzbowe na brzegach rzeki,
- ekstensywnie użytkowane łąki na brzegach rzeki.

Podkreśla się, że omawiany odcinek Wisły tuż poniżej Warszawy jest fragmentem ponadregionalnego korytarza ekologicznego, którym przebiega szlak sezonowych migracji ptaków wodnych oraz wodno-błotnych oraz drogie wnikania do Polski gatunków ptaków południowego pochodzenia.

3.7.10.3 Opis występowanie płazów, gadów i ssaków

Ważniejsze środowiska występowania ssaków

Najliczniejszy zespół ssaków, obejmujący wszystkie omawiane gatunki, zamieszkuje obszar „Puszczy Kampinoskiej”. Bogate zespoły ssaków zasiedlają obecnie także zadrzewienia łąkowe wzdłuż brzegów Wisły, oraz połączone z nimi funkcjonalnie Las Młociński, Park Młociński i Las Bielański, notowane są tu: łoś, sarna, dzik, kuna leśna i kuna domowa, borsuk, tchórz, gronostaj, łasica, zając szarak, wiewiórka, jeż, drobne owadożerne, gryznie i nietoperze.

Mozaika pól uprawnych, łąk, pastwisk i zadrzewień (np. szpalerów wierzb) na tarasie zalewowym Wisły w obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” od Łomianek (Kępa Kiełpińska) do Kazunia jest środowiskiem bytowania wielu gatunków związanych zarówno z terenami otwartymi.

Ważniejsze środowiska występowania gadów

Gady są najsłabiej poznaną grupą wśród omawianych zwierząt, dane o ich występowaniu w dolinie Wisły, włączając Kampinoski Park Narodowy/obszar NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska”, są wrywkowe i w dużej części nieaktualne. Występują tu takie gatunki jak: jaszczurka zwinka, padalec, gniewosz plamisty, zaskroniec, żmija zygzakowata, jaszczurka żyworodna.

Ważniejsze środowiska występowania płazów

Najliczniejszy zespół płazów, obejmujący wszystkie omawiane gatunki występuje w „Puszczy Kampinoskiej”, miejscami szczególnie liczne występowanie płazów są tu zbiorniki wodne i okresowe rozlewiska w olsach i na łąkach w sąsiedztwie kanału Łasica, oraz na skraju Puszczy w rejonie wsi Sadowa i Palmiry.

Najbliższe stanowiska rzekotek, grzebiuszek ziemnych, ropuch szarych, żab trawnych i zielonych oraz traszek zwyczajnych znane są z krawędzi Kampinoskiego Parku Narodowego (wsie Sadowa, Palmiry). Najliczniejszy zespół płazów występuje na jeziorach: Fabrycznym, Kiełpińskim i dziewanowskim.

3.8. Obszary prawnie chronione

3.8.1. Uwagi ogólne

Wszystkie lasy w pobliżu wszystkich wariantów projektowanej drogi ekspresowej S-7 uznane zostały za lasy ochronne.

Najważniejsze funkcje kompleksów leśnych położonych w bezpośredniej bliskości projektowanych wariantów przebiegu drogi to ochrona gleb i wód, funkcje rekreacyjne i edukacyjne, wpływ na klimat i zachowanie czystości powietrza.

3.8.2. Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinoska”, Kampinoskiego Parku Narodowego i rezerwatu Biosfery

W pobliżu planowanego odcinka wspólnego dla wariantów I – III na odcinku „Węzeł Kiełpin – Łomianki” położony jest obszar NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska

Kampinoski Park Narodowy uznany został za rezerwat biosfery „Puszcza Kampinoska” i wpisany na listę UNESCO w ramach programu MaB (*Man and the Biosphere*).

Puszcza Kampinoska jest dużym kompleksem leśnym położonym na Nizinie Środkowo - Mazowieckiej w bliskim sąsiedztwie aglomeracji warszawskiej.

Puszcza Kampinoska jest ostoją ptasią o randze europejskiej. Obszar jest ważny jako ostoja derkacza. Obszar ma duże znaczenie dla zachowania bioróżnorodności przyrodniczej w centralnej Polsce.

Jednym z najistotniejszych potencjalnych zagrożeń dla Kampinoskiego Parku Narodowego, rezerwatu biosfery „Puszcza Kampinoska” oraz obszaru NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska” jest przerwanie powiązań

przyrodniczych Parku z otoczeniem, w szczególności z doliną Wisły (obszarem NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”), a w wyniku tego zubożenie gatunkowe roślin i zwierząt Parku. Obszarem cennym przyrodniczo i stanowiącymi ogniwo korytarzy ekologicznych, znajdującymi się w pobliżu planowanego przebiegu inwestycji w rejonie dzielnicy Warszawa – Bielany jest Las Młociński.

Puszcza Kampinoska należy do europejskiej sieci europejskiej sieci Ostoi Roślinnych i Ostoi Ptasich.

3.8.3. Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Ostoja Kampinoska”

Obszar ostoi ma duże znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej w centralnej Polsce. Flora Puszczy Kampinoskiej jest bardzo bogata. Występuje tu 69 gatunków roślin naczyniowych ściśle chronionych.

Jednym z najistotniejszych zagrożeń dla Kampinoskiego Parku Narodowego, rezerwatu biosfery „Puszcza Kampinoska” oraz obszaru NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska” jest przerwanie powiązań przyrodniczych Parku z otoczeniem, w szczególności z doliną Wisły (obszarem NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”), a w wyniku tego zubożenie gatunkowe roślin i zwierząt Parku. Obszarami cennymi przyrodniczo i stanowiącymi ogniwo korytarzy ekologicznych, znajdującymi się w pobliżu planowanego przebiegu drogi S-7 są Las Bemowski w rejonie dzielnicy Warszawa – Bemowo oraz Las Młociński - w rejonie dzielnicy Warszawa - Bielany.

3.8.4. Charakterystyka obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) o nazwie „Dolina Środkowej Wisły” to duża i ważna ostoja ptaków.

Obszar obejmuje odcinek Wisły pomiędzy Dęblinem a Płockiem o długości około 180 km w linii powietrznej. Ujemny wpływ na obszar może mieć planowana regulacja koryta rzeki, a w szczególności długoterminowe plany jej kaskadyzacji; zanieczyszczenie wód. Z punktu widzenia planowanej budowy trasy ekspresowej najistotniejsze są zagrożenia związane z niszczeniem lasów nadrzecznych oraz płoszenie ptaków w okresie lęgowym.

Zagrożenia lokalne to kłusownictwo rybackie, palenie ognisk i pożary łąk, penetracja (raczej rzadka) przez wędkarzy wysp w okresie lęgowym ptaków, wycinanie przez miejscową ludność drzew (głównie w międzywale).

Dolina Środkowej Wisły jest ostoją ptasią o randze europejskiej.

Obszar jest ważny jako ostoja ptaków wodno-błotnych - gniazduje tu 40-50 gatunków. W okresie lęgowym obszar zasiedla, co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: brodziec piskliwy, krwawodziób, mewa czarnogłowa, mewa pospolita, ostrygojad, płaskonos, podgorzałka, podróżniczek, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, sieweczka obrożna, sieweczka rzeczna śmieszka, zimorodek.

Obszar podlega ochronie przeciwpowodziowej. Istniejące obiekty i urządzenia związane z ochroną przeciwpowodziową oraz koryto rzeczne wymagają utrzymywania w należyтым stanie technicznym. Na obszarze są i będą prowadzone działania zapewniające swobodny spływ wód i lodu.

Puszcza Kampinoska zaliczona jest do leśnych obszarów węzłowych o znaczeniu dla polityki leśnej, a Dolina Środkowej Wisły uznana została za obszar węzłowy i korytarz ekologiczny obejmujący naturalną dolinę rzeczna. Charakterystycznym walorem doliny Wisły jest jej rola w migracji gatunków ptaków skandynawskich i syberyjskich. **Z ornitologicznego punktu widzenia Wisłę należy uznać za obszar priorytetowy dla ochrony awifauny w środkowej Europie - rzekę o wyjątkowych walorach przyrodniczych i krajobrazowych.**

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania dróg przecinających połączenia przyrodnicze Parku z otoczeniem (umożliwienie migracji zwierząt) przewiduje się wykonywanie pod drogami przepustów i budowy przejść nad drogami.

3.8.5. Charakterystyka pozostałych obszarów chronionych

Rezerwat przyrody „Ruska Kępa” o powierzchni 15,3 ha położony jest w międzywale Wisły na terenie gminy Czosnów. Celem utworzenia rezerwatu było zachowanie naturalnego łągu topolowo-wierzbowego charakterystycznego niegdyś dla doliny Wisły. Na terenie rezerwatu leśnego rosną m.in. topole białe, stare wierzby białe i kruche, wiązy szypułkowe, olsze szare, czeremchy zwyczajne.

3.8.5.1 Charakterystyka rezerwatu przyrody „Kępy Kazuńskie”

Rezerwat Przyrody „Kępy Kazuńskie” położony jest w międzywale Wisły obejmuje wyspy, piaszczyste łąchy oraz wody płynące rzeki Wisły. Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych ostoi lęgowych rzadkich i ginących gatunków ptaków występujących w rejonie rzeki Wisły.

3.8.5.2 Charakterystyka rezerwatu przyrody „Ławice Kiełpińskie”

Rezerwat Przyrody „Ławice Kiełpińskie” jest rezerwatem faunistycznym, położonym na granicy Warszawy. Celem ochrony są miejsca gniazdowania ptactwa wodno-błotnego - szczególnie kolonie gniazdowe rybitw białoczelnych..

Zagrożeniem dla wszystkich opisanych powyżej rezerwatów, wynikającym z bliskości drogi ekspresowej jest przerwanie, bądź utrudnienie powiązań przyrodniczych pomiędzy Kampinoskim Parkiem Narodowym a doliną Wisły, a w wyniku tego doprowadzenie do zubożenia gatunkowego roślin i zwierząt. Istotne znaczenie odgrywać może również zwiększona emisja spalin mogąca oddziaływać negatywnie zwłaszcza na florę rezerwatów. Nie bez znaczenia, zwłaszcza dla ptaków w okresie lęgowym, jest też emisja hałasu.

3.8.5.3 Charakterystyka Rezerwatu przyrody „Jezioro Kiełpińskie”

Rezerwat Jezioro Kiełpińskie – jest rezerwatem wodnym. Jest to obszar starorzecza Wisły wraz z przyległymi do niego terenami. Celem ochrony jest zachowanie starorzecza Wisły z charakterystyczną florą i fauną.

3.8.5.4 Charakterystyka Rezerwatu przyrody „Las Bielański”

Na znacznej części terenu Las Bielański jest jedyną pozostałością dawnej Puszczy Mazowieckiej, zachowującą ciągłość jej zespołów leśnych.

Na stosunkowo niewielkim obszarze Lasu Bielańskiego stwierdzono ponad 400 gatunków roślin naczyniowych, rzadkich gatunków bezkręgowców jak kozioróg dębosz. Występują tu też rzadkie motyle – paż żeglarz i paż królowej, zawisak tawulec, 60 gatunków ptaków, w tym ponad 40 lęgowych.

3.8.5.5 Charakterystyka Rezerwat przyrody „Kalinowa Łąka”

Rezerwat Kalinowa Łąka jest rezerwatem typu florystycznego, obejmującym podmokłą, śródleśną łąkę ze stanowiskami unikatowych w rejonie Warszawy roślin, takich jak: pełnik europejski, goryczka trojeściowa, goryczka wąskolistna. Głównym celem utworzenia rezerwatu była ochrona niezwykle bogatej szaty roślinnej.

3.8.5.6 Charakterystyka Rezerwat przyrody „Łosiowe Błota”

Rezerwat przyrody został utworzony w celu zachowania, charakterystycznych niegdyś dla Kotliny Warszawskiej, zbiorowisk torfowisk niskich wraz ze stanowiskami rzadkich i chronionych roślin. W rezerwacie występuje dość duże zróżnicowanie siedlisk leśnych.

Największym zagrożeniem dla opisanych powyżej rezerwatów jest przerwanie powiązań przyrodniczych pomiędzy rezerwatami a Kampinoskim Parkiem Narodowym i doliną Wisły, a w wyniku tego doprowadzenie do zubożenia gatunkowego roślin i zwierząt w Parku i rezerwatach.

3.8.5.7 Charakterystyka Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu

W skład WOChK wchodzi tereny o bardzo zróżnicowanej wartości przyrodniczej, niejednorodnym stopniu naturalności i charakterze użytkowania: od koryta Wisły i mniejszych cieków oraz zbiorników wodnych, poprzez kompleksy leśne, otwarte tereny łąk i pastwisk, do terenów zieleni urządzonej i ogrodów działkowych.

Na terenie WOChK, w rejonie projektowanych wariantów drogi S-7, znajdują się kompleksy biologicznie czynne, takie jak Las Lindego, Las Młociński oraz Las Bemowo, a także użytek ekologiczny Przy Lesie Młocińskim i zespoły przyrodniczo krajobrazowe Dęby Młocińskie i Park Olszyna.

Las Młociński stanowi pozostałość Puszczy Kampinoskiej. Teren Lasu Młocińskiego należy do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, a las należy do lasów ochronnych Warszawy. Znaczny obszar Lasu Młocińskiego zajmują zróżnicowane drzewostany: różnowiekowe, wielogatunkowe i często wielopiętrowe, występujące na siedliskach od boru świeżego poprzez lasy mieszane do lasów łęgowych. Las Młociński jest miejscem wędrówek dużych ssaków (dziki, sarny, łosie) przemieszczających się z Puszczy Kampinoskiej. Zagrożeniem dla tego kompleksu leśnego jest wzrastająca presja urbanizacyjna. Do zadań ochronnych należą m.in.: utrzymanie dotychczasowego zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego, przeciwdziałanie dewastacji i zaśmiecaniu.

Las Nowa Warszawa – główne siedliska to bór świeży i bór mieszany świeży z sosną i domieszką dębu, brzozy, osiki i dębu czerwonego. Ze względu na małą różnorodność siedlisk uroczysko to zasiedlane jest przez niewielką liczbę gatunków ptaków, innych kręgowców i bezkręgowców. Las Nowa Warszawa pełni rolę korytarza ekologicznego łączącego Puszcze Kampinoską z Doliną Wisły.

Stan sanitarny **Uroczysko „Nowa Huta”** jest gorszy od sąsiadującego z nim uroczyska „Nowa Warszawa”. Obszarem ten cechuje niska przydatność do rekreacji, ale ze względu na izolacje terenów przemysłowych od innych obszarów ma duże znaczenie.

Las Bemowski uznany został za **las ochronny** Warszawy. Znajduje się też w **Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego, a od 2000 roku w strefie przejściowej Rezerwatu Biosfery "Puszcza Kampinoska"**. Ochroną rezerwatową objęto niewielkie, najcenniejsze pod względem przyrodniczym fragmenty trasy: rezerwat „Łosiowe Błota” i rezerwat „Kalinowa Łąka”.

Las Bemowski jest ważnym kompleksem biologicznie czynnym, który umożliwia migrację wielu gatunków zwierząt. Las Bemowski jest jedną z ostoi łośi. Występują tu także dziki, sarny, lisy, kuny oraz szereg drobnych ssaków charakterystycznych dla niedużych kompleksów leśnych. Spośród ptaków warto wymienić myszołowa, krogulca i dzięcioła czarnego. Na terenie Lasu Bemowskiego zimują grupy czapli siwych.

Największym zagrożeniem dla Lasu Bemowskiego jest wzrastająca presja urbanizacyjna.

3.8.5.8 Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dęby Młocińskie”

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dęby Młocińskie” jest pozostałością dawnych Lasów Młocińskich. Został wyznaczony w celu ochrony wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego i kulturowego, dla zachowania jego wartości przyrodniczych, estetycznych i historycznych

3.8.5.9 Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Olszyna”

Na terenie Zespołu Przyrodniczo - Krajobrazowy Olszyna występuje pokrywa torfowa – jest, więc to obszar silnie uwilgotniony. Teren Zespołu prawie w całości porasta łąg olszowy.

3.8.5.10 Użytek ekologiczny „Przy Lesie Młocińskim”

Użytek ekologiczny „Przy Lesie Młocińskim” obejmuje pozostałość ekosystemu łąkowo-leśnego z kępami drzew i krzewów i wchodzi w skład miejskiego kompleksu leśnego „Las Młociński”.

Celem utworzenia tego użytku było zachowanie śródlęsnej łąki przylegającej do wilgotnych lasów łągowych, wiązowo-jesionowych i pozostałości dawnych, bardziej wilgotnych łągów dolinkowych, przykorytowych zbiorowisk topolowo-wierzbowych.

3.9. Powiązania międzyobszarowe

Na terenie międzywała Wisły, zgodnie z koncepcją krajowej sieci ekologicznej ECONET – POLSKA, funkcjonuje międzynarodowy korytarz ekologiczny – Warszawski Wisły.

Puszcza Kampinoska zaliczona jest do leśnych obszarów węzłowych o znaczeniu dla polityki leśnej, a Dolina Środkowej Wisły uznana została za obszar węzłowy i korytarze ekologiczny obejmujący naturalną dolinę rzeczną.

Ważną częścią korytarza ekologicznego łączącego obszary wchodzące w skład sieci NATURA 2000 i ECONET-POLSKA jest Las Młociński, stanowiący pozostałość Puszczy Kampinoskiej. Cenne przyrodniczo jest również powiązanie Lasu Bemowskiego z Kampinoskim Parkiem Narodowym, w rejonie Klaudyna, Lipkowa, Bemowa.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania dróg przecinających połączenia przyrodnicze Parku z otoczeniem (umożliwienie migracji zwierząt) przewiduje się wykonywanie pod drogami przepustów i budowy przejść nad drogami.

System Przyrodniczy Warszawy obejmuje jedynie wyselekcjonowane obszary, zasadnicze dla funkcjonowania biologicznego, klimatycznego i hydrologicznego środowiska przyrodniczego miasta.

3.10. Walory krajobrazowe i rekreacyjne

Lasy rozmieszczone na obrzeżach Warszawy stanowią pierścień wokół miasta pełniąc funkcję terenów rekreacyjnych dla mieszkańców stolicy i miejscowości, które z nią graniczą.

Lasy miejskie Warszawy, będące lasami ochronnymi, znajdujące się na terenach, objętych opracowaniem to: **Las Bemowski**, **Las Bielański** oraz **Las Młociński**. Pełnią ważną rolę w kształtowaniu i zachowaniu środowiska naturalnego m.in. poprzez funkcje ochronne gleb i wód, a także wpływ na mikroklimat stolicy.

Kampinoski Park Narodowy jest jednym z dwóch parków narodowych na świecie położonych jest w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy państwa.

3.11. Zagospodarowanie przestrzenne

Projektowana droga S-7 znajduje się w obrębie aglomeracji warszawskiej i ma być uzupełnieniem, zgodnego z koncepcją systemu transportowego województwa mazowieckiego, planowanego pierścienia zewnętrznego Warszawy

W otoczeniu projektowanej drogi występują zespoły zabudowy typu przemysłowo-składowego, poprzedzielane terenami rolniczymi, ogródkami działkowymi i skupiskami niskiej zabudowy mieszkaniowej, na terenie Warszawy w otoczeniu drogi znajdują się także tereny osiedli mieszkaniowych z zabudową wysoką; zespoły zabudowy magazynowej i biurowej.

3.12. Ogólna ocena stanu środowiska

W otoczeniu projektowanej drogi przeważają krajobrazy kulturowe miejskie i rolnicze o stosunkowo dużym stopniu przekształcenia środowiska naturalnego wskutek działalności człowieka. Zaznacza się silna presja urbanizacyjna związana z bliskością warszawskich dzielnic Bemowo i Bielany. Przeciwwagę dla krajobrazu kulturowego stanowi krajobraz naturalnej doliny Wisły i zwartych kompleksów leśnych znajdujących się na granicy Warszawy i gmin z nią sąsiadujących.

Największymi problemami ekologicznymi obszaru są: presja urbanizacyjna spowodowana bliskością Warszawy, niska emisja energetyczna oraz hałas drogowy i lotniczy.

Wszystkie analizowane warianty przebiegu projektowanej drogi prowadzone są w mniejszym lub większym stopniu przez tereny otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego.

Ze względu na ogromną wartość obszarów i obiektów cennych przyrodniczo oraz fakt, że na terenie Warszawy projektowana droga przebiegać będzie przez tereny gęsto zabudowane, z których część już teraz narażona jest na zanieczyszczenia powietrza i nadmierny hałas oddziaływanie projektowanej drogi ekspresowej powinno być ograniczone do minimum, co z pewnością wpłynie na stan środowiska i bezpośrednio lub pośrednio na zdrowie ludzi.

4.OPIS ZABYTKÓW PRAWNIE CHRONIONYCH

4.1. Archeologiczne obiekty chronione

Na obszarach konserwatorskich stref archeologicznych, na których ze względu na położenie w krajobrazie można spodziewać się istnienia obiektów archeologicznych konieczne będzie przeprowadzenie archeologicznych badań sondażowych lub zapewnienie wzmożonego nadzoru archeologicznego.

W całym pasie projektowanej drogi we wszystkich wariantach przebiegu, poza terenem m.st. Warszawy i obszarem wzdłuż wału przeciwpowodziowego, ze względu na możliwość natrafienia na zabytkowe obiekty (nie zarejestrowane w dotychczasowych badaniach) konieczne będzie prowadzenie nadzoru archeologicznego nad drogowymi robotami ziemnymi.

OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW

4.2. Uwagi ogólne

Budowa układu obwodnic miasta Warszawy jest niezbędna do prawidłowego funkcjonowania aglomeracji warszawskiej. W ramach przedsięwzięcia występują dwa, zasadnicze warianty:

Wariant zerowy: polegający na całkowitej rezygnacji z przedsięwzięcia, tzn. pozostawieniu drogi krajowej nr 7 na odcinku Czosnów – Warszawa bez zmian (w stanie istniejącym).

Wariant inwestycyjny: zakładający budowę nowej trasy ekspresowej wylotowej nr S-7 na odcinku Czosnów – Warszawa (do Trasy AK) z wykorzystaniem korytarza drogowej istniejącej drogi nr 7 lub bez wykorzystania tego korytarza.

4.3. Wariant zerowy

W wariantcie zerowym dostępność do drogi nr 7 będzie nieograniczona. W związku z długofalowym nieuniknionym wzrostem ruchu na tych drogach należy przypuszczać, że w dalszej przyszłości ruch drogowy na obu drogach będzie silnie tłumiony możliwościami technicznymi i będzie obciążał alternatywne drogi objazdowe.

Należy przypuszczać, że po przekroczeniu pewnego poziomu ruchu skrzyżowania na tych drogach staną się nieprzejezdne w godzinach szczytu, a na trasie głównej tworzyć się będą coraz dłuższe korki drogowe.

Rezygnacja z drogi ekspresowej nr S7 pociąga za sobą nie tylko niekorzystne zjawiska opisane powyżej. Ma też zalety, głównie dla środowiska przyrodniczego, w postaci nienaruszania istniejących terenów o pewnych walorach środowiskowych (las, doliny, zespoły łąkowe itp.).

4.4. Wariant inwestycyjny

Wszystkie warianty przebiegu drogi S-7 zakładają omińnięcie Puszczy Kampinowskiej od strony wschodniej, koryta rzeki Wisła od strony zachodniej, a centralnej części miasta Łomianki – albo od strony zachodniej albo od strony wschodniej, co wynika nie tylko ze względów funkcjonalno-technicznych (zbyt duże wydłużenie trasy) lecz również z układu przestrzennego terenów chronionych. Z uwagi na ochronę zwartej zabudowy miejskiej, we wszystkich wariantach występuje albo naruszenie skrajnych fragmentów Puszczy Kampinowskiej, albo naruszenie obszaru międzywału w dolinie Wisły.

We **wszystkich wariantach inwestycyjnych** nastąpi znacząca, skokowa poprawa warunków ruchu na drodze nr 7, a jednocześnie tereny zabudowy mieszkaniowej zostaną odciążone od ruchu tranzytowego, w tym zwłaszcza ciężkiego ruchu ciężarowego. Tym samym nastąpi znaczna poprawa stanu akustycznego i aerosanitarnego środowiska w miastach Łomianki i Warszawa i w okolicach.

Jednocześnie pogorszą się warunki akustyczne i aerosanitarne dla osób mieszkających w sąsiedztwie nowej trasy drogowej, przy czym wskutek zastosowania środków ochronnych takich jak pasy zieleni i ekrany akustyczne pogorszenie to nie doprowadzi do przekroczenia dopuszczalnych wartości normatywnych.

Projektowany odcinek drogi S-7 będzie miał tak poważny, pozytywny wpływ na rozwój społeczno-ekonomiczny regionu modlińskiego-warszawskiego że jego budowa powinna zyskać status przedsięwzięcia realizującego ważny cel publiczny, w takim ujęciu cel publiczny staje się nadrzędny względem celu ochrony środowiska przyrodniczego, a więc można dopuścić pewną nieznaczającą utratę przyrodniczych wartości środowiskowych przy bardzo wysokich korzyściach społecznych wynikających z realizacji tej nowej trasy drogowej.

4.5. Wariant najbardziej korzystny dla środowiska

Uznano, że optymalnym wariantem jest generalnie **wariant II** przedsięwzięcia.

Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów

4.6. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000

4.6.1. Uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia w obszarach NATURA 2000

„Puszcza Kampinoska”, „Ostoja Kampinoska” oraz „Dolina Środkowej Wisły”.

Zabronione jest podejmowanie działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar NATURA 2000., z wyjątkiem sytuacji, gdy przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego.

Założeniem sieci Natura 2000 jest godzenie działalności gospodarczej i ochrony przyrody na obszarach chronionych.

Należy także pamiętać, że sieć NATURA 2000 ma na celu wprowadzenie w życie nowoczesnej pojmowanej ochrony przyrody, zakładającej realizację celów ochrony w warunkach użytkowania i harmonijnej koegzystencji człowieka i przyrody.

Na obszarach NATURA 2000 dopuszczalne są wszelkie inwestycje i działania, które nie zniszczą tych elementów przyrody, dla których ochrony wyznaczony został dany obszar.

Najistotniejszy jest więc wybór takich rozwiązań, które w maksymalny sposób omijają i oszczędzają miejsca ważne dla chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych.

4.6.2. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej na obszary NATURA 2000 – uwagi ogólne

4.6.3. Wariant I

Projektowana droga ekspresowa wg wybranego wariantu I, prowadzona jest śladem istniejącej drogi krajowej nr 7 i przebiega przez teren graniczący z jednej strony z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk „Puszcza Kampinoska”, oraz Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Kampinoska”, z drugiej zaś Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły”. W sąsiedztwie przebiegu analizowanej trasy drogi S-7 wg wariantu bezinwestycyjnego i I cenne zbiorowiska występują wyłącznie w obrębie Warszawy, głównie na Bielanach. Zakłada się, że straty w siedliskach z listy NATURA 2000 obejmą niewiele ponad 2 ha, ale dążyć należy do zmniejszenia tej powierzchni.

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu I może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

MOŻNA OBIEKTYWNIEM STWIERDZIĆ, ŻE PRAWDOPODOBNIEM NIE BĘDĄ WYSTĘPOWAŁY ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA OBSZAR NATURA 2000.

Zastosowanie proponowanych środków łagodzących powinno zminimalizować zidentyfikowane oddziaływania związane z budową i późniejszą eksploatacją drogi ekspresowej.

4.6.4. Warianty II, IIA, IIB oraz IIC i III

Projektowana droga ekspresowa II, IIA, IIB, IIC oraz III przebiega przez teren graniczący z jednej strony z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk „Puszcza Kampinoska”, oraz Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Kampinoska”, z drugiej zaś Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły”.

Poprowadzenie trasy może spowodować zniszczenie części (do 10 ha) obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000. Pozytywny wpływ wariantów II - III wystąpi na zachodnio - północną część Puszczy Kampinoskiej – przewidywana jest izolacja tego terenu od niezorganizowanego napływu ludzi poprzez powstanie bariery, jaką będzie nowa droga.

Realizacja inwestycji zgodnie z wariantami II, IIA, IIB, IIC lub III nie spowoduje zmian w zasięgu naturalnych siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych, a stan ochrony gatunków typowych dla obszarów „Puszczy Kampinoskiej”, „Ostoi Kampinoskiej” i „Doliny Środkowej Wisły” nie ulegnie zmianie.

Odsetek utraty powierzchni obszaru NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska” za znikomy.

MOŻNA OBIEKTYWNIESTWIERDZIĆ, ŻE PRAWDOPODOBNIENIE BĘDĄ WYSTĘPOWAŁY ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA OBSZAR NATURA 2000.

Zastosowanie proponowanych środków łagodzących powinno zminimalizować zidentyfikowane oddziaływania związane z budową i późniejszą eksploatacją drogi ekspresowej.

4.6.5. Warianty IVA, IVB, IVC

Projektowana droga ekspresowa wg wariantów IVA, IVB, IVC przebiega przez teren graniczący z jednej strony z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły” z drugiej zaś z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk „Puszcza Kampinoska” oraz Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Kampinoska”. Przebudowa istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej na trasie obecnego śladu drogi nr 7 spowoduje niewielkie zmniejszenie powierzchni dostępnych środowisk.

Realizacja drogi ekspresowej pociągałaby za sobą zniszczenie bezpośrednio:

- ✓ tylko poniżej 1 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000 – Wariant IVA, IVB;
- ✓ ponad 7,5 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000- Wariant IVC.

Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w dwu obiektach ochrony obszarowej, ustanowionych specjalnie dla ochrony awifauny, w tym w obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Przyczyni się również do wzrostu śmiertelności ptaków ograniczy ic możliwości życiowe, w tym możliwości przemieszczania się wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Przyrodnicze szkody, jakie spowoduje realizacja drogi ekspresowej S-7 zgodnie z wariantami IVA, IVB lub IVC są nie do zaakceptowania i trzeba się liczyć z dużymi stratami przyrodniczymi oraz konsekwencjami redukcji walorów obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.

ZGROMADZONE INFORMACJE SUGERUJĄ, ŻE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE NA OBSZAR NATURA 2000 „DOLINA ŚRODKOWEJ WISŁY” PLB 140004 JEST PRAWDOPODOBNE.

Zastosowanie proponowanych środków łagodzących może być niewystarczające dla ochrony tego obszaru. INWESTYCJA POLEGAJĄCA NA BUDOWIE PÓLNOCNego WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA NIE POWINNA BYĆ REALIZOWANA ZGODNIE Z WARIANTEM IVA, IVB LUB IVC.

4.6.6. Wariant V

Planowana trasa na całym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub nawet na terenie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Droga (w granicach linii rozgraniczających) zajmie ponad 90 ha Obszaru Specjalnej Ochrony. Wejdzie także na teren ustanowionych rezerwatów ornitologicznych: Kępy Kazuńskie i Ławice Kiełpińskie, zajmując odpowiednio 0,2 i 5 ha tych rezerwatów. Trasa przebiegać będzie w znacznym oddaleniu od Kampinoskiego Parku Narodowego będącego również Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk „Puszcza Kampinoska”, oraz Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Kampinoska”, ale może na niego niekorzystnie oddziaływać pośrednio. Planowana w wariantcie V trasa drogi S-7 znajdzie się w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Las Bielański” i Park Młociński. W stosunku do stanu aktualnego może ona spowodować zmniejszenie możliwości migracji zwierząt.

Jego realizacja pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio ponad 48 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000. Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w trzech

objektach ochrony obszarowej, ustanowionych specjalnie dla ochrony awifauny: dwu rezerwatach faunistycznych i obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 oraz ograniczy możliwości życiowe wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w dwu obiektach ochrony obszarowej, ustanowionych specjalnie dla ochrony awifauny, w tym w obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” PLB 140004. Przyczyni się również do wzrostu śmiertelności ptaków ograniczy ic możliwości życiowe, w tym możliwości przemieszczania się wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Przyrodnicze szkody, jakie wariant V spowoduje są nie do zaakceptowania.

ZGROMADZONE INFORMACJE SUGERUJĄ, ŻE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE NA OBSZAR NATURA 2000 „DOLINA ŚRODKOWEJ WISŁY” PLB 140004 JEST PRAWDOPODOBNE.

Zastosowanie proponowanych środków łagodzących może być niewystarczające dla ochrony tego obszaru. Inwestycja polegająca na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska nie powinna być realizowana zgodnie z wariantem V.

4.6.7. Podsumowanie

Ponieważ każdy z analizowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 przebiega, podobnie jak istniejąca droga krajowa S7, pomiędzy obszarem Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” i „Dolina Środkowej Wisły” nie ma rozwiązań, które umożliwiłyby uniknięcie przecięcia powiązań ekologicznych pomiędzy puszcza, a doliną Wisły. Zarówno istniejąca sieć drogowa w powyższym rejonie jak i planowana droga ekspresowa mogą wywierać negatywny wpływ na spójność sieci obszarów Natura 2000. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia autorzy Raportu zaproponowali realizację szeregu przejść dla zwierząt na szlakach migracji znajdujących się pomiędzy w/w obszarami chronionymi.

Bez wątpliwości warianty IV i V wywierałyby istotny negatywny wpływ na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Warianty II – III wywierają wpływ na obszar Natura 2000 „Puszcza Kampinoska” związany z zajęciem ok. 1,4 ha terenu i późniejszym możliwym oddziaływaniem drogi ekspresowej, jakie może być zauważalne na obszarze o powierzchni ok. 10 ha. Biorąc pod uwagę cele ochrony obszaru „Puszcza Kampinoska” wpływ projektowanej inwestycji nie będzie istotny. Realizacja drogi ekspresowej może mieć również aspekt pozytywny ze względu na zmniejszenie penetracji tych fragmentów Puszczy przez okolicznych mieszkańców na skutek działania barierowego drogi. Zastosowanie kompensacji przyrodniczej nie jest potrzebne w odniesieniu do analizowanego przedsięwzięcia.

4.7. Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajowy system obszarów chronionych.

4.7.1. Wariant I

Trasa S-7 zarówno obecnie, jaki i po modernizacji w ramach wariantu I stanowi istotny problem dla Kampinoskiego Parku Narodowego i obszaru NATURA 2000 „Puszcza Kampinoska”. Analizowana trasa przebiega w sąsiedztwie: obszaru NATURA 2000 „Dolina Wisły Środkowej”, rezerwatu krajobrazowego „Las Bielański”, kompleksu Lasu i Parku Młocińskiego.

Wariant I przebiegu trasy S-7 wprowadza stosunkowo małe zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Zagrożenia dla elementów przyrodniczych nie mają dużych tendencji wzrostowych. Zauważa się trzy obszary problemowe: główny - odcinek przecięcia Lasu i Parku Młocińskiego, mniejszego znaczenia – odcinek przy Lesie Bielańskim oraz odcinek między Dziekanowem a Czosnowem.

Najważniejszymi problemami są zagadnienia ograniczania przez trasę możliwości migracji zwierząt.

Na skutek realizacji trasy zgodnie z wariantem I nastąpi stosunkowo nieduża utrata zadrzewień przydrożnych.

4.7.2. Warianty II, IIC

Planowana droga S-7 przebiega przez otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego i strefę przejściową międzynarodowego rezerwatu biosfery „Puszcza Kampinoska” a także wzdłuż granicy Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz przez tereny lasów ochronnych. Omawiane warianty przebiegu trasy (II i IIC) przylegają zatem do trzech obszarów chronionych, przy czym jeden z tych obszarów (Puszcza Kampinoska) ma zarówno statut parku narodowego, jak i obszaru Natura 2000. Przebieg trasy wg omawianych wariantów spowoduje konieczność wycięcia około 2,5 ha Lasu Młocińskiego, 6 ha Kampinoskiego Parku Narodowego oraz zniszczenie części (do 10 ha) obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinoska”. Pozytywny wpływ wariantów II i II C wystąpi na zachodnio - północną część Puszczy

Kampinoskiej – przewidywana jest izolacja tego terenu od niezorganizowanego napływu ludzi. Na obszarze Warszawy budowa drogi spowoduje niewielkie zmniejszenie powierzchni terenów zielonych i niezabudowanych terenów otwartych, głównie w rejonie Fortu Wawrzyszew i Cmentarza Komunalnego Północnego.

4.7.3. Wariant IIA

Trasa w **wariantcie IIA**, tak jak w wariantach II i IIC przebiega przez otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego a także wzdłuż granicy Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz przez tereny lasów ochronnych i przylega zatem do trzech obszarów chronionych, przy czym jeden z tych obszarów (Puszcza Kampinowska) ma zarówno statut parku narodowego, jak i obszaru Natura 2000. Dodatkowo przebieg trasy wg omawianego wariantu spowoduje konieczność wycięcia około 2,5 ha Lasu Młocińskiego. Trasa w **wariantcie IIA** przetnie skraj Lasu Bejowskiego oraz może spowodować zniszczenie części (do 10 ha) obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinowska”. Pozytywne wpływ wariantu IIA wystąpi na zachodnio - północną część Puszczy Kampinoskiej – przewidywana jest izolacja tego terenu od niezorganizowanego napływu ludzi.

4.7.4. Wariant IIB

Trasa według przebiegu wariantu IIB tak jak w wyżej wymienionych wariantach przebiega przez otulinę Kampinoskiego Parku Narodowego a także wzdłuż granicy Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz przez tereny lasów ochronnych i przylega zatem do trzech obszarów chronionych, przy czym jeden z tych obszarów (Puszcza Kampinowska) ma zarówno statut parku narodowego, jak i obszaru Natura 2000. Dodatkowo przebieg trasy wg omawianego wariantu spowoduje konieczność wycięcia około 2,5 ha Lasu Młocińskiego a także przetnie północny fragment Lasu Bemowskiego. Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu II B spowoduje niewątpliwe straty w układzie przyrodniczym o umiarkowanym zasięgu, wobec czego w nie powinien być wybrany. Poprowadzenie trasy może spowodować zniszczenie części (do 10 ha) obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Puszcza Kampinowska”. Pozytywne wpływ wybranego wariantu wystąpi na zachodnio - północną część Puszczy Kampinoskiej – przewidywana jest izolacja tego terenu od niezorganizowanego napływu ludzi.

4.7.5. Wariant III

Trasa na długości ponad 4 km przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie Kampinoskiego Parku Narodowego. Przebieg trasy także spowoduje uszczknięcie około 2,5 ha lasu z zachodniego krańca Lasu Młocińskiego a także na długim odcinku przetnie od północy do południa cały kompleks Lasu Bejowskiego wraz z jego dwoma rezerwatami „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota”, co spowodować może istotne zmiany w stosunkach wodnych.

4.7.6. Naruszenie granic Kampinoskiego Parku Narodowego – warianty II - III

Naruszenie granic obszaru Kampinoskiego Parku Narodowego i Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Puszcza Kampinowska” wystąpi na odcinku w rejonie Łuża na granicy gmin Izabelin i Łomianki. Powierzchnia zajęta przez projektowaną drogę ekspresową, w granicach linii rozgraniczających, na obszarze leżącym w granicach Kampinoskiego Parku Narodowego wynosi ok. 1,4 ha i stanowi zaledwie 0,0037% powierzchni całego Parku.

Informację o możliwości zniszczenia do 10 ha obszaru Natura 2000 „Puszcza Kampinowska” należy wiązać

4.7.7. Wariant IVA

Trasa według wariantu IVA przebiegać będzie w oddaleniu od Kampinoskiego Parku Narodowego, ale może na niego niekorzystnie oddziaływać pośrednio. Dodatkowo trasa na dużym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Wisły Środkowej a także niekorzystnie wpłynie na Las Młociński.

4.7.8. Wariant IVB

Trasa przebiegać będzie w zróżnicowanym oddaleniu od Kampinoskiego Parku Narodowego. Na małym odcinku wejdzia na odległość kilkudziesięciu metrów od granicy KPN i może na niego niekorzystnie oddziaływać pośrednio. Na dużym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Wisły Środkowej”. Planowana droga w wariantcie IVB niekorzystnie wpłynie także na Las Młociński.

4.7.9. Wariant IVC

Trasa przebiegać będzie w oddaleniu od Kampinoskiego Parku Narodowego, ale tak jak w pozostałych wariantach może na niego niekorzystnie oddziaływać pośrednio. Na dużym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub nawet na terenie (ponad 8 ha) obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Wisły Środkowej” oraz przewiduje się, że bardzo niekorzystnie wpłynie na Park i Las Młociński.

4.7.10. Wariant V

Trasa według wariantu V przebiegać będzie w znacznym oddaleniu od Kampinoskiego Parku Narodowego, ale może na niego niekorzystnie oddziaływać pośrednio. Na całym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub nawet na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Wisły Środkowej”. Znajdzie się także w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Las Bielański”. Planowana droga w wariantcie V bardzo niekorzystnie wpłynie na Park Młociński.

4.8. Oddziaływanie przedsięwzięcia na powiązania międzyobszarowe.

4.8.1. Uwagi ogólne

Powiązania pomiędzy poszczególnymi kompleksami leśnymi, obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo zapewniają korytarze ekologiczne. Ponieważ warianty projektowanej trasy ekspresowej położone są pomiędzy dwoma obszarami włączonymi do sieci Natura 2000, a zachowanie łączności pomiędzy tymi obszarami jest szczególnie istotne dla utrzymania spójności sieci niezwykle istotne jest umożliwienie migracji zwierząt w ramach wspomnianych korytarzy ekologicznych.

4.8.2. Wariant I

Za odcinek drogi najbardziej wrażliwy na niszczenie siedlisk i zakłócenie funkcjonowania populacji ssaków (w tym bobra) i płazów na czas prac budowlanych uznać należy odcinek pomiędzy obecnym i projektowanym mostami (węzły AK i Mostu Północnego). Jest projektowana estakada mająca zapewnić przejścia dla zwierząt pomiędzy Lasem i Parkiem Młocińskim w miejscu, gdzie obecnie drogę przebiegają liczne ssaki, m.in. dziki, sarny, kuny leśne, borsuk. Pozytywnym efektem tej inwestycji będzie zmniejszenie śmiertelności zwierząt i poprawa łączności, czyli funkcjonowania tego korytarza ekologicznego.

4.8.3. Warianty II, IIC

Przebudowa istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej spowoduje pogłębienie izolacji płatów siedlisk po obu stronach drogi na odcinku Czosnów - Łomianki. Także na odcinku Łomianki – Wólka Węglowa budowa drogi spowoduje fragmentację środowisk i zagrożenie lub nawet przerwanie korytarza ekologicznego pomiędzy leśnymi obszarami Kampinoskiego Parku Narodowego a Lasem Młocińskim i pobliskimi terenami zalesionymi na północno-wschodniej granicy Warszawy. W rejonie Fortu Wawrzyszew droga prowadzona ma być w głębokim wykopie przecinając korytarz zapewniający powiązanie przyrodnicze pomiędzy obszarami zielonymi Fortu Wawrzyszew, a Parkiem Nowa Warszawa i Lasem Bielańskim oraz rezerwatem „Las Bielański”.

4.8.4. Wariant IIA

Przebudowa istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej spowoduje pogłębienie izolacji płatów siedlisk po obu stronach drogi na odcinku Czosnów - Łomianki. Także na odcinku Łomianki – Wólka Węglowa budowa drogi spowoduje fragmentację środowisk i zagrożenie lub nawet przerwanie korytarza ekologicznego pomiędzy leśnymi obszarami Kampinoskiego Parku Narodowego a Lasem Młocińskim i pobliskimi terenami zalesionymi na północno-wschodniej granicy Warszawy. W rejonie Fortu Wawrzyszew droga prowadzona ma być w głębokim wykopie przecinając korytarz zapewniający powiązanie przyrodnicze pomiędzy obszarami zielonymi Fortu Wawrzyszew, a Parkiem Nowa Warszawa i Lasem Bielańskim oraz rezerwatem „Las Bielański”.

Budowa, zgodnie z wariantem IIA drogi na terenie Lasu Bemowskiego doprowadzi do fragmentacji środowisk, tzn. odcięcia ok. 1km² terenów Lasu Bemowskiego i Fortu Wawrzyszew od głównego kompleksu Lasu Bemowskiego. Spowoduje to w dłuższej perspektywie czasu zmniejszenie różnorodności ssaków i płazów na odciętym obszarze Lasu Bemowskiego i Fortu Wawrzyszew. Proponowanym rozwiązaniem tego problemu może być zaprojektowanie i budowa przejścia dla małych zwierząt.

4.8.5. Wariant IIB

Przebudowa istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej spowoduje pogłębienie izolacji płatów siedlisk po obu stronach drogi na odcinku Czosnów - Łomianki.

Także na odcinku Łomianki – Wólka Węglowa budowa drogi spowoduje fragmentację środowisk i zagrożenie lub nawet przerwanie korytarza ekologicznego pomiędzy leśnymi obszarami Kampinoskiego Parku Narodowego a Lasem Młocińskim i pobliskimi terenami zalesionymi na północno-wschodniej granicy Warszawy. Zapobiec temu mają zaprojektowane dwa przejścia: dla zwierząt małych wzdłuż Kanału Młocińskiego oraz dla zwierząt dużych. W rejonie Fortu Wawrzyszew droga prowadzona ma być w głębokim wykopie przecinając korytarz zapewniający powiązanie przyrodnicze pomiędzy obszarami zielonymi Fortu Wawrzyszew, a Parkiem Nowa Warszawa i Lasem Bielańskim oraz rezerwatem „Las Bielański. Budowa odcinka drogi na terenie Lasu Bemowskiego doprowadzi do fragmentacji środowisk, tzn. odcięcia ok. 1km² terenów Lasu Bemowskiego i Fortu Wawrzyszew od głównego kompleksu Lasu Bemowskiego. Ten odcinek może być miejscem podwyższonej śmiertelności ssaków. Spowoduje to w dłuższej perspektywie czasu zmniejszenie różnorodności ssaków i płazów na odciętym obszarze Lasu Bemowskiego i Fortu Wawrzyszew. Proponowanym rozwiązaniem tego problemu może być zaprojektowanie i budowa przejścia dla małych zwierząt.

4.8.6. Wariant IIB

Przebudowa istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej spowoduje pogłębienie izolacji płatów siedlisk po obu stronach drogi na odcinku Czosnów - Łomianki. Także na odcinku Łomianki – Wólka Węglowa budowa drogi spowoduje fragmentację środowisk i zagrożenie lub nawet przerwanie funkcjonalnego korytarza ekologicznego pomiędzy leśnymi obszarami Kampinoskiego Parku Narodowego a Lasem Młocińskim i pobliskimi terenami zalesionymi na północno-wschodniej granicy Warszawy. Zapobiec temu mają zaprojektowane dwa przejścia: dla zwierząt małych wzdłuż kanału Młocińskiego, oraz dla zwierząt dużych. Budowa ponad 1km odcinka drogi na terenie Lasu Bemowskiego doprowadzi do fragmentacji środowisk, tzn. odcięcia około połowy obszaru obecnego Lasu Bemowskiego (wraz z Fortem Wawrzyszew) od głównego kompleksu Lasu Bemowskiego. Spowoduje to w dłuższej perspektywie czasu zmniejszenie różnorodności ssaków i płazów na odciętym obszarze Lasu Bemowskiego i Fortu Wawrzyszew. Rozwiązaniem tego problemu może być zaprojektowanie i budowa przejścia dla małych zwierząt.

4.8.7. Warianty IVA, IVB i IVC

Budowa drogi spowoduje zniszczenie ok. 300m brzegu j. Dziekanowskiego, ok. 2.5ha terenów zielonych i środowisk wodnych na terenie ogródków działkowych w Burakowie, ok. 7.5ha środowisk leśnych w Lesie Młocińskim, a także niewielkie zmniejszenie powierzchni terenów zielonych i otwartych. Na obszarze od Palmir do Dziekanówka budowa drogi spowoduje zanik ok. 8ha środowisk polnych będących terenami żerowania ssaków polnych. Przedstawiony projekt nie przewiduje przejść dla zwierząt (płazów, gadów i ssaków), które podtrzymałoby funkcjonowanie korytarza ekologicznego doliny Wisły na odcinku od Czosnowa do Burakowa.

4.8.8. Wariant V

Droga przecina najwęższy odcinek międzywala w okolicy Burakowa i całkowicie przerywa lewobrzeżny pas korytarza ekologicznego Wisły o znaczeniu krajowym i międzynarodowym w sieci ECONET Polska. Przedstawiony projekt nie przewiduje przejść dla zwierząt (płazów, gadów i ssaków), które podtrzymałoby funkcjonowanie korytarza ekologicznego doliny Wisły na odcinku od Czosnowa do Burakowa.

4.9. Oddziaływanie na przyrodężywioną

4.9.1. Wariant I

Wariant I przebiegu trasy S-7 wprowadza stosunkowo małe zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego a zagrożenia dla elementów przyrodniczych nie mają dużych tendencji wzrostowych. Zauważa się trzy obszary problemowe: główny - odcinek przecięcia Lasu i Parku Młocińskiego, mniejszego znaczenia – odcinek przy Lesie Bielańskim oraz odcinek między Dziekanowem a Czosnowem. Najważniejszymi problemami są zagadnienia ograniczania przez trasę możliwości migracji zwierząt, zwłaszcza migracji zwierząt większych na trasie: dolina Wisły – Puszcza Kampinoska. Na skutek budowy drogi wg wariantu I nastąpi utrata zadrzewień przydrożnych.

W przypadku wyboru wariantu I do realizacji konieczne jest opracowanie szczegółowe projektowania inwestycji i kształtowania terenu wokół drogi ekspresowej dla umożliwienia poprawy możliwości migracji zwierząt. Konieczna jest szczegółowa analiza działań dla minimalizacji strat w ptactwie powodowanych przez ruch drogowy, a także szczegółowe zaplanowanie zieleni towarzyszącej trasie, z uwzględnieniem potrzeb zwierząt w tym szczególnie ptaków.

4.9.2. Wariant II i IIC

Warianty II oraz IIC przebiegu trasy S-7 wprowadzają umiarkowane zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja któregośkolwiek z tych wariantów pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio 1 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000. Odcinkiem najbardziej kontrowersyjnym jest odcinek graniczący z Kampinoskim Parkiem Narodowym, oraz graniczący z Lasem Młocińskim. Najistotniejszym problemem jest ograniczenie przez trasę możliwości migracji zwierząt. Konieczna jest szczegółowa analiza działań dla minimalizacji strat w ptactwie powodowanych przez ruch drogowy a także szczegółowe zaplanowanie zieleni towarzyszącej trasie, z uwzględnieniem potrzeb zwierząt w tym szczególnie ptaków oraz szczegółowe opracowanie ukształtowania terenu na granicy Puszczy Kampinoskiej i Lasu Młocińskiego celem umożliwienia poprawy warunków migracji zwierząt. Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu II lub II C niesie niewielkie zagrożenia dla układu przyrodniczego, wobec czego może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

4.9.3. Wariant IIA

Realizacja wariantu pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio około 1 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000 oraz zagrożenie degradacją około 24 ha. Głównymi odcinkami problemowymi są: odcinek graniczący z Kampinoskim Parkiem Narodowym oraz z Lasem Młocińskim oraz odcinek na brzegu Lasu Bemowskiego przy omijaniu Fortu Bemowo. Najważniejszymi problemami są: ograniczenie przez trasę możliwości migracji zwierząt oraz możliwość degradacji lasu w północnej części Lasu Bejowskiego.

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu II A spowoduje umiarkowane straty o niewielkim zasięgu, wobec czego w miarę możliwości nie powinien być wybrany, ale wybór jego jest dopuszczalny. W przypadku wyboru wariantu IIA do realizacji konieczne jest Konieczne jest Konieczne jest szczegółowe zaplanowanie zieleni towarzyszącej trasie, z uwzględnieniem potrzeb zwierząt w tym szczególnie ptaków, szczegółowa analiza działań dla minimalizacji strat w ptactwie powodowanych przez ruch drogowy oraz wykonanie projektu ukształtowania terenu na granicy Puszczy Kampinoskiej i Lasu Młocińskiego celem umożliwienia poprawy warunków migracji zwierząt oraz pod kątem właściwego formowania stosunków wodnych na terenie Lasu Bemowskiego.

4.9.4. Wariant IIB

Ekosystem roślinny otoczenia projektowanej drogi ekspresowej S-7 można scharakteryzować jako silnie przekształcony – na przeważającej długości trasy zbiorowiska o charakterze naturalnym nie występują, a udział zbiorowisk półnaturalnych jest znikomy. Przebieg trasy S-7 wprowadza wyraźnie niekorzystne zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja przedsięwzięcia pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio około 5 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000 oraz zagrożenie degradacją kilkadziesiąt ha. Głównymi odcinkami problemowymi są: odcinek na styku z Kampinoskim Parkiem Narodowym a w tym szczególnie styk z Lasem Młocińskim oraz odcinek w północnej części Lasu Bemowskiego. Najważniejszymi problemami są: zagadnienia ograniczania przez trasę możliwości migracji zwierząt i zakres degradacji lasu w północnej części Lasu Bejowskiego. Konieczna jest Konieczne jest Konieczne jest szczegółowe zaplanowanie zieleni towarzyszącej trasie, z uwzględnieniem potrzeb zwierząt w tym szczególnie ptaków oraz szczegółowa analiza działań dla minimalizacji strat w ptactwie powodowanych przez ruch drogowy.

4.9.5. Wariant III

Wariant III przebiegu trasy S-7 wprowadza stosunkowo duże zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja wariantu pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio prawie 5 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000 oraz zagrożenie dla dalszych powierzchni (kilkadziesiąt ha). Zagrożenia dla elementów przyrodniczych są różnorodne i nie wszystkie można jednoznacznie sprecyzować. Zauważa się dwa główne obszary problemowe: odcinek na styku z Kampinoskim Parkiem Narodowym a w tym szczególnie styk z Lasem Młocińskim i odcinek przecinający Las Bemowski, sąsiadujący z rezerwatami „Kalinowa Łąka” i Łosie Błota”. Najważniejszymi problemami są: możliwość spowodowania zagrożenia dla dwu rezerwatów przyrody

oraz cennych zbiorowisk roślinnych w północnej części Lasu Bejowskiego oraz zagadnienia ograniczenia przez trasę możliwości migracji zwierząt. Konieczne jest szczegółowe zaplanowanie zieleni towarzyszącej trasie, z uwzględnieniem potrzeb zwierząt w tym szczególnie ptaków oraz szczegółowa analiza działań dla minimalizacji strat w ptactwie powodowanych przez ruch drogowy. W przypadku wyboru wariantu III do realizacji konieczne jest opracowanie szczegółowe projektowania inwestycji i kształtowania terenu, przede wszystkim pod kątem właściwego formowania stosunków wodnych w Lesie Bemowskim oraz umożliwienia poprawy warunków migracji zwierząt.

4.9.6. Wariant IVA

Za odcinek drogi najbardziej wrażliwy na niszczenie siedlisk i zakłócenie funkcjonowania populacji ssaków (w tym bobra) i płazów na czas prac budowlanych uznać należy odcinek pomiędzy obecnym i projektowanym mostami (węzły AK i Mostu Północnego).

Na skutek budowy drogi wg wariantu IVA nastąpi utrata zadrzewień przydrożnych. Wariant IVA przebiegu trasy S-7 wprowadza miejscami duże zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja wariantu pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio tylko ponad 1 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000. Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w dwu obiektach ochrony obszarowej, ustanowionych specjalnie dla ochrony awifauny, w tym w obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000. Budowa drogi spowoduje wzrost śmiertelności oraz ograniczy możliwości życiowe, w tym możliwości przemieszczania się wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Zagrożenia dla elementów przyrodniczych występują na długich odcinkach drogi w wariantcie IVA i nie ma możliwości ich istotnego ograniczenia poprzez drobne korekty trasy.

4.9.7. Wariant IVB

Na skutek budowy drogi wg wariantu IVB nastąpi utrata zadrzewień przydrożnych. W stosunku do stanu aktualnego, realizacja tego wariantu pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio tylko poniżej 1 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000 a budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w dwu obiektach ochrony obszarowej. Budowa drogi spowoduje wzrost śmiertelności oraz ograniczy możliwości życiowe, w tym możliwości przemieszczania się wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Zagrożenia dla elementów przyrodniczych występują na długich odcinkach drogi w wariantcie IVb i nie ma możliwości ich istotnego ograniczenia poprzez drobne korekty trasy. W przypadku wyboru któregośkolwiek z wariantów IV do realizacji, liczyć się trzeba z dużymi stratami przyrodniczymi oraz konsekwencjami redukcji walorów obszaru NATURA 2000. W takim przypadku należy opracować szczegółowe ekspertyzy przyrodnicze w zakresie: kształtowania stosunków wodnych i zbiorowisk roślinnych w Lesie Młocińskim, ukształtowania terenu dla funkcjonowania sprawnych korytarzy ekologicznych pomiędzy doliną Wisły a KPN, minimalizacji jednoznacznie negatywnych następstw dla istotnych populacji ptaków gniazdujących w międzywalu Wisły. Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariant IV jest niezadowolający i nie powinien być realizowany.

4.9.8. Wariant IVC

Na skutek budowy drogi wg wariantu IVC nastąpi utrata zadrzewień przydrożnych. Wariant IVC przebiegu trasy S-7 wprowadza miejscami duże zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja wariantu pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio ponad 7,5 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000. Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w dwu obiektach ochrony obszarowej. Budowa drogi spowoduje wzrost śmiertelności oraz ograniczy możliwości życiowe, w tym możliwości przemieszczania się wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Zagrożenia dla elementów przyrodniczych występują na długich odcinkach drogi w wariantcie IVC i nie ma możliwości ich istotnego ograniczenia poprzez drobne korekty trasy. Straty w wartości przyrodniczej i rekreacyjnej Parku Młocińskiego będą niepowetowane.

4.9.9. Wariant V

Wariant V – będzie zdecydowanie najbardziej szkodliwy dla awifauny i jej siedlisk, w szczególności położonych na lewym brzegu Wisły poniżej Warszawy, jak również w okolicy tego brzegu. Budowa drogi spowoduje zanik ok. 15ha środowisk otwartych w okolicy Czosnowa, oraz łącznie ok. 21.5ha zadrzewień łęgowych i innych środowisk w międzywalu oraz ok. 10 ha zadrzewień i terenów zielonych na skraju Parku Młocińskiego. Wariant V przebiegu trasy S-7 wprowadza bardzo duże zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego a jego realizacja pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio ponad 48 ha zbiorowisk cennych z listy NATURA 2000. Budowa i eksploatacja drogi spowoduje znaczną redukcję walorów środowiska dla ptaków w trzech obiektach ochrony obszarowej, ustanowionych specjalnie dla ochrony awifauny: dwu rezerwatach faunistycznych i obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 oraz ograniczy możliwości życiowe wielu gatunków ssaków i płazów, w tym gatunków z listy NATURA 2000. Zagrożenia dla elementów przyrodniczych występują na całej długości drogi w wariantcie V i nie ma możliwości ich istotnego ograniczenia poprzez drobne korekty trasy.

4.10. Podsumowanie

W celu zaprezentowania oddziaływania poszczególnych wariantów przebiegu północnego wylotu drogi ekspresowej S-7 z Warszawy w kierunku Gdańska dokonano tabelarycznego zestawienia zidentyfikowanych zagrożeń, proponowanych zabezpieczeń i/lub działań łagodzących oddziaływanie projektowanej drogi ekspresowej na środowisko oraz proponowanych zaleceń dotyczących monitoringu i gromadzenia danych.

Wariant 0 (bezinwestycyjny)

Z przyrodniczego punktu widzenia wariant bezinwestycyjny (wariant „0”) będzie wywierał działanie barierowe w stosunku do zwierząt w tym szczególnie do płazów i gadów, ale również dla średniej wielkości ssaków leśnych i polno-leśnych, większych zwierząt takich jak lisy, sarny, dziki, czy łosie będzie się nasilać wraz ze wzrostem natężenia ruchu. Brak ogrodzeń i przejść dla zwierząt spowoduje utrudnienie przemieszczania się i zwiększenie ich śmiertelności na drodze. Wypadki z udziałem zwierząt stanowią zagrożenie również dla uczestników ruchu drogowego. Najistotniejszą różnicą pomiędzy wariantem „0”, a wariantami inwestycyjnymi jest brak konieczności wycinki obszarów zadrzewień i lasów, nie wprowadzanie zmian w krajobrazie naturalnym, nienaruszanie powierzchni ziemi i obszarów chronionych zgodnie z prawem polskim i unijnym. Zaniechanie budowy drogi ekspresowej S7, czyli tzw. Wariant „0” rozpatrywano w szerszym kontekście, jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta, co w sposób istotny zmieni warunki pracy tego systemu. Spowoduje to dalszy wzrost obciążenia sieci dróg, co przyczyni się do pogłębienia obecnych utrudnień w przemieszczaniu się w Warszawie. Zaniechania budowy oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu, większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie krótszych i dłuższych przerw w ruchu pojazdów. Wzrost ruchu spowoduje drastyczne pogłębienie trudności komunikacyjnych na głównych ulicach aż do zablokowania niektórych odcinków dróg, a pośrednio wywierać będzie znaczący wpływ na samopoczucie mieszkańców narażonych na zwiększoną emisję hałasu i zanieczyszczeń.

5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

5.1. Wstęp

Wylot drogi ekspresowej S7 z Warszawy w kierunku północnym będzie miał ogromne znaczenie dla funkcjonowania systemu komunikacyjnego aglomeracji warszawskiej. Jest oczywiste, że jej wybudowanie spowoduje pojawienie się istotnego strumienia pojazdów emitujących znaczące ilości zanieczyszczeń powietrza. Z drugiej jednak strony budowa nowej drogi przyniesie korzyści dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi gdyż zdejmie część ruchu z dróg, oddziałujących bezpośrednio na obszary zabudowane i cenne przyrodniczo. Najbardziej uciążliwym dla ludzi i przyrody składnikiem spalin są tlenki azotu.

5.2. Wyniki analiz

Przekroczenie wartości dopuszczalnej występuje jedynie w przypadku stężenia NO_x, ale ponieważ wskaźnik ten odnosi się do ochrony roślin, ma zastosowanie tylko do tych odcinków drogi, które przebiegają w pobliżu lub przecinają kompleksy leśne.

- W wariancie 1 na odcinku Most Płn – Gwiazdzysta gdzie droga zbliża się do Lasu Bielańskiego obszar przekroczeń wykracza 10 m poza linie rozgraniczające.
- W wariancie 2 i 3 gdzie droga minimalnie wchodzi na teren Kampinoskiego Parku Narodowego przekroczenia zaostrej normy dla parków narodowych (20 µg/m³) wskaźnika nie występują.
- W wariancie 2 i 4 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 wariancie 2 i 4 w miejscu gdzie droga zbliża się do zadrzewień w otoczeniu fortu Bema przekroczenia NO_x sięgają 150 m od komina wyrzucającego zanieczyszczenia z tunelu jednak nie dochodzą do zadrzewień.
- W wariancie 3 w miejscu gdzie droga zbliża się do Lasu Bemowo przekroczenia nie występują.
- W wariancie 4 i 5 w miejscach gdzie droga zbliża się a nawet przecina obszar Natura 2000 przekroczenia nie występują.

5.3. Wnioski

Najbardziej niekorzystnym oddziaływaniem projektowanej drogi będzie podwyższone stężenie dwutlenku azotu i jego szkodliwy wpływ na zdrowie mieszkańców. W celu maksymalnego ograniczenia strefy podwyższonych skażeń powietrza poza projektowanym pasem drogowym należy zastosować dodatkowe obustronne poszerzenie pasa drogowego i urządzenie na tak uzyskanym terenie pasa zieleni izolacyjnej. Z uwagi na wysoce prawdopodobny wzrost ruchu ponad ustalenia prognozy ruchu w dalszej przyszłości po 2030 r. zaleca się niezależnie od w/w pasów zieleni izolacyjnej pozostawienie w miarę możliwości obustronnych rezerw terenowych w wyznaczonym pasie drogowym, zagospodarowanych jako powierzchnie trawiaste, służących jako strefa buforowa, w której następować będzie istotny spadek poziomów drogowych zanieczyszczeń powietrza. Przewiduje się, że po zastosowaniu takich zabezpieczeń ekologicznych prognozowana strefa istotnie podwyższonych zanieczyszczeń nie powinna objąć do 2030 r. terenów sąsiadujących z projektowanym pasem drogowym. Zaleca się po oddaniu inwestycji do użytku przeprowadzać okresowe badania stanu powietrza w celu kontroli poziomów skażeń i ewentualnego zastosowania nadzwyczajnych środków ochronnych. Jeśli wyniki tych badań wykażą przekroczenie dopuszczalnych poziomów skażeń w obszarach poza pasem drogowym, to wtedy powinno się wykonać analizę porównawczą lub przegląd ekologiczny przedsięwzięcia.

6. ODDZIAŁYWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA NA GLEBY I ZIEMIĘ

Gleba stanowi element środowiska przyrodniczego, w którym gromadzi się znaczna część zanieczyszczeń występujących w środowisku. Zanieczyszczenia dostają się do gleb przede wszystkim wraz z opadami atmosferycznymi i pyłami (bezpośrednio lub za pośrednictwem roślin), w wyniku wylewu wód, wraz z osadami ściekowymi i kompostami stosowanymi w celach nawozowych, z agrochemikaliami, ale także ze spływami z dróg, wskutek wieloletniego składowania substancji szkodliwych lub zanieczyszczenia awaryjnego (np. wylew ropy). W rejonie objętym opracowaniem przeważająca część gruntów została zaklasyfikowana jako nierozdzielne gleby bonitacji klas V i VI oraz nieużytki i niesklasyfikowane tereny. Podstawowym sposobem przeciwdziałania skażeniu gleb i upraw znajdujących się w pobliżu dróg jest eliminacja zanieczyszczeń poprzez stosowanie paliw z niską zawartością siarki, mało ścieralnych opon czy nawierzchni przyjaznych dla środowiska oraz zminimalizowanie ilości soli stosowanych do zimowego utrzymania dróg. W przypadku projektowanej trasy ekspresowej S-7 można zastosować również zwarte pasy zieleni ochronnej. Należy stwierdzić, że w okresie perspektywicznym do 2030 r. nie powinny wystąpić przekroczenia wartości dopuszczalnych zarówno w obrębie pasa drogowego jak i poza nim w warunkach normalnej eksploatacji drogi.

7. ZAGOSPODAROWANIE ODPADÓW

7.1. Etap realizacji przedsięwzięcia

W zależności od wyboru wariantu projektowanej drogi ekspresowej S-7 powstawać będą różne ilości odpadów. W przypadku wariantu bezinwestycyjnego nie będą powstawały odpady związane z realizacją inwestycji. *Reasumując*, należy stwierdzić, że gospodarka odpadami, które powstaną w trakcie realizacji drogi S-7, podlegać będzie szczegółowym rygorom wynikającym z ustawy o odpadach; zagrożenia dla środowiska będą więc niewielkie. Tym niemniej szczególną ostrożność należy zachować w przypadku odpadów niebezpiecznych takich jak puszki zawierające resztki farb używanych do malowania konstrukcji obiektów mostowych, rozebrane fragmenty smołowych nawierzchni drogowych itp.

7.2. Etap eksploatacji przedsięwzięcia

Podczas eksploatacji drogi powstają m.in. odpady stałe i ciekłe: odpady komunalne, zanieczyszczenia pochodzące z pojazdów, środki zwalczania gołoledzi, odpady niebezpieczne powstałe na skutek wypadków drogowych z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Środki umożliwiające usuwanie odpadów zostaną zabezpieczone przez zarządzającego drogą. Odpady niebezpieczne gromadzenie będą w szczelnych pojemnikach/kontenerach i zgodnie ze wskazaniami inwestora odbierane będą przez specjalistyczną firmę zajmującą się unieszkodliwianiem danego typu odpadów. W związku z tym zagrożenie „zaśmiecenia” środowiska odpadami w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia z wyjątkiem poważnych sytuacji awaryjnych ocenia się jako minimalne.

7.3. Etap likwidacji przedsięwzięcia

Nie przewiduje się w ogóle możliwości wystąpienia etapu likwidacji przedsięwzięcia, ponieważ trwałość inwestycji drogowych jest liczona w setkach i tysiącach lat. W związku z tym nie rozpatrywano w ogóle zagadnienia gospodarki odpadami na etapie likwidacji.

8. HAŁAS I WIBRACJE

8.1. Uwagi ogólne

Potencjalne negatywne oddziaływanie drogi ekspresowej związane z emisją hałasu i wibracjami może występować zarówno na etapie realizacji inwestycji jak i jej eksploatacji. W czasie prac budowlanych emisja hałasu i wibracji wiąże się z prowadzeniem prac budowlanych i eksploatacją ciężkiego sprzętu. Do działań łagodzących tego typu negatywne oddziaływania o znaczeniu lokalnym należy m.in. odpowiedni dobór maszyn budowlanych o niewielkiej emisji hałasu, posiadających wysokiej klasy tłumiki, odpowiedni system organizacji pracy i wyłączanie silników nie pracujących w danej chwili urządzeń, ograniczanie czasu pracy maszyn powodujących największą uciążliwość hałasową, nie przeciążanie maszyn oraz pojazdów, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach. Inną z metod jest ograniczanie czasu pracy do pory dziennej. W otoczeniu analizowanego odcinka drogi ekspresowej nr S7 następujące obiekty wymagające ochrony przed hałasem:

- obszary z zabudową mieszkaniową wielorodzinną (Bemowo i Chomiczówka),
- obszary z zabudową mieszkaniową jednorodzinną, z zabudową mieszkaniową jednorodzinną mieszaną z usługami oraz z zabudową wiejską zagrodową,
- tereny z budynkami niemieszkalnymi (szkoły),
- ostoje ptaków włączone do europejskiej sieci obszarów chronionych NATURA 2000.

9. ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE

Budowa i funkcjonowanie każdej drogi wraz z obiektami jej towarzyszącymi może wywierać negatywny wpływ na otaczające środowisko gruntowo – wodne. Spływy wód opadowych z dróg, z utwardzonych powierzchni miejsc obsługi podróżnych i stacji paliw niosą ze sobą zawiesiny, substancje ropopochodne, metale ciężkie, detergenty i chlorki pochodzące z odladzania. Zanieczyszczenie atmosfery w pobliżu drogi wpływa na zwiększenie zanieczyszczenia opadów atmosferycznych, które ulegają dalszemu zanieczyszczeniu na skutek zetknięcia się z powierzchnią jezdni, gdzie kumulowane są zanieczyszczenia pochodzące z eksploatacji silników pojazdów poruszających się po drodze oraz ze ścierania się nawierzchni, czy też środków służących do jej zimowego utrzymania. Przyczyną zanieczyszczenia środowiska w pobliżu drogi mogą być, trudne do przewidzenia, katastrofy drogowe takie jak awarie cystern służących do przewozu substancji niebezpiecznych.

10. ODDZIAŁYWANIE NA ZDROWIE LUDZI

Określenie wpływu inwestycji drogowych na zdrowie ludzi wiąże się z oceną ryzyka zdrowotnego i jest trudne, a często także niejednoznaczne. Podczas szacowania ryzyka zdrowotnego łączy się jakość/stan zanieczyszczenia środowiska ze zdrowiem ludzi. Ryzyko to jest jakościową lub ilościową charakterystyką prawdopodobieństwa wystąpienia negatywnych skutków zdrowotnych u człowieka lub w populacji w wyniku narażenia na określone czynniki szkodliwe.

Najłatwiej jest określić ryzyko wystąpienia wypadków drogowych, którym jednocześnie najłatwiej można zapobiegać stosując proste metody techniczne.

Najistotniejszymi czynnikami zwiększającymi ryzyko zdrowotne związane z budową i eksploatacją dróg są emisje zanieczyszczeń do powietrza - związków organicznych, w tym wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), pyłu (a także sadzy) oraz śladowych ilości metali ciężkich, a także ocenianych jako najgroźniejsze prekursorów ozonu. Zanieczyszczenia te mogą się jednak szybko rozprzestrzeniać i łączyć z innymi substancjami znajdującymi się w powietrzu. Trudno jest więc precyzyjnie ocenić jak na zdrowie ludzi wpływać będzie emisja z konkretnej drogi nie mogąc jej wyizolować. Należy więc przyjąć, że jeżeli szacowana emisja zanieczyszczeń do powietrza pochodząca z projektowanej drogi, nie będzie przekraczać zgodnych z obowiązującymi przepisami prawnymi, wartości dopuszczalnych jej wpływ na zdrowie ludzi będzie znikomy.

Istotne skutki pośrednie ma także podwyższony poziom hałasu, przyczyniający się do występowania nerwic oraz ogólnego osłabiania wydolności, a tym samym odporności organizmów ludzkich. Należy pamiętać, że wszelkiego rodzaju inwestycje zwiększające płynność ruchu, zwłaszcza na obszarach zwartej zabudowy miejskiej, a także wyprowadzające ruch tranzytowy z centrów miast przyczyniają się do istotnego zmniejszenia ryzyka zdrowotnego powodowanego nadmierną emisją hałasu.

Ryzyko zdrowotne w grupie inwestycji drogowych realizowanych poza obszarami zamieszkiwania ludzi jest pomijalne. Dlatego też tak istotne jest odsunięcie projektowanej drogi ekspresowej od osiedli mieszkaniowych, zgłasza tych z wysoka zabudową, której ochrona przed hałasem jest trudna.

Zastosowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych służących zmniejszeniu emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza zapewni dotrzymanie standardów środowiska poza pasem drogowym. Tym samym przyczyni się do zmniejszenia ryzyka oddziaływania na ludzi.

11. ANALIZA I OCENA MOŻLIWYCH ZAGROZEŃ I SZKÓD DLA ZABYTKÓW

Realizacja wybranego wariantu realizacji omawianego przedsięwzięcia nie powinna spowodować zagrożeń dla zabytków.

12. UZASADNIENIE WYBRANEGO WARIANTU

12.1. Oddziaływanie drogi na przyrodę

W przypadku wariantu zerowego wystąpią **bardzo małe** zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu istniejącego.

W przypadku wariantu I wystąpią **małe** zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu istniejącego.

W przypadku wariantów II i IIC zmiany przyrodnicze będą nieco większe niż w wariantach I z uwagi na przejście drogi skrajem Puszczy Kampinoskiej.

W przypadku wariantu IIA zmiany przyrodnicze będą nieco większe niż w wariantach II i IIC z uwagi na przejście drogi skrajem Lasu Bejowskiego.

W wariantach IIB zmiany przyrodnicze będą nieco większe niż w wariantach IIA z uwagi na przecięcie Lasu Bejowskiego.

Wariant III wprowadza **duże** zmiany przyrodnicze w stosunku do stanu aktualnego.

Wariant IVB wprowadza **bardzo duże** zmiany przyrodnicze w stosunku do stanu aktualnego.

W przypadku wariantu IVA zmiany przyrodnicze będą nieco większe niż w wariantach IVB.

W wariantach IVC zmiany przyrodnicze będą dużo większe niż w wariantach IVA.

Wariant V wprowadza **ekstremalnie duże** zmiany przyrodnicze w stosunku do stanu aktualnego.

Wynika, że warianty I-IV, w tym również wariant wybrany IIB, spowodują **negatywne oddziaływania na siedliska i gatunki zwierząt**, dla których zostały wyznaczone sąsiednie obszary naturalne „Puszcza Kampinoska” i „Dolina Środkowej Wisły”, ale oddziaływania te nie będą znaczące. Natomiast wariant V spowoduje **znaczące** negatywne oddziaływanie na gatunki ptaków, dla których ochrony został wyznaczony obszar naturalny „Dolina Środkowej Wisły”.

W wariantach II, IIA, IIB, IIC i III występuje **kolizja ze skrajem Kampinoskiego Parku Narodowego** w rejonie Łomianek-Dąbrowy Leśnej wymagająca zajęcia około 15 ha gruntów KPN o niewielkiej wartości przyrodniczej.

W wariantach V występuje **kolizja ze skrajem rezerwatu przyrody „Ławice Kielbińskie”** w rejonie Kępy Kielbińskiej, wymagająca zajęcia około 4 ha gruntów rezerwatu.

Reasumując, należy stwierdzić, że wszystkie analizowane warianty przebiegu drogi S7 będą miały negatywny wpływ na przyrodę (w tym na obszary sieci NATURA 2000), przy czym siła oddziaływania wariantów na przyrodę będzie zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od siły najmniejszej, a kończąc na największej): 0, I, II/IIC, IIA, IIB, III, IVB, IVA, IVC, V. W wariantach V wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na obszary sieci NATURA 2000, a w pozostałych wariantach oddziaływanie to ocenia się jako nieznaczące.

12.2. Zmiany w krajobrazie i roślinności

W **wariantcie I** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7, ale wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego związane z dostosowaniem istniejącej drogi do prognozowanego ruchu. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **13 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **warianttach II i IIC** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Kiełpin, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **66 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie IIA** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Kiełpin, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **70 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie IIB** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Kiełpin, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **77 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie III** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Kiełpin, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **89 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie IVA** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Palmiry, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **58 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie IVB** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Palmiry, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Nowa droga ekspresowa przetnie Las Młociński na długości około 2,0 km, gdzie występują głównie drzewostany sosnowe. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **52 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy. Poza lasami i zagajnikami straty w roślinności będą stosunkowo niewielkie – ograniczą się do wycięcia zadrzewień przydrożnych, fragmentów sadów, ogródków przydomowych oraz pojedynczych drzew na terenach rolnych (por. tabl. A1.3.1.1).

W **wariantcie IVC** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku Czosnów – Palmiry, gdzie wystąpią poszerzenia granic pasa drogowego, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **59 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W **wariantcie V** projektowana droga pokrywać się będzie z istniejącym śladem drogi nr 7 na odcinku istniejącej Wisłostrady między Młocinami a Marymontem, a na pozostałym odcinku - przebiegać będzie nowym śladem o szerokości 70-100 m. Łączna powierzchnia kolizji z tymi zadrzewieniami leśnymi wyniesie około **95 ha**, ale przewiduje się stworzenie wzdłuż drogi rzędowych i grupowych zadrzewień, rekompensujących straty zieleni oraz maskujących mosty, nasypy i wykopy.

W wyniku budowy ekspresowej trasy wylotowej z Warszawy do Gdańska w istniejącym krajobrazie miejskim i rolniczym pojawi się dwujezdniowa droga z obustronnymi rowami, nasypami, wykopami, ekranami akustycznymi ziemnymi i ściennymi, ogrodzeniem oraz z obiektami mostowymi, która stanowić będzie początkowo ostry dysonans krajobrazowy. Zakłada się, że dysonans ten ulegnie stopniowemu złagodzeniu w okresie 5-10 lat, tj. w czasie, w którym projektowane izolacyjne pasy zieleni i zakrzewienie skarp ziemnych osiągną wysokość i gęstość pozwalającą na trwałe, wizualne odgrodenie drogi od otoczenia.

W celu **zrekompensowania strat** w środowisku roślinnym w otoczeniu drogi, złagodzenia ujemnego oddziaływania drogi na otaczający krajobraz oraz lokalnego poprawienia walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenów przy trasie drogowej konieczne jest wykonanie nowych nasadzeń z drzew i krzewów.

W uwagi na przebieg drogi w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego w celu spełnienia wymogów krajobrazowo-przyrodniczych projekt zagospodarowania terenu projektowanego pasa drogowego powinien być na etapach wydawania decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę uzgodniony z Dyrekcją Kampinoskiego Parku Narodowego pod kątem prawidłowości rozwiązań w/w terenów zieleni przydrożnej i towarzyszącej.

Do nowych nasadzeń należy wykorzystać wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z projektowaną budową drogi. W celu przyspieszenia prac przesadzeniowych i uniknięcia przesuszenia brył korzeniowych zaleca się przyjęcie mechanicznego sposobu przesadzania za pomocą specjalistycznych przesadzarek. Przewiduje się, że obszary objęte zalesieniami kompensacyjnymi zostaną po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przekazane do zasobu lasów państwowych.

Sadzonki nowych drzew i krzewów przeznaczone do uzupełniających nasadzeń powinny być wyłącznie gatunków rodzimych, dostosowane do miejscowych warunków siedliskowych. Zaleca się przyjęcie nasadzeń z dębów, lip, klonów i jesionów. Szczegółowy projekt uzupełnienia zieleni w projektowanym pasie drogowym powinien stanowić osobny tom dokumentacji projektowej.

W okresie budowy istniejące drzewa należy chronić przed uszkodzeniami mechanicznymi gałęzi, pni i korzeni oraz przed zanieczyszczeniami z placu budowy.

W trakcie budowy należy wykonywać etapowo w dostosowaniu do postępu robót ziemnych rekultywację terenu wokół istniejących i nowo-wykonanych drzew obejmującą zasypianie karczowisk, darniowanie i humusowanie przy wykorzystaniu do tego celu zgromadzonej wcześniej ziemi urodzajnej oraz darniny.

Po zakończeniu budowy nowo-posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.

Z **porównania** zakresu ingerencji krajobrazowych i możliwości ich zamaskowania wynika, że skala rozpoznawalnych w terenie zmian krajobrazowych będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): I, IVB, IVA, IVC, II/IIC, IIA, IIB, III, V. Przy ocenie tego zróżnicowania przyjęto jako główne kryterium wyżej określoną powierzchnię kolizji z zadrzewieniami leśnymi. W wariantcie zerowym nie wystąpią praktycznie żadne zmiany krajobrazowe, ponieważ przewidywane prace remontowe nie wpłyną na krajobraz i roślinność.

12.3. Zmiany powierzchni ziemi

W wyniku projektowanych drogowych robót ziemnych nastąpią zmiany w ukształtowaniu powierzchni ziemi wewnątrz planowanego pasa drogowego, a ponadto zostanie w sposób trwały i nieodwracalny usunięta wierzchnia warstwa gleby z obszaru przewidzianego na budowę jezdni, poboczy, obiektów mostowych i zbiorników retencyjnych. W odniesieniu do terenów zajętych pod skarpy nasypów i wykopów, rowy oraz kanalizację deszczową przyjęto, że usunięcie gleby będzie tylko czasowe – po zakończeniu robót ziemnych zostanie odtworzona warstwa humusowa na nowej powierzchni terenu.

W **wariantcie I** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane z reguły na poziomie terenu z wykorzystaniem istniejących fragmentów jezdni drogi nr 7 lub na istniejących nasypach i estakadach o wysokości do 6 m na odcinku obecnej Wisłostrady. Wyższe wysokości nasypów (do 7 m) wystąpią na krótkich

odcinkach dróg poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7, a także przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Praktycznie nie wystąpią odcinki jezdni w wykopach. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **341 tys. m³**.

W **wariantach II i IIC** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane z reguły na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na odcinkach w Chomiczówce i Bemowie (przykryte lekką konstrukcją przeciwhałasową albo stanowiące dojazdy do tunelu drogowego) oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **2 217 tys. m³**.

W **wariantcie IIA** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane z reguły na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na dojazdach do tunelu drogowego na Bemowie oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **2 332 tys. m³**.

W **wariantcie IIB** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane z reguły na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na dojazdach do tunelu drogowego na Bemowie oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **2 324 tys. m³**.

W **wariantcie III** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane z reguły na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Praktycznie nie wystąpią odcinki jezdni w wykopach. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **1 274 tys. m³**.

W **wariantcie IVA** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane na wysokim nasypie do 6 m stanowiącym nowy wał przeciwpowodziowy wzdłuż Wisły, na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m; istnieje możliwość rezygnacji z przebiegu drogi na wale przeciwpowodziowym przez jej przesunięcie za istniejący wał na poziom terenu lub niski nasyp. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na odcinkach w Chomiczówce i Bemowie (przykryte lekką konstrukcją przeciwhałasową albo stanowiące dojazdy do tunelu drogowego) oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **3 757 tys. m³**.

W **wariantcie IVB** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane na wysokim nasypie do 6 m stanowiącym nowy wał przeciwpowodziowy wzdłuż Wisły, na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m; istnieje możliwość rezygnacji z przebiegu drogi na wale przeciwpowodziowym przez jej przesunięcie za istniejący wał na poziom terenu lub niski nasyp. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na odcinkach w Chomiczówce i Bemowie (przykryte lekką konstrukcją przeciwhałasową albo stanowiące dojazdy do tunelu drogowego) oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **3 919 tys. m³**.

W **wariantcie IVC** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane na wysokim nasypie do 6 m stanowiącym nowy wał przeciwpowodziowy wzdłuż Wisły, na poziomie terenu lub na niskich nasypach o

wysokości do 2 m; istnieje możliwość rezygnacji z przebiegu drogi na wale przeciwpowodziowym przez jej przesunięcie za istniejący wał na poziom terenu lub niski nasyp. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach oraz na dojazdach do wiaduktu nad linią kolejową w Radiowie, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Wystąpią odcinki trasy S7 w wykopach do 9 m głębokości na odcinkach w Chomiczówce i Bemowie (przykryte lekką konstrukcją przeciwhałasową albo stanowiące dojazdy do tunelu drogowego) oraz w niektórych węzłach drogowych. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **3 681 tys. m³**.

W **wariantcie V** jezdnie główne projektowanej drogi S7 zostaną wybudowane na wysokim nasypie do 6 m stanowiącym nowy wał przeciwpowodziowy wzdłuż Wisły, na poziomie terenu lub na niskich nasypach o wysokości do 2 m; istnieje możliwość rezygnacji z przebiegu drogi na wale przeciwpowodziowym przez jej przesunięcie za istniejący wał na poziom terenu lub niski nasyp. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi S7 w niektórych węzłach, a także na drogach poprzecznych przy ich dwupoziomowych przecięciach z drogą S7 oraz przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Praktycznie nie wystąpią odcinki jezdni w wykopach. Sumaryczna objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy) wyniesie **5 889 tys. m³**.

Osobnym zagadnieniem jest **ochrona darniny i ziemi urodzajnej**. W trakcie budowy należy usunąć darninę i ziemię urodzajną z terenu objętego robotami ziemnymi oraz z tych części placu budowy, gdzie mogłaby ulec zniszczeniu lub zanieczyszczeniu. Prac tych nie należy wykonywać w czasie silnych opadów deszczu lub w przypadku gruntu nadmiernie nasyconego wodami opadowymi.

W szczególny sposób należy potraktować urodzajną, wierzchnią warstwę glebową o grubości 20-30 cm. Warstwa ta powinna zostać w całości usunięta z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystana do stworzenia obudowy biologicznej skarp rowów, nasypów i wykopów oraz do pogrubienia istniejącej warstwy glebowej na mniej urodzajnych polach i łąkach poza projektowaną drogą. Gospodarka ziemią humusową powinna zostać odpowiednio uwzględniona w bilansie robót ziemnych w projekcie drogowym.

Ziemia humusowa i darnina tracą swoje wartości użytkowe przy długotrwałym przechowywaniu w przyzmac. Dlatego nie zaleca się składowania darniny, lecz jej bezpośrednie przewiezienie i wbudowanie w innych miejscach. Jeśli jednak zaistniałaby potrzeba jej składowania, to w okresie wegetacyjnym czas składowania w przyzmac nie powinien przekroczyć dwóch tygodni. Przy dłuższych okresach składowania należy darninę rozłożyć na gruncie, podlewać i dwa razy rocznie kosić. Podobnie należy postępować z ziemią humusową, z tym że przyzmy humusu nie powinny mieć wysokości większej niż 1,20 m, a przy składowaniu dłuższym niż dwa tygodnie powierzchnię przyzmy należy zabezpieczyć przed erozją wodną i wietrzną przez zastosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i motylkowych.

Z **porównania** zakresu robót ziemnych wynika, że skala przewidywanych zmian powierzchni ziemi będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): I, III, II/IIC, IIB, IIA, IVC, IVA, IVB, V. Przy ocenie tego zróżnicowania przyjęto jako główne kryterium wyżej określoną sumaryczną objętość przemieszczanych mas ziemnych (humus, nasypy i wykopy). W wariantcie zerowym nie wystąpią praktycznie żadne zmiany powierzchni ziemi, ponieważ przewidywane prace remontowe nie będą wywoływać potrzeby wykonania masowych robót ziemnych.

12.4. Zmiany stosunków gruntowo-wodnych

Budowa tuneli, wykopów i kanalizacji deszczowej spowoduje okresowe obniżenie zwierciadła wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego. Obniżenie to może sięgać kilku metrów (maksymalnie do około 8 m w wariantach II, IIC, IVA, IVB i IVC), ale nie powinno spowodować niekorzystnych zmian w zieleni, ponieważ istniejąca zieleń jest przystosowana do okresowych niedoborów wilgoci w glebie. Największe zmiany zwierciadła wody gruntowej wywołane wykonywaniem robót ziemnych wystąpią w przypadku w/w wariantów, mniejsze zmiany – w przypadku wariantów I, IIA i IIB, a najmniejsze – w wariantach III i V, w których nie występują głębokie wykopy i tunele.

Po zakończeniu projektowanych drogowych robót ziemnych i kanalizacyjno-odwodnieniowych nie nastąpią istotne, trwałe zmiany w stosunkach gruntowo-wodnych. Projektowane głębokie tunele i wykopy po

zakończeniu budowy nie spowodują żadnej trwałej zmiany aktualnego poziomu wód gruntowych, ponieważ będą miały konstrukcję całkowicie szczelną (typu „szczelna wanna”). Szacuje się, że projektowane kanały deszczowe wskutek nieuszczelności studni rewizyjnych mogą trwale obniżyć poziom wód gruntowych o około 0,3-0,5 m. Zmiany te nie powinny istotnie wpłynąć na roślinność, ponieważ przeważająca część roślinności jest zdolna przystosować się do nich.

Z porównania zakresu przewidywanych zmian stosunków gruntowo-wodnych wynika, że skala przewidywanych zmian tych stosunków ziemi będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): III, V, IIB/IIA, I/II/IIC/IVA/IVB/IVC. W wariantcie zerowym nie wystąpią praktycznie żadne zmiany powierzchni ziemi, ponieważ zakładane w tym wariantcie drogowe prace remontowe nie sięgną do poziomu zwierciadła wód gruntowych.

12.5. Uciążliwość robót budowlanych

Wykonywanie robót drogowych i mostowych przy budowie nowej wylotowej trasy ekspresowej może się wiązać z następującymi okresowymi uciążliwościami dla otoczenia:

hałas maszyn budowlanych (zwłaszcza przy wbijaniu pali mostowych),
zanieczyszczenie powietrza (spaliny z maszyn roboczych, nieprzyjemne zapachy, pylenie – por. pkt. 2.1 w niniejszym aneksie),
zanieczyszczenie wód (zamulenie dna rowów i terenów u podnóża nasypów przy deszczach nawalnych).

W zakresie hałasu i jakości powietrza zagrożenia dla otoczenia będą duże na etapie budowy na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu robót. Etap budowy będzie istotnie wpływał na jakość powietrza atmosferycznego, będzie to jednak wpływ krótkotrwały i lokalny. Podstawowym zanieczyszczeniem będzie niezorganizowana emisja pyłów zawieszonych i opadającego, generowanego w różnych etapach budowy. Znaczące negatywne oddziaływanie na jakość powietrza w fazie budowy sprowadzi się do:

emisji pyłów: zawieszonych i opadającego o niewielkim, lokalnym zasięgu, związanym z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego - montażowego (koparki, dźwigi itp.), środków transportu i maszyn budowlanych o napędzie spalinowym stosowanych w pracach przygotowawczych typu: wykopy, wywóz urobku z wykopów itp.,
podwyższonej emisji spalin wskutek zwiększonego ruchu pojazdów dowożących niezbędne materiały;
emisji wtórnego pylenia w czasie dni suchych i upału, w związku z transportem pylistych materiałów budowlanych.

Na wielkość emisji wpływa wilgotność powietrza: niewielkie opady deszczu, mogą radykalnie ograniczyć, a nawet całkowicie wyeliminować wtórne pylenie.

Substancje pyłowo - gazowe powietrza będą powstawały także w wyniku turbulencji wywołanej ruchem poruszających się pojazdów, powodując także emisje do atmosfery pyłu wtórnego, wzbudzonego, będącego produktem eksploatacji pojazdów: zużycia ogumienia, okładzin ciernych hamulców i sprzęgieł, naruszenia nawierzchni jezdni, powstawania i osypywania się produktów korozji pojazdów i nawierzchni. Pył ten ulega wzbogaceniu w metale ciężkie, a następnie, w wyniku turbulencji wywołanej przejazdem pojazdów, jest ponownie emitowany do atmosfery.

Wskazany jest krótki okres składowania materiałów sypkich, bo mogą one ulegać pyleniu w wyniku erozji wietrznej, która może powodować znaczne ubytki składowanych na hałdach materiałów.

Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, przy czym zastosowany sprzęt budowlany powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne.

Tym niemniej w projekcie nowej drogi przyjęto, że zaplecze budowy zostanie zlokalizowane jak najdalej od zabudowy mieszkaniowej, a roboty drogowo-mostowe zlokalizowane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej nie będą wykonywane w porze nocnej między godzinami 22:00 i 6:00.

W celu ochrony przed pyleniem i deszczami ulewnymi skarpy wykopów i nasypów zaraz po uformowaniu powinny być przykryte warstwą ziemi urodzajnej i obsiane trawą, a w okresie długotrwałej suszy powinny być

podlewane wodą tak, aby przyspieszyć kiełkowanie trawy. W przypadku wystąpienia dłuższej przerwy w wykonywaniu wykopów drogowych i w sypaniu nasypów powierzchnię robót ziemnych należy zabezpieczyć tymczasową obudową roślinną przez obsianie mieszankami traw i motylkowych.

W celu ochrony przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i zamulaniem sąsiadujących terenów należy w okresie budowy wykonywać tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe.

Ocenia się, że oddziaływanie realizacji drogi na jakość powietrza, klimat akustyczny i wody powierzchniowe nie będzie wielkie pod warunkiem, że będą przestrzegane w/w warunki ochronne, a skuteczność wykonanych zabezpieczeń będzie często badana w całym okresie wykonywania robót budowlanych.

Skala potencjalnych zagrożeń związanych z robotami budowlanymi będzie w wariantcie inwestycyjnym znacznie większa niż w wariantcie zerowym, ponieważ w wariantcie zerowym istniejący układ uliczny będzie poddawany jedynie pracom remontowym o ograniczonym zakresie, a w wariantcie inwestycyjnym wystąpią masowe roboty budowlane. W ramach opcji inwestycyjnej ustalono, że skala uciążliwości robót budowlanych będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): V, III, IIB, IIA, I, II/IIC/IVA/IVB/IVC. Przy ocenie tego zróżnicowania przyjęto jako główne kryterium orientacyjną liczbę mieszkańców, którzy będą narażeni na uciążliwość prac budowlanych.

12.6. Powstawanie odpadów na etapie realizacji

Skala potencjalnych zagrożeń związanych z nieumiejętną gospodarką odpadami na etapie budowy nowej drogi ekspresowej będzie w wariantach inwestycyjnych znacznie nie większa niż w wariantcie zerowym, ponieważ istniejący układ drogowy w wariantcie zerowym będzie poddawany jedynie pracom remontowym o ograniczonym zakresie, a więc ilości wytworzonych odpadów będą znikome w stosunku do wariantu inwestycyjnego. W ramach opcji inwestycyjnej ustalono, że skala zagrożeń spowodowanych nieumiejętną gospodarką odpadami dla etapie budowy będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): III, II/IIC, IIB, IIA, I, IVA, IVC, IVB, V.

12.7. Zanieczyszczenie powietrza

Skala rzeczywistych stężeń drogowych zanieczyszczeń powietrza będzie we wszystkich wariantach przebiegu drogi S7 zbliżona do siebie i będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w urządzenia ochronne (pasy zieleni) a istniejąca droga w wariantcie zerowym nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń. Przewiduje się, że po zastosowaniu urządzeń ochronnych poziom zanieczyszczeń powietrza nie będzie przekraczał w żadnym miejscu poza pasem drogowym poziomów dopuszczalnych – nawet po uwzględnieniu aktualnych poziomów tła zanieczyszczeń

12.8. Zanieczyszczenie wód

Zastosowanie urządzeń oczyszczania wód pozwoli zatem na dotrzymanie dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w wodach powierzchniowych.

Przy uwzględnieniu wysokiej skuteczności urządzeń ochrony wód powierzchniowych i podziemnych trzeba stwierdzić, że skala rzeczywistych poziomów zanieczyszczeń wód będzie we wszystkich wariantach przebiegu drogi S7 zbliżona do siebie i będzie bardzo mała. Skala ta będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w w/w urządzenia ochronne, a istniejąca droga nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń.

12.9. Zmiany stosunków wodnych

Przy uwzględnieniu odpowiednich urządzeń retencyjnych (zbiorników retencyjnych) skala rzeczywistych zagrożeń powodziowymi spływami opadowymi z drogi dla zewnętrznych cieków wodnych będzie we wszystkich wariantach inwestycyjnych drogi S7 zbliżona i będzie bliska zeru.

Wyjątkiem od tej oceny jest wariant V, w którym przewiduje się prowadzenie drogi S7 w międzywału Wisły, co spowoduje zwiększone prawdopodobieństwo przerwania wałów przeciwpowodziowych i zalania nisko położonych terenów. Skala zagrożeń powodziowych w wariantcie V będzie zatem duża.

W wariantcie zerowym skala zagrożeń będzie średnia: niższa niż w wariantcie V, ale wyższa niż w pozostałych wariantach inwestycyjnych, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w urządzenia retencyjne, a istniejąca droga w wariantcie zerowym nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń.

12.10. Zanieczyszczenie gleb i ziemi

Skala rzeczywistych poziomów zanieczyszczeń gleb i ziemi będzie we wszystkich wariantach przebiegu drogi S7 zbliżona do siebie i będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w urządzenia ochronne (pasy zieleni, duża szerokość pasa drogowego) a istniejąca droga nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń.

12.11. Hałas drogowy

Skala rzeczywistych zagrożeń akustycznych dla zabudowy mieszkaniowej będzie we wszystkich inwestycyjnych wariantach przebiegu drogi S7 zbliżona i będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w skuteczne urządzenia ochronne (tunele, ekrany akustyczne, wały, skarpy ziemne itp.) a istniejąca droga nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń.

12.12. Wibracje

Skala rzeczywistych zagrożeń spowodowanych wibracjami będzie we wszystkich inwestycyjnych wariantach przebiegu drogi S7 minimalna. Natomiast w wariantcie zerowym zagrożenie wibracjami będzie nieco wyższe, ponieważ istniejąca droga biegnie wewnątrz gęstej zabudowy miejskiej, a pas drogowy nie zawsze ma szerokość odpowiednią z punktu widzenia zabezpieczenia przed wibracjami.

12.13. Oddziaływanie na zwierzęta

Barierowe działanie projektowanej drogi S7 na świat zwierzęcy zostanie w znacznym stopniu wyłączone za pomocą projektowanych bezkolizyjnych przejść dla zwierząt w poprzek drogi. Jako niezbędne uznaje się zaprojektowanie przejść dla zwierząt, usytuowanych na zidentyfikowanych szlakach migracji zwierząt różnych gatunków:

Skala rzeczywistych zagrożeń dla zwierząt będzie we wszystkich inwestycyjnych wariantach przebiegu drogi S7 zbliżona i będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zaopatrzona w urządzenia ochronne (bezkolizyjne przejścia dla zwierząt i wygradzenia) a istniejąca droga nie będzie poddawana przebudowie i nie będzie posiadać takich urządzeń.

12.14. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Skala potencjalnych zagrożeń spowodowanych wypadkami drogowymi będzie we wszystkich wariantach inwestycyjnych drogi S7 zbliżona i będzie znacznie niższa niż w wariantcie zerowym, ponieważ nowa trasa drogowa będzie zdecydowanie bezpieczniejsza w stosunku do drogi istniejącej.

12.15. Uciążliwość ruchu drogowego dla ludzi

Skala potencjalnych i rzeczywistych zagrożeń dla ludzi będzie we wszystkich wariantach inwestycyjnych przedsięwzięcia zbliżona do siebie i będzie minimalna. Natomiast w wariantcie zerowym wystąpią znacznie wyższe, ekstremalne zagrożenia dla ludzi.

12.16. Powstawanie odpadów na etapie eksploatacji

Skala zagrożeń spowodowanych nieumiejętną gospodarką odpadami dla etapie eksploatacji będzie w poszczególnych wariantach zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): 0/I, III, IIA, II/IIC/IIB, IVA, IVC, IVB, V.

12.17. Jakość obsługi komunikacyjnej

W wariantcie zerowym dostępność do drogi krajowej nr 7 nie będzie zmieniona, tzn. ruch drogowy będzie odbywał się po istniejących jezdniach i będzie przebiegał przez centralną część Łomianek i Młocin, gdzie występują największe potoki ruchu drogowego. W związku z długofalowym nieuniknionym wzrostem ruchu na drogach dojazdowych do Warszawy należy przypuszczać, że w dalszej przyszłości ruch drogowy będzie silnie tłumiony ograniczeniami przepustowości i będzie obciążał alternatywne drogi objazdowe.

We wszystkich wariantach inwestycyjnych przedsięwzięcia nastąpi znacząca, skokowa poprawa warunków ruchu na drogach obecnie przejmujących ruch z drogi nr 7a jednocześnie tereny zabudowy mieszkaniowej zostaną odciążone od ruchu tranzytowego, w tym zwłaszcza ciężkiego ruchu ciężarowego. Tym samym nastąpi znaczna poprawa stanu akustycznego i aerosanitarnego środowiska w mieście i okolicach; dotyczyć to będzie około 8 tys. mieszkańców Łomianek, Nowego Dworu Mazowieckiego, Jabłonna, Leszna, Starych Babic i innych miejscowości.

W wariantach inwestycyjnych jakość obsługi komunikacyjnej będzie zatem zdecydowanie lepsza niż w wariantcie zerowym. W ramach wariantów inwestycyjnych jakość obsługi będzie zróżnicowana w zależności od rozwiązania problemu wzajemnego stosunku między nową drogą ekspresową S7 a istniejącą drogą nr 7: w wariantach, w których powstanie całkowicie nowy wylot z Warszawy niezależny od drogi nr 7 (tj. niepokrywający się z drogą istniejącą) jakość obsługi komunikacyjnej będzie najwyższa; jeśli nowy wylot będzie częściowo lub całkowicie pokrywał się z istniejącą drogą, to jakość obsługi będzie gorsza. W tym kontekście przy uwzględnieniu lokalizacji drogi i węzłów względem zabudowy ocenia się, że jakość obsługi komunikacyjnej będzie w poszczególnych wariantach inwestycyjnych zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od jakości najgorszej, a kończąc na najlepszej): 0, I, V, III, IIA, IIB, II/IIC, IVC, IVA, IVB.

12.18. Oddziaływanie na zabytki, dobra materialne i krajobraz kulturowy

Nie wystąpią fizyczne kolizje projektowanej drogi z architektonicznymi obiektami zabytkowymi w żadnym w rozpatrywanych wariantach, a kolizje z obiektami archeologicznymi wymagać będą jedynie wykonania ratowniczych prac wykopaliskowych. W niektórych wariantach projektowana droga przebiegać będzie jednak w tak bliskiej odległości od chronionych obiektów architektonicznych, że mogą zostać naruszone wartości ekspozycyjne tych obiektów. Zagrożone obiekty to Zespół Klasztorny przy ul. Kamedulskiej na Bielanach (tylko w wariantach 0, I i V), Fort Wawrzyszew (w wariantach II, IIA, IIB, IIC, IVA, IVB i IVC), Fort Blizne (wariantcie III) oraz Pałacyk Bruhla na Młocinach (w wariantcie V).

Skala potencjalnych zagrożeń dla dóbr materialnych, zabytków i krajobrazu kulturowego będzie w poszczególnych wariantach zróżnicowana w następującej kolejności (poczynając od skali najmniejszej, a kończąc na największej): III, 0/I, II/IIA/IIB/IIC/IVA/IVB/IVC, V.

12.19. Zbiorcza analiza porównawcza wariantów

Najkorzystniejszym ekologicznie wariantem jest I wariant inwestycyjny przedsięwzięcia. Generalnie jako najlepsze ekologicznie należy wskazać warianty I, II, IIA, IIB, IIC i III i spośród nich wykonać wybór wariantu skierowanego do realizacji. W zbiorczym ujęciu ekologiczno-ekonomicznym optymalnym wariantem jest wariant IIB i dlatego został określony w raporcie jako wariant wybrany.

Zdecydowanie najmniej korzystnym dla środowiska jest wariant zerowy przedsięwzięcia. Niewiele lepszym jest wariant V. Niski poziom korzystności ekologicznej cechuje również grupę wariantów czwartych: IVA, IVB i IVC.

Różnice w końcowej ocenie wariantów II, IIA, IIB i IIC są niewielkie. **Ze względu na ochronę przyrody** najkorzystniejszy jest w/w grupie wariantów wariant II/IIC, mniej korzystny jest wariant IIA, a najmniej korzystny – wariant IIB.

Reasumując, w odniesieniu do optymalnej grupy wariantów uzyskujemy 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: III, II/IIC, IIB, IIA.

Jak widać, różnice między w/w wariantami są niewielkie i trudno jest dokonać wyboru. Jednakże pomijając kryterium ekonomiczne jako całkowicie „nieśrodowiskowe” z przyrodniczego punktu widzenia jako najkorzystniejsze wypadają **warianty II i IIC**. Przy uwzględnieniu kwestii społecznych i ekonomicznych jako najkorzystniejszy wypada **wariant IIB**.

Najrozsądniejszą alternatywą dla wariantu IIB wydaje się być **wariant II** w wersji skorygowanej ostatecznej, tj. w wersji z tunelami zarówno pod Chomiczówką jak i pod Bemowem.

13. ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO

Poniżej na następnej stronie przedstawiono tabelę nr A3.1 określającą przewidywane znaczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do poszczególnych wariantów przebiegu drogi. Z tabeli tej wynika, że jeśli przyjąć jednakową wagę dla wszystkich kryteriów w niej wyszczególnionych, to najlepszym wariantem jest wariant 0, a najgorszym wariant V. Warianty II i IIB wskazane przez Inwestora plasują się blisko wariantu najlepszego, a wariant III również wskazany przez Inwestora wypada zdecydowanie gorzej.

14. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIA LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO

14.1. Ochrona powietrza

Wewnątrz prognozowanej strefy podwyższonych stężeń substancji toksycznych pochodzących od ruchu pojazdów po drodze będą znajdować się grunty rolne i zabudowa mieszkaniowa, które powinny podlegać ochronie przed skażeniami komunikacyjnymi.

W zakresie ochrony roślin podwyższenie poziomu skażeń będzie dotyczyć tlenków azotu, na które rośliny reagują różnie: gatunki lubiące azot rosną lepiej, a gatunki o małym zapotrzebowaniu azotu, zazwyczaj światłolubne, rosną wolniej i są zagłuszane. W związku z tym w strefie podwyższonych dawek azotu plony niektórych upraw rolnych mogą być niższe, a w środowisku roślin nieuprawianych mogą wystąpić zmiany składu gatunkowego, przy czym najbardziej zagrożone są drzewa iglaste.

Zastosowanie izolacyjnych pasów zieleni wzdłuż projektowanej drogi wynika nie tylko z konieczności ochrony otoczenia drogi przed drogowymi zanieczyszczeniami powietrza. Zieleń izolacyjna jest uniwersalnym środkiem ochrony środowiska, przy czym w przypadku drogi S7 poza ochroną przed skażeniami powietrza powinna stanowić skuteczny środek ochronny w zakresie:

- rekompensaty strat w roślinności wynikających z zajęcia terenu pod nową drogę, zwłaszcza w zakresie koniecznej likwidacji fragmentów lasów i zadrzewień zwartych;
- ochrony gleb sąsiadujących z nową drogą, w tym zwłaszcza w odniesieniu do gleb wysokich klas bonitacyjnych;
- ochrony upraw rolnych, ogrodów i roślinności nieuprawianej, którym szkodzą nie tylko zanieczyszczenia powietrza, ale również ich suche i mokre depozyty zanieczyszczeń powietrza, osiadające na powierzchni gruntu, wnikaające w glebę i zasilające wody gruntowe;
- ochrony krajobrazu przyrodniczego, zwłaszcza w zakresie zieleni, powierzchni ziemi i krajobrazu (maskowanie dysonansów krajobrazowych);
- ochrony przed hałasem drogowym jako uzupełnienie innych środków ochrony akustycznej terenów zagrożonych;
- ochrony krajobrazu kulturowego w otoczeniu drogi (osłona krajobrazowa terenów rolnych i osiedlowych oraz obiektów zabytkowych);
- poprawy estetyki rozwiązań drogowych (maskowanie obiektów o niskiej wartości estetycznej);
- bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zwłaszcza ochrony drogi przed zawiewaniem śniegiem (osłona przeciwniegową), podmuchami bocznego wiatru (osłona przeciwwietrzna) i olśnieniem kierowców (osłona przeciwołśnieniowa).

Z uwagi na niepewność prognozy natężeń i struktury ruchu oraz możliwość błędów w oszacowaniu innych czynników mających wpływ na przyszły poziom skażenia powietrza i gleb powinno się po oddaniu inwestycji do użytku przeprowadzać okresowe badania stanu powietrza w celu kontroli poziomów skażeń i ewentualnego zastosowania nadzwyczajnych środków ochronnych. Jeśli wyniki tych badań wykażą przekroczenie dopuszczalnych poziomów skażeń w obszarach poza pasem drogowym, to wtedy powinno się wykonać analizę porealizacyjną lub przegląd ekologiczny przedsięwzięcia, który określi sposoby doprowadzenia do zgodności poziomów skażeń z przepisami (np. przez poszerzenie lub zagęszczenie pasów zieleni) albo w sytuacjach ekstremalnych spowoduje ustanowienie na tych terenach obszaru ograniczonego użytkowania.

14.2. Ochrona przed hałasem

14.2.1. Uwagi ogólne

Wewnątrz prognozowanej strefy ponadnormatywnych oddziaływań hałasu drogowego będą znajdować się tereny z zabudową mieszkaniową i szkołami, które powinny podlegać ochronie akustycznej

Należy zastosować następujące środki ochronne: tunele drogowe przeciwhałasowe, tzw. lekkie przekrycia przeciwhałasowe a także ekrany akustyczne.

Przewidziano potrzebę budowy:

- tunelu drogowego przeciwhałasowego,
- lekkiego przekrycia ochronnego,
- lekkiego przekrycia przeciwhałasowego lub ciężkiego tunelu drogowego przeciwhałasowego w Łomiankach i Młocinach,
- ekranów akustycznych o długości łącznej około:
 - 24150 m w wariantcie I,
 - 16350 m w wariantcie II,
 - 15650 m w wariantcie IIA,
 - 18500 m w wariantcie wybranym,
 - 16400 m w wariantcie IIC,
 - 18850 m w wariantcie III,
 - 23900 m w wariantcie IVA,
 - 23850 m w wariantcie IVB,
 - 23200 m w wariantcie IVC,
 - 40500 m w wariantcie V.

Powinno się po oddaniu inwestycji do użytku przeprowadzać okresowe, monitoringowe badania stanu akustycznego środowiska w celu kontroli poziomów skażeń i ewentualnego zastosowania nadzwyczajnych środków ochronnych.

14.2.2. Wariant I

Przewiduje się wybudowanie w sumie 23 ekranów akustycznych.

14.2.3. Wariant II i IIC

Przewiduje się wybudowanie w sumie 23 ekranów akustycznych.

14.2.4. Wariant IIA

Przewiduje się wybudowanie w sumie 22 ekranów akustycznych.

14.2.5. Wariant IIB

Przewiduje się wybudowanie w sumie 24 ekranów akustycznych.

14.2.6. Wariant III

Przewiduje się wybudowanie w sumie 22 ekranów akustycznych.

14.2.7. Wariant IVA

Przewiduje się wybudowanie w sumie 20 ekranów akustycznych.

14.2.8. Wariant IVB

Przewiduje się wybudowanie w sumie 20 ekranów akustycznych.

14.2.9. Wariant IVC

Przewiduje się wybudowanie w sumie 20 ekranów akustycznych.

14.2.10. Wariant V

Przewiduje się wybudowanie w sumie 16 ekranów akustycznych.

14.2.11. Uwagi

Ekranu akustyczne, będące jednym z częściej stosowanych środków minimalizujący negatywne oddziaływanie projektowanych inwestycji liniowych z jednej strony pełnią wielce pożyteczną funkcję ochronną, z drugiej jednak wywierają niekorzystny wpływ na otaczający drogi krajobraz. Ze względu na podwójne odbicie hałasu nie należy stosować naprzeciw siebie dwóch ekranów odbijających (przezroczystych, drewnianych lub metalowych pełnych); w przypadku zlokalizowania ekranu odbijającego po jednej stronie drogi, po drugiej stronie drogi powinien być zastosowany ekran pochłaniający.

14.3. Ochrona zwierząt

Biorąc pod uwagę fakt przecinania przez projektowaną drogę ekspresową S-7 korytarzy ekologicznych i terenów leśnych oraz przewidywany stały wzrost natężenia ruchu, należy się liczyć z coraz poważniejszymi stratami w populacjach lokalnej fauny. Kolizje pojazdów z większymi ssakami, takimi jak, na przykład: łoś, jeleni i dzik mogą prowadzić do istotnych szkód materialnych, a nawet ofiar w ludziach.

W celu przeciwdziałania prognozowanemu barierowemu działaniu trasy ekspresowej S-7 na populację zwierząt dziko żyjących konieczne jest wyposażenie drogi w urządzenia ochrony zwierząt. Istotnymi korytarzami ekologicznymi występującymi w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia są korytarz „Puszcza Kampinoska” – Łąki Kazuńskie – Łąki Czosnowskie – dolina Wisły, korytarz w Lesie i Parku Młocińskim w Warszawie między Puszcza Kampinoską a doliną Wisły oraz korytarz Park – Pieńków/Górka Dziekanowska – dolina Wisły. Proponuje się objęcie granicą inwestycji terenów położonych w rejonie przecięcia projektowanej trasy ze szlakiem migracji, zalesienie terenów w rejonie projektowanych przejść dla zwierząt. W ten sposób po zrealizowaniu analizowanego przedsięwzięcia uzyska się optymalną docelową funkcjonalność młocińskiego korytarza ekologicznego na całej jego długości między Puszcza Kampinoską a Doliną Wisły, a ruch zwierząt w tym korytarzu będzie swobodny i bezpieczny i będzie znacznie większy niż aktualnie; dotyczy to zarówno zwierząt dużych i średnich jak i małych oraz płazów i gadów.

15. PRZEWIDYWANE ŚRODKI OCHRONY DÓBR KULTURY

15.1. Program zabezpieczenia zabytków architektonicznych

W odniesieniu do wybranego wariantu II przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń dla zabytków architektonicznych i w związku z tym nie formułuje się programu ich zabezpieczenia.

15.2. Ratownicze badania zabytków archeologicznych

W całym pasie projektowanej drogi we wszystkich wariantach przebiegu, poza terenem m.st. Warszawy i obszarem wzdłuż wału przeciwpowodziowego, ze względu na możliwość natrafienia na zabytkowe obiekty konieczny będzie standardowy nadzór archeologiczny nad drogowymi robotami ziemnymi.

W stosunku do zagrożonych archeologicznych obiektów chronionych inwestor jest zobowiązany wykonać ratownicze badania stanowisk archeologicznych obejmujące praktycznie cały teren inwestycji.

15.3. Program ochrony krajobrazu kulturowego

W odniesieniu do ochrony krajobrazu kulturowego w otoczeniu projektowanej trasy ekspresowej proponuje się przyjąć następujące założenia programu zabezpieczenia tego krajobrazu:

- 1) Droga S-7 powinna być wizualnie oddzielona od krajobrazu miejskiego i rolnego za pomocą zwartych pasów zieleni izolacyjnej lub co najmniej rzędu drzew;
- 2) Dopuszcza się krótkie przerwy w pasach zieleni przydrożnej otwierające widok na okolicę w miejscach o wartościowym krajobrazie.

16. NAJLEPSZA DOSTĘPNA TECHNOLOGIA

Podczas budowy drogi S-7 powinien być stosowany sprzęt budowlany zapewniający możliwie najmniejsze poziomy uciążliwości robót budowlanych dla otaczającego środowiska.

Obecna struktura rodzajowa pojazdów poruszających się po polskich drogach zasadniczo nie różni się od pojazdów używanych w krajach rozwiniętych, najbardziej zaawansowanych w ochronie środowiska. Zakłada się, że w okresie prognozy to ujednoczenie zostanie zachowane. Można zatem przyjąć, że dla drogi S-7 na etapie eksploatacji zastosowano najczystszą dostępną technologię.

17. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

W przypadku rezygnacji z budowy drogi S-7 i poprowadzenia ruchu tranzytowego istniejącą drogą nr 7 (wariant zerowy) wystąpi potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania we wszystkich miejscowościach rozcinanych tą drogą, w miejscach, gdzie zastosowanie technicznych środków ochronnych jest ograniczone z uwagi na gęstą zabudowę i nie pozwoli na doprowadzenie poziomów hałasu do wymaganych przepisami.

W przypadku realizacji wariantów inwestycyjnych, zastosowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych zapewni dotrzymanie standardów środowiska poza pasem drogowym. Tym samym nie przewiduje się konieczności ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania po zrealizowaniu drogi S-7 na odcinku Czosnów – Trasa AK.

18. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Generalnie rzecz biorąc, społeczeństwo miasta Warszawy i jego najbliższych okolic jest pozytywnie nastawione do planowanych przedsięwzięć, ponieważ jest świadome, że nowe trasy drogowe rozwiążą problemy komunikacyjne regionu, łagodząc znacznie korki drogowe na istniejących ulicach w mieście oraz skracając drogi dojazdu do niektórych celów podróży.

W trakcie licznych spotkań z lokalną społecznością pojawił się postulat wyprowadzenia trasy S-7 poza granicę miasta Warszawy, wielokrotnie zgłaszany już wcześniej przez organizacje ekologiczne. Przedstawiciele inwestora informowali o wykonanych analizach techniczno-ekonomicznych, które wskazują na niezbędność doprowadzenia trasy S-7 do granic miasta i przeprowadzenia tej trasy przez dzielnice Warszawy – t.j. Bemowo i Bielany. Zwracali uwagę, że docelowo - niezależnie od przejścia przez miasto - zostanie wybudowana daleka obwodnica Warszawy. Zgłoszono również postulaty lokalnych przesunięć projektowanej trasy S-7 w inne miejsca, w tym zwłaszcza postulat odsunięcia projektowanej drogi S-7 od osiedla mieszkaniowego „Chomiczówka”. Postulaty te zostały uwzględnione, a wariant IIB spełnia wymagania stawiane przez mieszkańców wspomnianego wyżej osiedla. Poniżej, w formie skrótowej, przedstawiono stanowiska poszczególnych organizacji, które brały udział w spotkaniach poświęconych projektowi drogi ekspresowej S-7.

Zarząd Związku Międzygminnego Kampinos, protestuje przeciwko wariantowi II trasy S 7 północnego wylotu z Warszawy na odcinku „łomiankowskim”.

Zarząd Związku proponuje odsunięcie przebiegu krajowych dróg ekspresowych na obrzeże otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego.

Urząd Gminy Stare Babice uważa wariant II za optymalny pod warunkiem zastosowania rozwiązań technicznych zmniejszających uciążliwość ruchu drogowego dla pobliskich osiedli Bemowa i Chomiczówki np. poprzez zastosowanie rozwiązań w wykopie oraz na niezbędnych fragmentach, w tunelu.

Rada Dzielnicy Bielany m. st. Warszawy wyrażają sprzeciw wobec projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska w wariantcie II opracowania BPRW i wskazuje na realne zagrożenie głęboką degradacją środowiska naturalnego mieszkańców osiedli: Chomiczówka, Placówka i Wólka Węglowa zamieszkałych przez kilkadziesiąt tysięcy ludzi. [

Rada Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy wyraża sprzeciw wobec przeprowadzenia przez teren Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy drogi ekspresowej projektowanej w korytarzu trasy NS (a więc także prowadzeniu trasy wg wariantu II) i dąży do niedopuszczenia do budowy trasy ekspresowej na terenie Warszawy.

Radni Bemowa i Bielana obawiają się narażenia mieszkańców tych dzielnic na wzmożony hałas, większą emisję spalin oraz o możliwość zniszczenia otoczenia rekreacyjnego Fortu Bema.

Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciwko Degradacji reprezentujące mieszkańców osiedla Chomiczówka protestuje przeciwko planowanemu przebiegowi trasy S-7 według Wariantu II oraz wszystkich podobnych, poprawionych wariantów przebiegających przez osiedla mieszkalne lub w ich bezpośredniej bliskości.

Za wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z Warszawy poprzez wybudowanie poza granicami miasta obwodnicy o klasie autostrady opowiadają się poniższe organizacje:

- **Stowarzyszenie przeciw powodzi i zagrożeniom komunikacyjnym,**
- **SK „Nie przez miasto”,**
- **Rada Dzielnicy Bemowo,**
- **Stowarzyszenie na rzecz obwodnicy,**
- **Liga Ochrony Przyrody,**
- **Samorząd Chomiczówka Północ,**
- **Ekostrada,**
- **Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciw Degradacji,**
- **Zieloni 2004 koło Warszawskie,**
- **PKE,**
- **Stowarzyszenie Ekologiczny Ursynów.**

Stowarzyszenia i organizacje te sprzeciwiają się degradacji środowiskowej i społecznej dzielnic Warszawy wskutek przecięcia ich trasami ekspresowymi o charakterze tranzytowym. Popierają sprzeciw Stowarzyszenia Chomiczówka Przeciw Degradacji dotyczące budowy trasy ekspresowej S-7 zlokalizowanej na terenie miasta. Trasa ta zagraża tysiącom mieszkańców osiedli położonych na Chomiczówce i Bemowie.

Wspólnoty Mieszkańców osiedli Olszyny, Olszyny 2, Mieszkańcy Olszyny Park oraz Mieszkańcy Bemowa reprezentujący społeczność osiedli Bemowa protestują przeciwko realizacji trasy S7 wg Wariantu II, ponieważ projektowana trasa „...zakłóci naturalną cyrkulację powietrza w Warszawie. Przecina istniejący od dawna tzw. Klin napowietrzający biegnący wzdłuż Lotniska Bemowo, doprowadzający czyste powietrze z obszaru Kampinoskiego Parku Narodowego do śródmieścia. Dodatkowo, trasa S-7 w wariantcie II negatywnie wpłynie na nowopowstałe osiedla na Bemowie...”

Zgodnie z treścią protestu Wspólnot Mieszkańców Bemowa trasa nie będzie służyła mieszkańcom Dzielnicy Bemowo. Skrzyżowania trasy S-7 zaprojektowano w bezpośrednim otoczeniu dwóch największych szkół na Bemowie (Gimnazjum przy Andriollego i SP. przy Oławskiej).

Planowana trasa dzieli dzielnicę Bemowo na dwie części. Proponowane kładki w istotny sposób zakłóca codzienną komunikację pomiędzy instytucjami użyteczności publicznej oraz dojazdem do pracy czy miejsc rozrywki. Ewidentnie całkowicie zaburzy to ład społeczny, doprowadzając do dezintegracji tak dużej społeczności, która na przestrzeni wielu lat zdołała wypracować sobie zasady współistnienia, sposoby rekreacji (domy kultury, parki, ścieżki rowerowe).

Rada Naukowa Kampinoskiego Parku Narodowego w Stanowisku KPN dotyczącym wariantów przebiegu tras szybkiego ruchu na pograniczu Warszawy i KPN informuje, że Park miał świadomość przebiegu tras, zapisanego w planach perspektywicznych sprzed wielu lat, i jest odpowiednio przygotowany do budowy tras w zaplanowanym kształcie.

Urząd Miasta i Gminy Łomianki sprzeciwia się poprowadzeniu trasy zgodnie z wariantem NS przebiegającym skrajem Puszczy Kampinoskiej. W ocenie władz miasta Łomianki uniemożliwiłoby to zrównoważony rozwój gminy. Dezaprobatą dla projektowanego węzła Kiełpin i trasy legionowskiej.

19.KONSULTACJE SPOŁECZNE

W wypadku projektowanej drogi ekspresowej na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej Warszawie takimi newralgicznymi miejscami protestów lokalnej społeczności są:

- teren miasta Łomianki – rejon Kiełpina,
- teren Radiowa w dzielnicy Warszawa – Bielany
- teren osiedli Chomiczówka,
- teren osiedli Bemowo – Lotnisko.
- teren osiedla Blizne.

Konflikty na terenie Łomianek dotyczą odcinka drogi długości ok. 1000 m, na którym droga ekspresowa projektowana jest po istniejącym śladzie. Obszar konfliktowy dotyczy wariantów I, II, IIA, IIB, IIC i III, które na tym fragmencie projektowanej drogi mają wspólny przebieg. Obecnie jest to miejsce bardzo niebezpieczne, ze względu na duże natężenie ruchu, wysokie zagrożenie wypadkowe oraz brak dostatecznej liczby bezpiecznych powiązań komunikacyjnych terenów usytuowanych po zachodniej stronie Łomianek – Kiełpina z częścią centralną miasta. W efekcie mieszkańcy tej części miasta, gdzie według dostępnych danych zamieszkuje ok. 2 – 2,5 tys. ludności odczuwają, że istniejąca droga stanowi już obecnie znaczącą barierę przestrzenną, co powoduje że przebudowa drogi dwujezdniowej klasy GP na drogę ekspresową S2/3 spotęguje niekorzystne oddziaływania na warunki zamieszkania w tym rejonie. Mieszkańcy, ani ich reprezentanci – radni miejsko-gminni nie wnikają jednak w proponowane rozwiązania projektowe, które zdaniem zespołu autorskiego projektującego drogę ekspresową S-7 co najmniej nie powinny pogorszyć warunków zamieszkania, a także prowadzeniem jezdnii na estakadzie między węzłem Kiełpin a węzłem Kolejowa znacząco zwiększyć więzi przestrzenne między rozdzielonymi dotychczas częściami Łomianek. Spodziewać się należy, że poprawie uległyby warunki ruchu i bezpieczeństwo ruchu na tym newralgicznym odcinku jakim jest ul. Kolejowa, gdyż na w/w węzłach, w poziomie terenu byłaby możliwość wybudowania przejść dla pieszych i dróg rowerowych.

W Łomiankach władze lokalne wspólnie z ze Stowarzyszeniem Ochrona Przed Powodzią i Zagrożeniami Komunikacyjnymi dla wyeliminowania uciążliwości na istniejącej i przewidzianej do przebudowy drodze krajowej nr 7 zaproponowały wariant poprowadzenia drogi ekspresowej po wale przeciwpowodziowym wzdłuż Wisły. Koncepcja ta – wg wariantu V zakłada połączenie budowy drogi ekspresowej z budową wałów przeciwpowodziowych. Nie bierze jednak pod uwagę całkowitego odcięcia terenów Łomianek od Wisły oraz znaczącego naruszenia środowiska przyrodniczego, w tym terenów objętych ochroną prawną. Przeciw łączeniu budowy drogi ekspresowej z budową wałów protestują z kolei inne stowarzyszenia mieszkańców Łomianek – Komitet Obywatelski Łomianek oraz Regionalne Stowarzyszenie Promocji Łomianek i Stowarzyszenie Obronców Doliny Wisły, które natomiast optują za wariantem przejścia przez Kiełpin istniejącym śladem drogi krajowej nr 7 oraz przez wcześniej wyznaczony teren po granicy Kampinoskiego Parku Narodowego i Łomianki Zachodnie wg wariantu II lub pokrewnych.

Konflikty na terenie osiedla Radiowo w dzielnicy Warszawa – Bielany dotyczą wynikają z dwóch przyczyn:

1. do wcześniej wyznaczonego korytarza drogi ekspresowej dołączono odgięcie projektowanej Trasy Mostu Północnego, co powoduje, że występuje konieczność większego zajęcia terenu niż uprzednio planowano w wariantach II, IIA, IIC, IVA, IVB, IVC, które mają na tym odcinku wspólny przebieg oraz że zwiększony ruch drogowy spowoduje większe negatywne oddziaływanie na środowisko zamieszkania niż uprzednio zakładano;
2. pojawienie się nowego korytarza w wariantach IIB i III, który przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej Radiowa i w wypadku jego wyboru spowoduje konieczność wyburzeń budynków usytuowanych w rejonie ul. Arkuszowej; w obu w/w wariantach pojawia się również węzeł Radiowo, który powoduje zajęcie terenu, który wcześniej był przeznaczony na inne cele.

Podobnie jak w wypadku osiedla Kiełpin, mieszkańcy nie zwracają uwagi na pozytywne rozwiązania, szczególnie w wariantach IIB i III, które sprawiają, że rejon osiedla Radiowo i Wólki Węglowej stanie się bardziej dostępny komunikacyjnie dla nich samych, a tym samym atrakcyjniejszy dla ewentualnych inwestorów. Mieszkańcy optują za wyborem rozwiązania, wg wariantu II, którego przebieg znali wcześniej, bez węzła Janickiego, mimo braku bezpośredniego połączenia z ich osiedlem oraz utrudnień w dostępie do drogi ekspresowej S-7.

Konflikty na terenie osiedli Chomiczówka wynikają z następujących powodów:

1. wybudowania w bezpośredniej bliskości projektowanej drogi ekspresowej wobec sąsiadującej wysokiej 15 – piętrowej zabudowy mieszkaniowej, która powstała w początkach XXI w., gdy droga S-7 z węzłem na skrzyżowaniu z projektowaną Trasą Mostu Północnego uwzględniana była w planach zagospodarowania przestrzennego. Podjęcie studiów nad drogą ekspresową S-7 przy przejściu przez Chomiczówkę spowodowało liczne i bardzo doniosłe protesty Stowarzyszenia Chomiczówka Przeciw Degradacji, co

spowodowało, że władze miasta zaproponowały przesunięcie węzła w rejon ul. Janickiego, w którą miałyby być skierowana Trasa Mostu Północnego, a to z kolei wywołuje liczne protesty mieszkańców Radiowa

2. mieszkańcy 2. osiedli domów jednorodzinnych Kalinowa Łąka i Żoliborskiej Spółdzielni Mieszkaniowej przy ul. Księżycowej oraz Stowarzyszenia Zielona Chomiczówka, ze względu na planowane poprowadzenie drogi ekspresowej wg wariantu IIB, mimo, że projekt przewiduje zastosowanie urządzeń ochrony środowiska w formie ekranów akustycznych i pasów zieleni wysokiej niwelujących negatywne oddziaływanie hałasu oraz spalin, oraz odcięcie ich od Lasu Bemowskiego, mimo, że projekt zakłada zachowanie dostępu przez wybudowanie w poprzek drogi ekspresowej bezkolizyjnego przejścia pieszego i przejazdu dla rowerów. Domagają się oni poprowadzenia drogi ekspresowej wg wariantu II z węzłem usytuowanym w pobliżu zabudowy wysokiej przy ul. Braci Połanieckich, nawet w sytuacji konieczności wyburzenia istniejących budynków.

Obie grupy społeczności lokalnych nie zwracają uwagi na dostępność projektowanej drogi, która dla mieszkańców tej części Bielana byłaby przez projektowany węzeł Chomiczówka wg wariantu IIB, do którego dochodzą odcinki projektowanej Trasy Mostu Północnego i projektowanego łącznika z ul. Gen. Maczka (skrzyżowanie ul. Powstańców Śl., Al. Reymonta, Gen. Maczka), które umożliwiają akcesję na drogę ekspresową S-7, jak również na obwodnicę miejską.

Konflikty na Bemowie są spowodowane faktem, że projektowana droga ekspresowa S-7 przebiegać miałyby przez tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej osiedli usytuowanych w pasie między ul. Powstańców Śląskich a planowaną drogą ekspresową S-8. Mimo, że przebieg projektowanej drogi ekspresowej S-7 widnieje w dokumentach miejskich od dawna, władze lokalne Bemowa zaogniają ten konflikt wydając coraz to nowe zezwolenia na budowę osiedli usytuowanych w bezpośrednim oddziaływaniu projektowej drogi. W efekcie, jedynym rozwiązaniem które zapobiega konfliktom oraz negatywnemu oddziaływaniu na środowisko miejskie jest poprowadzenie projektowanej drogi S-7 między ul. Andriolliego, a lotniskiem Babice (Bemowo) w tunelu.

Przedstawione poniżej protesty społeczności lokalnych dotyczące prowadzenia drogi ekspresowej S-7 przez dzielnice Warszawy: Bemowo i Bielany oraz gminy Łomianki, Izabelin, Stare Babice oraz Czosnów obejmują okres od rozpoczęcia wykonywania opracowania do dnia 01.10.2006r. Do zespołu autorskiego dotarło łącznie 14 następujących listów protestacyjnych..

1. **SISKOM – Społeczny i Spontaniczny Komitet Obwodnicy Miejskiej ul. Światowida nr 63A/39 w imieniu własnym oraz:
Fundacji Ja Wisła, Regionalnego Stowarzyszenia Promocji Łomianek, Samorządu Osiedla Radiowo, Stowarzyszenia Komitet Obywatelski Łomianek Stowarzyszenia Obrońców Doliny Wisły.**
2. **Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym,**
3. **Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciw Degradacji wraz z:**
Ligą Ochrony Przyrody, Zarządem Spółdzielni Mieszkaniowej Wola, Polskim Klubem Ekologicznym, Stowarzyszeniem Ekostrada, Stowarzyszeniem Ekologiczny Ursynów, Stowarzyszeniem na Rzecz Obwodnicy, Społecznym Komitetem „Nie przez Miasto” Wesoła, Samorządem Chomiczówka – Północ oraz Zielonymi 2004;
1. **Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Wirnik”,**
2. **Stowarzyszenie EKO-BLIZNE-GROTY,**
3. **Stowarzyszenie Obrońców Doliny Wisły,**
4. **Samorząd Mieszkańców Radiowo,**
5. **Polski Związek Działkowców Rodziny Ogród Działkowy „Bemowo II”,**
6. **Ochrona Przed Powodzią i Zagrożeniami Komunikacyjnymi Stowarzyszenie Zwykłe,**
10. **SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji,**
11. **Mieszkańcy osiedla Maki i osiedla Chabrowa,**
12. **Komitet Obywatelski Łomianek i Stowarzyszenie Obrońców Doliny Wisły,**
13. **Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym „Wieża”,**

14. **Ochrona Przed Powodzią i Zagrożeniami Komunikacyjnymi** Stowarzyszenie Zwykłe,
15. **Mieszkańcy Miasta i Gminy Łomianki,**
16. **Mieszkańcy Miasta i Gminy Łomianki,**
17. **Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Wirnik”,**
18. **Spółdzielnia Pomocy w Budownictwie Jednorodzinym „Wieża”,**
19. **II Żoliborska Spółdzielnia Mieszaniowa.**

Z analizy wymienionych protestów wynika, że najczęściej kontrowersji budzi prowadzenie drogi ekspresowej w rejonie osiedla „Wieża” i „II Żoliborskiej SM” na Chomiczówce (8 zgłoszonych protestów), wzdłuż brzegu Wisły w Łomiankach (5 protestów), oraz osiedla Radiowo (3 zgłoszone protesty). Oznacza to, że najczęściej punktów konfliktogennych społecznie jest w dzielnicy Warszawa – Bielany, tj. 12 protestów oraz miasto i gmina Łomianki – 7 protestów. Zdaniem autorów większość zgłoszonych protestów dotyczących wariantów II, IIA, IIB, IIC i III jest nieuzasadniona, gdyż przytaczane w nich argumenty w znacznej części mijają się z prawdą, co wynika z braku znajomości projektowanych rozwiązań. Niektóre protesty są zgłaszane dla zasady, żeby wyrazić swój protest, bez dociekania w sposób prowadzenia drogi ekspresowej w danym rejonie trasy, szczególnie w aspekcie projektowanych zabezpieczeń przeciw negatywnemu oddziaływaniu na środowisko. Mieszkańcy osiedla „Wieża” i „II Żoliborskiej SM” protestują przeciw odcięciu ich od Lasu Bemowskiego, co jest tylko półprawdą, gdyż w wariantcie IIB planowane jest bezkolizyjne przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów, a uciążliwości komunikacyjne zniwelowane będą zastosowanymi środkami ochrony środowiska (pasy zieleni oraz ekrany akustyczne). Mieszkańcy Radiowa zgłaszają swoje protesty wobec planowanych przebiegów drogi ekspresowej wg wariantów IIB i III, których dotychczas nie było we wcześniejszych dokumentach planistycznych oraz ewentualnej lokalizacji węzła „Janickiego” jako połączenia drogi ekspresowej S-7 z Trasą Mostu Północnego, które wg wcześniejszych ustaleń, m.in. protokołu KOPI GDDKiA, miało nastąpić w innym miejscu. Wariant III oprotestowany został przez mieszkańców osiedli Blizne i Groty oraz mieszkańców Radiowa. Stwierdza się brak protestów w zakresie proponowanych wariantów na terenie gminy Izabelin. Niektóre z analizowanych listów zawierają również poparcie dla prowadzenia dróg wg wariantów bądź wcześniej planowanych, w tym wariantu II na całym jego przebiegu. Na kolejnych etapach postępowania do Inwestora i do biura projektowego sływały kolejne protesty, niemniej jednak nie sposób je wszystkie szczegółowo opisać. Podkreślić jednak należy, że w dużej mierze powtarzają się one i dotyczą wspomnianych już problemów. Na etapie przygotowywania Studium – techniczno – ekonomicznego przebieg wszystkich analizowanych wariantów projektowanej drogi ekspresowej konsultowano również z licznymi instytucjami, których listę przedstawiamy poniżej.

1. Zakład Budżetowy Lotnisko „Babice” Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

2. Aeroklub Warszawski

3. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe Region Wschód

4. Biuro Pełnomocnika Prezydenta M. St. Warszawy ds. Budowy Mostu Północnego

5. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Departament Bezpieczeństwa Publicznego, Biuro Administracyjno – Gospodarcze,

6. Biuro Drogownictwa i Komunikacji, Urząd Miasta St. Warszawy

7. Zarząd Dróg Miejskich

8. Urząd Lotnictwa Cywilnego

9. Urząd Dzielnicy Warszawa Bielany

10. Urząd Dzielnicy Warszawa Bemowo

11. Urząd Gminy Babice Stare

12. Urząd Gminy Izabelin

13. Urząd Gminy Czosnów

14. Urząd Miasta i Gminy Łomianki

15. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich

16. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego

17. Starostwo Powiatowe Nowy Dwór Mazowiecki

18. Starostwo Powiatowe Warszawa Zachód

19. Kampinoski Park Narodowy

20. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie

21. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, Oddział w Warszawie

Stanowiska zawarte w otrzymanych opiniach.

1. Rada Gminy Warszawa Bemowo (z dnia 03.04.2006r.)

Stanowisko jednostki opiniującej: Podtrzymanie stanowiska zawartego w Uchwale Dz. Bemowo m. st. Warszawy nr III/16/05 z dn. 3.03.2005r. w sprawie planowanej budowy dróg ekspresowych na terenie Bemowa, warszawskiego węzła komunikacyjnego, autostradowej obwodnicy i udrożnienia m. st. Warszawy – Rada domaga się budowy autostradowej obwodnicy m.st. Warszawy poza granicami administracyjnymi miasta, na terenie gmin zainteresowanych przejęciem autostrady i apeluje do Prezydenta W-wy i wojewody Mazowieckiego o podjęcie wszelkich przewidzianych prawem działań mających na celu niedopuszczenie do budowy autostrady oraz tras ekspresowych S-7 i S-8 na terenie m.st. Warszawy.

Stanowisko zespołu autorskiego: przyjęto stanowisko gminy Bemowo do wiadomości.

2. Rada Gminy Warszawa Bielany

Stanowisko jednostki opiniującej:

uchwała nr 229/XLVIII/06 Rady Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy z dnia 3 lipca 2006r. w sprawie opinii na temat samorządowej Trasy Nadwiślańskiej – Studium przebiegu drogi S-7 na odcinku Kazuń – węzeł Mostu Północnego z Trasą NS w Warszawie – autorskiego opracowania gminy Łomianki. Rada Dzielnicy Bielany zaopiniowała w/w wariant (wariant V) negatywnie.

Stanowisko zespołu autorskiego: przyjęto stanowisko gminy Bielany do wiadomości.

3. Wójt Gminy Stare Babice

Stanowisko jednostki opiniującej: Jedynym prawidłowym północnym wylotem z W-wy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska jest wariant II. Budowa drogi S-7 wg wariantów nie przyniesie żadnych korzyści. Wariant III jest jednym z najgorszych i opinia o wariacie pokrywa się z dotychczasowymi uchwałami Rady Gminy

Stanowisko zespołu autorskiego: przyjęto stanowisko gminy Stare Babice do wiadomości.

4. Wójt Gminy Izabelin

Stanowisko jednostki opiniującej:

1. Pozytywnie opiniuje rozwiązania wg wariantu II, IIA, IIC, III oraz wariantu IIB pod warunkiem uwzględnienia możliwości włączenia istniejącego i projektowanego układu Gminy Izabelin z projektowaną trasą, przede wszystkim układu, który zapewni docelową obsługę ruchu samochodów obsługujących i korzystających z Bazy Paliwowej nr 101 ORLEN zlokalizowanej przy ul. Estrady 8 w Mościskach.
2. Wniosek o przeniesienie projektowanej oczyszczalni ścieków na stronę zachodnią, aby lokalizacja była zgodna z zapisami obowiązującego MPZP wsi Łaski „Dąbrowa”.

Stanowisko zespołu autorskiego: wnioski zostały uwzględnione w projekcie drogi S-7.

5. Burmistrz Miasta i Gminy Łomianki oraz Rada Miejska w Łomiankach

Stanowisko jednostki opiniującej:

Pozytywne zaopiniowanie tylko wariantu nr V wg Samorządowej Trasy Nadwiślańskiej /potwierdzenie stanowiska z uchwały nr XLIII/294/2006 Rady Miejskiej w Łomiankach/. Pozostałe warianty zaopiniowano negatywnie.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Burmistrza oraz Rady Miasta i Gminy Łomianki przyjęto do wiadomości.

6. Rada Gminy Czosnów

Stanowisko jednostki opiniującej:

Opinia pozytywna w zakresie wariantów I – III.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Rady Gminy Czosnów przyjęto do wiadomości.

7. Zarząd Województwa Mazowieckiego

Stanowisko jednostki opiniującej:

Pozytywne zaopiniowanie jako wariantu optymalnego z punktu widzenia funkcjonalno – przestrzennego wariantu II z podwariantem IIC wykorzystującego w przewadze planowany do tej pory korytarz dla tej trasy zgodny z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Zarządu Województwa Mazowieckiego przyjęto do wiadomości.

8. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Departament Bezpieczeństwa Publicznego

Stanowisko jednostki opiniującej:

Lotnisko jest w trwałym zarządzie na czas nieokreślony MSWiA; decyzją Ministra MSWiA udostępnione do wykorzystania przez lotnictwo cywilne oraz posiada status lotniska międzynarodowego.

Zarządzający lotniskiem wystąpił z wnioskiem o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych

Konieczność utrzymania dotychczasowych funkcji lotniska Babice (Bemowo) tj. zadań lotnictwa służb porządku publicznego, związane z szeroko pojętym utrzymaniem bezpieczeństwa i porządku publicznego w rejonach o wysokim zagrożeniu,

Utrzymanie lotniska:

1. jako bazy operacyjnej do zadań związanych z wysokościami – ratowniczą ochroną Warszawy i nadzoru nad stanem bezpieczeństwa przeciwpożarowego Lasów Państwowych;
2. jako lotniska zapasowego dla przewozów pasażerskich VIP
3. Ochrony Cywilnej jako rejonu mobilizacyjno – ewakuacyjnego oraz bazy dystrybucji zaopatrzenia w przypadku konieczności działań na dużą skalę np. podczas klęsk żywiołowych rejonu rozśrodkowania ludności z rejonów zagrożonych wraz możliwością wykorzystania dla utworzenia polowego ośrodka udzielania pomocy medycznej dla ewakuowanej ludności.

Projekt przebiegu drogi ekspresowej S-7 i Trasy Mostu Północnego planowanej przez rejon lotniska Warszawa – Babice nie uzyskał akceptacji.

Jedyną alternatywą którą MSWiA może rozważyć jest przebieg wg wariantu III, omijającego lotnisko od zachodu lub wg wariantu II pod warunkiem, że przebieg będzie przez rejon lotniska w tunelu.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Departament Bezpieczeństwa Publicznego przyjęto do wiadomości.

9. Dowództwo Sił Powietrznych Ministerstwa Obrony RP

Stanowisko jednostki opiniującej:

Dowództwo Sił Powietrznych nie zgłasza zastrzeżeń do przedstawionych wariantów przebiegu projektowanej drogi. Do czasu objęcia lotniska w Babicach rejestrem lotnisk cywilnych wszelka zabudowa wysokościowa w rejonie przedmiotowego obiektu wymaga uzgodnienia z Dowództwem Sił Powietrznych.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Dowództwo Sił Powietrznych Ministerstwa Obrony RP przyjęto do wiadomości.

10. Urząd Lotnictwa Cywilnego /opinia z dnia 06.03.2006/

Stanowisko jednostki opiniującej:

Opiniuje pozytywnie wariant III przebiegu drogi ekspresowej.

Nie może uzgodnić żadanego z wariantów przebiegu drogi S-7 oraz ul. Nowolazurowej przez rejon lotniska Warszawa – Babice, gdyż byłoby równoznaczne z likwidacją lotniska.

Jednocześnie przypomina o konieczności uzgodnienia projektu z zarządzającym lotniskiem tj. MSWiA i innymi podmiotami.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Urzędu Lotnictwa Cywilnego przyjęto do wiadomości.

11. Urząd Lotnictwa Cywilnego /opinia z dnia 13.09.2006r./

Stanowisko jednostki opiniującej:

Opiniuje pozytywnie wariant I i III projektowanej drogi ekspresowej. Jednocześnie informuje, że decyzja wiążąca w tym zakresie powinna być wydana przez MSWiA.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Urzędu Lotnictwa Cywilnego przyjęto do wiadomości.

12. Lotniczy Zakład Budżetowy MSWiA „Lotnisko Warszawa – Babice”

Stanowisko jednostki opiniującej:

Do przyjęcia są warianty przebiegu trasy S-7, które nie naruszają obowiązujących obecnie granic lotniska; Przebieg trasy i przeszkody w pobliżu granicy lotniska nie mogą zmieniać obowiązujących czołowych i bocznych profili podejścia dla drogi betonowej i trawiastej drogi startowej.

Najbardziej korzystnymi dla funkcjonowania lotniska są przebiegi trasy S-7 opisane w wariantach III, II i IIC.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Lotniczy Zakład Budżetowy MSWiA „Lotnisko Warszawa – Babice” uwzględniono wprowadzając sugestie LZB MSWiA do przebiegu wariantu IIB przez rejon lotniska.

13. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

Stanowisko jednostki opiniującej:

Wyrażono negatywną opinię w stosunku do opracowanych wariantów przebiegu trasy S-7, które naruszają granice lotniska.

Projekty IIA i IIB ograniczą lub wręcz uniemożliwią działalność LPR z lotniska Babice (Bemowo).

Stanowisko zespołu autorskiego:

Autorzy nie zgadzają się z taką opinią, gdyż warunkiem uwzględnionym w projektach wariantowych było zachowanie dotychczasowych funkcji lotniska.

14. Kampinoski Park Narodowy

/opinia z 19.07.2006r. z załączonym stanowiskiem z dnia 18.03.2005r. oraz podtrzymanie stanowiska w piśmie z dnia 23.08.2006r./

Stanowisko jednostki opiniującej:

Wariant III uważa się z góry za niemożliwy do realizacji.

Warianty tras powodujące konieczność wylesień są nie do zaakceptowania.

Popierają poszukiwanie alternatywnych rozwiązań przebiegu tras szybkiego ruchu (szczególnie na obszarze Łomianek), lecz z koniecznością ochrony nie tylko KPN ale i Wisły, gdyż są to obszary z listy Natura 2000.

Wg opinii, niektóre warianty tras – mają zagwarantowaną rezerwę terenową i przebieg zapisany w planach perspektywicznych sprzed wielu lat, również Park ma świadomość ich przebiegu i odpowiednio przygotowany jest do budowy tras w zaplanowanym kształcie;

Generalnym założeniem jest nie rozczłonkowanie zwartych kompleksów leśnych oraz wzmocnienie korytarzy ekologicznych (tras migracji zwierząt) środkami technicznymi. Zwraca się uwagę iż odpowiednie zaprojektowanie przejść dla zwierzyny na tym odcinku ma dla Parku priorytetowe znaczenie. Jest to bowiem najważniejsze połączenie wschodnich obrzeży Puszczy Kampinoskiej przez Las i Park Młociński z doliną Wisły i obszarami przyrodniczymi Warszawy. W związku z tym integralnym składnikiem przyjętego rozwiązania projektowego przebiegu trasy S-7 powinno być zaprojektowanie i wykonanie przejść dla zwierzyny w ciągu całego korytarza ekologicznego (w omawianym wariantcie również przez ul. Pułkową).

Stanowisko zespołu autorskiego:

Wspomniane rezerwy terenowe dotyczą wariantów II, IIA, IIB, IIC, III, IVA, IVB, IVC.

Uwagi dotyczące konieczności zaprojektowania przejść dla zwierząt, dla utrzymania ciągów ekologicznych we wszystkich wariantach.

15. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Użytków Wodnych w Warszawie

/odpowiedź na pismo Burmistrza Miasta i Gminy Łomianki – pismo do wiadomości GDDKiA nr IMW – 4104/268/7/2005 z dnia 12.12.2005r./

Stanowisko jednostki opiniującej:

„Wykorzystanie wału przeciwpowodziowego i obwałowania pod budowę obwodnicy jest sprzeczne z przebudową wału przy zachowaniu parametrów zbliżonych do obecnych. Budowa obwodnicy pociąga za sobą potrzebę rozbudowy obwałowania szerokości kilkudziesięciu metrów. To z kolei powoduje całkowitą zmianę warunków filtracji. Modernizacja wału, obejmująca między innymi wykonanie kosztownej przesłony przeciwfiltracyjnej, który następnie ma stać się elementem drogi, jest więc nie tylko nieuzasadniona z technicznego punktu widzenia lecz również byłaby zmarnowaniem publicznych środków”.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Użytków Wodnych w Warszawie przyjęto do wiadomości.

16. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie

Stanowisko jednostki opiniującej:

Dotyczy warunków technicznych odprowadzenia ścieków opadowych do Wisły z projektowanej drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie przyjęto do wiadomości.

17. Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie S.A.

Stanowisko jednostki opiniującej:

Pismo nr TK-840-35942/6014/06 z dnia 30.08.2006r. - dotyczy warunków technicznych włączenia do sieci kanalizacyjnej odbiorników wody opadowej na terenie m.st. Warszawy wg wariantów.

Stanowisko zespołu autorskiego: stanowisko Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie S.A. przyjęto do wiadomości.

20. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO

Zaleca się przeprowadzenie następujących typów monitoringu: w zakresie wpływu inwestycji na awifaunę, aktywności ssaków i śmiertelności, efektywności przejść dla zwierząt, badania rozbicia ptaków na trasie drogi S-7 w terenach polnych (np. w gminie Czosnów) – na odcinku o długości około 500 metrów + na odcinku o długości około 500 metrów w przebiegu trasy przy Kampinoskim Parku Narodowym. Dodatkowo zaleca się kontrolę wpływu na siedliska leśne wokół przebiegu trasy przez Kampinoski Park Narodowy w rejonie Łuża. Ocena jakości gleb i ziemi oraz jakości powietrza jest prowadzona w ramach państwowego monitoringu środowiska. Inwestor (GDDKiA) jest zobowiązany do prowadzenia monitoringu jakości ścieków i hałasu.

21. NAPOTKANE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCE Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY

Podstawową trudnością, na jaką napotkano przy opracowaniu niniejszego raportu, jest niepewność prognozy ruchu drogowego i związane z tym potencjalnie duże i narastające w czasie odchylenia między prognozowanymi a rzeczywistymi oddziaływaniami drogi na środowisko. Inną trudnością, na jaką natrafiono, jest brak dokładnych (obliczeniowych) metod określenia przypuszczalnych zasięgów ponadnormatywnych zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych w otoczeniu nowo-projektowanych dróg, co uniemożliwia dokładną ocenę potencjalnych zagrożeń dla zdrowia ludzi. Jeszcze inną trudnością, na jaką natrafiono, jest niepewność założonych dla okresu perspektywnego emisji bazowych dla pojazdów samochodowych oraz brak metod oceny skuteczności środków ochronnych przeciw zanieczyszczeniom powietrza, takich jak pasy zieleni, ekrany lub zabudowa, dla stanów przyszłych (projektowych).

22. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE

19.1. Wariantowanie przedsięwzięcia i wybór wariantu najkorzystniejszego

Wariant 0 (bezinwestycyjny)

Z przyrodniczego punktu widzenia wariant bezinwestycyjny niesie niewielkie zagrożenia dla układu przyrodniczego, jednak ze względu na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz zwiększone zanieczyszczenie powietrza i brak możliwości zastosowania urządzeń ochrony środowiska, zwłaszcza urządzeń

niwelujących wpływ hałasu, a więc brak możliwości ochrony zdrowia ludzkiego **wariant 0 należy ocenić bardzo negatywnie.**

Wariant I

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu I niesie niewielkie zagrożenia dla układu przyrodniczego, wobec czego może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant I może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem. Pasy zieleni ochronnej powinny wpłynąć na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

Wariant II i IIC

Z przyrodniczego punktu widzenia wariant nie powinien pociągnąć wysoce niekorzystnych następstw.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant II lub IIC może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, przekrycie przeciwhałasowe w rejonie osiedli mieszkaniowych na Chomiczówce (dzielnica Warszawa – Bielany) oraz tunel w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie (dzielnica Warszawa – Bemowo) zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem oraz pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

Wariant IIA

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu II A spowoduje umiarkowane straty o niewielkim zasięgu, wobec czego w miarę możliwości nie powinien być wybrany, ale wybór jego jest dopuszczalny

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant IIA może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, przekrycie przeciwhałasowe osiedli mieszkaniowych na Chomiczówce (dzielnica Warszawa – Bielany) oraz tunel w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie (dzielnica Warszawa – Bemowo) zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem oraz pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant może być realizowany, po uwzględnieniu szczegółowych uwag i zaleceń.

Wariant III

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu III spowoduje niewątpliwe straty w układzie przyrodniczym o dużym zasięgu, wobec czego nie powinien być wybrany.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant III może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne oraz tunel w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie (dzielnica Warszawa - Bemowo) zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem oraz pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant ten nie powinien być wybrany. Na taką decyzję mają znaczący wpływ uwarunkowania przyrodnicze, zwłaszcza fakt, że realizacja inwestycji spowoduje fragmentację Lasu Bemowskiego, istnieje ryzyko zmiany stosunków gruntowo – wodnych na terenie w/w kompleksu leśnego, a w konsekwencji możliwość degradacji położonych na jego terenie dwóch rezerwatów przyrody „Kalinowa Łąka” i „Łosiowe Błota”.

Wariant IVA

Przyrodnicze szkody, jakie spowoduje wariant IV A są nie do zaakceptowania.

W przypadku wyboru wariantu IV A do realizacji, liczyć się trzeba z dużymi stratami przyrodniczymi oraz konsekwencjami redukcji walorów obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu IV A spowoduje drastyczne straty w układzie przyrodniczym o dużym zasięgu, wobec czego w żadnym wypadku nie powinien być wybrany.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant IVA może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, przekrycie przeciwhałasowe w rejonie osiedli mieszkaniowych na Chomiczówce oraz tunel w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem a także pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant nie powinien być realizowany przede wszystkim ze względu na konflikt z celem ochrony Obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” oraz Rezerwatu „Ławice Kiełpińskie”.

Wariant IVB

Przyrodnicze szkody, jakie spowoduje wariant IV B są trudne do zaakceptowania.

W przypadku wyboru wariantu IV B do realizacji liczyć się trzeba z dużymi stratami przyrodniczymi oraz konsekwencjami redukcji walorów obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.

W przypadku wyboru wariantu IVB do realizacji należy opracować szczegółowe ekspertyzy przyrodnicze w zakresie: kształtowania stosunków wodnych i zbiorowisk roślinnych w Lesie Młocińskim, ukształtowania terenu dla funkcjonowania sprawnych korytarzy ekologicznych pomiędzy doliną Wisły a KPN, minimalizacji jednoznacznie negatywnych następstw dla istotnych populacji ptaków gniazdujących w międzywalu Wisły.

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu IV B spowoduje niewątpliwe straty w układzie przyrodniczym o dużym zasięgu, wobec czego w nie powinien być wybrany.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant IVB może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, przekrycie przeciwhałasowe w rejonie osiedli mieszkaniowych na Chomiczówce oraz tunel w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie (dzielnica Warszawa – Bemowo) zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem a także pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant NIE POWINIEN BYĆ REALIZOWANY m.in. Ze względu na konflikt z celem ochrony Obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” oraz Rezerwatu „Ławice Kiełpińskie”.

Wariant IVC

Przyrodnicze szkody, jakie spowoduje wariant IV C są nie do zaakceptowania.

W przypadku wyboru wariantu IV C do realizacji liczyć się trzeba z dużymi stratami przyrodniczymi oraz konsekwencjami redukcji walorów obszaru NATURA 2000.

Z przyrodniczego punktu widzenia projekt według wariantu IV C spowoduje drastyczne straty w układzie przyrodniczym o dużym zasięgu, wobec czego w żadnym wypadku nie powinien być wybrany.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant IVC może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, przekrycie przeciwhałasowe w rejonie osiedli mieszkaniowych na Bemowie zapewniające wymaganą ochronę przed hałasem a także pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant nie powinien być realizowany przede wszystkim ze względu na konflikt z celem ochrony Obszaru NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” oraz Rezerwatu „Ławice Kiełpińskie”.

Wariant V

Realizacja drogi ekspresowej według wariantu V **spowoduje drastyczne straty w układzie przyrodniczym o bardzo dużym zasięgu**. Przyrodnicze szkody, jakie spowoduje wariant V są nie do zaakceptowania, wobec czego **W ŻADNYM WYPADKU NIE POWINIEN BYĆ WYBRANY**.

Ze względu na możliwości ochrony zdrowia ludzkiego wariant V może być realizowany przy założeniu, że zostaną wybudowane ekrany akustyczne, a także pasy zieleni ochronnej wpływające na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i oddziaływania na ludzi wariant NIE POWINIEN BYĆ REALIZOWANY ZE WZGLĘDÓW ŚRODOWISKOWYCH.

Wariantem optymalnym zarówno przyrodniczo jak i społecznie wydaje się być **wariant II** przedsięwzięcia

19.2. Warunki projektowania i realizacji przedsięwzięcia

Zaleca się

- 1) W celu łagodnego przejścia pomiędzy otoczeniem projektowanej drogi ekspresowej, a zbiorowiskami leśnymi Kampinoskiego Parku Narodowego w tzw. strefie przejściowej, należy dokonać nasadzeń drzew i krzewów,
- 2) W celu zminimalizowania strat w środowisku na terenie przyszłej inwestycji, roboty drogowe zarówno w obszarze drogi, jak i w pasie zajętości robót muszą być prowadzone pod fachowym nadzorem w zakresie ochrony przyrody przez pracowników KPN i Lasów Państwowych.
- 3) Ze względu na dużą wrażliwość drzewostanów iglastych na zmianę odczynu gleby na odcinkach drogi ekspresowej przebiegających w rejonie Puszczy Kampinoskiej wskazane jest wyeliminowanie soli do odsnieżania jezdni.
- 4) W celu zapewnienia funkcjonalności korytarzy ekologicznych przeciętych drogą należy zrealizować przejścia dla zwierząt, a także objąć zalesieniami i zadrzewieniami tereny w rejonie tych przejść. Na całej długości drogi S-7 należy zastosować obustronne ogrodzenia dla zwierząt.
- 5) Zagrożenia związane z degradacją i zanieczyszczeniem gleb powinny być zminimalizowane poprzez wpisanie rozwiązań i sposobów postępowania oraz opracowanie projektu organizacji robót.
- 6) Znaczną poprawę w zakresie ograniczenia zanieczyszczeń gleby w pasie przyjezdniowym przyniosą działania ukierunkowane na unieruchomienie związków i pierwiastków toksycznych w glebie lub na ograniczenie pobierania ich przez rośliny.
- 7) Na czas eksploatacji należy:
 - a) dokonać nasadzenia zieleni średniowysokiej zwartej,
 - b) skarpy powstałe w wyniku poszerzenia trasy na odcinkach przechodzących w wykopie lub nasypie po odpowiednim uformowaniu, zagęszczeniu skarp, umocnić poprzez darniowanie i obsianie trawą,
 - c) wapnować gleby kwaśne,
 - d) stosować preparaty rekultywacyjne z węgla brunatnego i torfu zapewniające wysoką zawartość wolno mineralizującej się substancji organicznej w glebie.
- 8) Aby zminimalizować efekt ingerencji w istniejący i akceptowany krajobraz oraz uczynić drogę przyjazną środowisku, należy w projekcie budowy przewidzieć łagodne skarpy, stosowanie rodzimych materiałów miejscowych oraz zagospodarowanie terenu wychodzące poza obręb pasa drogowego.
- 9) Zminimalizowanie możliwej erozji gleb na skarpach, szczególnie na odcinkach budowy luków i nowo zajętych terenów możliwe jest poprzez wykonanie głównych prac ziemnych w okresie jesienno - zimowym, zaprojektowanie „darniowania” odsłoniętych powierzchni lub obsianie ich trawą oraz zaprojektowanie odwodnienia, które nie spowoduje zanieczyszczenia powierzchni obszarów przyjezdniowych i zabezpieczy przed zanieczyszczeniem gleb w przypadku wystąpienia poważnej awarii.
- 10) W celu złagodzenia uciążliwości drogi S7 w zakresie oddziaływania na ludzi należy nową trasę ekspresową wyposażać w odpowiednie urządzenia ochrony przeciwhałasowej i przeciw zanieczyszczeniom powietrza,

- 11) Dla ochrony przed hałasem drogowym wysokiej zabudowy mieszkaniowej w osiedlach mieszkaniowych na Chomiczówce i Bemowie w/w ekrany akustyczne nie będą skuteczne, wobec czego należy zastosować pełną, przeciwhałasową obudowę drogi w formie tuneli drogowych,
- 12) Minimalizacja wpływu wibracji i drgań na ludzi w razie stwierdzenia negatywnego oddziaływania może zostać zapewniona poprzez:
 - a) zapewnienie równości nawierzchni drogi na całym przebiegu odcinka,
 - b) przystosowanie drogi do ruchu ciężkiego m.in. przez zapewnienie wytrzymałej nawierzchni, co stworzy mniejsze możliwości powstania nierówności,
 - c) wykonanie rowów pomiędzy wrażliwym budynkiem, a budowaną drogą, wypełnionych materiałem niwelującym wibracje.
- 13) Zaplecze budowy należy zlokalizować w terenie otwartym z dala od zabudowy mieszkaniowej, a roboty drogowo-mostowe nie powinny być wykonywane w porze nocnej między godzinami 22:00 i 6:00 w pobliżu zabudowy mieszkaniowej.
- 14) Roboty ziemne można rozpocząć dopiero po przeprowadzeniu archeologicznych badań wykopaliskowych i po ustanowieniu stałego nadzoru archeologicznego.
- 15) W okresie budowy należy zabezpieczać pozostawione drzewa i krzewy przed uszkodzeniami mechanicznymi za pomocą desek mocowanych do pni lub ogrodzeń drewnianych.
- 16) W trakcie budowy należy usunąć w całości darninę i ziemię urodzajną z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystać je do odtworzenia warstwy glebowej na projektowanych skarpach rowów, nasypów i wykopów oraz do pogrubienia istniejącej warstwy glebowej na mniej urodzajnych polach i łąkach poza autostradą.
- 17) Pryzmy ziemi urodzajnej należy zaraz po wykonaniu zabezpieczyć przed erozją wodną i wietrzną przez stosowanie tymczasowej obudowy roślinnej z traw, zbóż i motylkowych.
- 18) W przypadku wystąpienia dłuższej przerwy w wykonywaniu wykopów drogowych i w sypaniu nasypów obszar objęty robotami ziemnymi należy zabezpieczać przed erozją wodną i wietrzną przez stosowanie w/w tymczasowej obudowy roślinnej.
- 19) W celu ochrony przed pyleniem i deszczami ulewnymi skarpy wykopów i nasypów zaraz po uformowaniu powinny być przykryte warstwą ziemi urodzajnej i obsiane trawą, a w okresie długotrwałej suszy powinny być podlewane wodą tak, aby przyspieszyć kiełkowanie trawy.
- 20) W celu ochrony przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i sąsiadujących terenów należy w okresie budowy wykonywać w obszarze robót ziemnych tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe.
- 21) W trakcie budowy należy wykonywać etapowo w dostosowaniu do postępu robót ziemnych rekultywację terenu wokół istniejących, przesadzonych i nowo-wykonanych drzew obejmującą zasypanie karczowisk, darniowanie i humusowanie przy wykorzystaniu do tego celu zgromadzonej wcześniej ziemi urodzajnej oraz darniny.
- 22) Przesadzone i nowo-posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.

19.4. Warunki eksploatacji przedsięwzięcia

W wybranym wariantcie II przedsięwzięcia:

- 1) W celu określenia rzeczywistych oddziaływań drogi na środowisko należy po upływie 12 miesięcy od chwili uzyskania dla kolejnych odcinków zrealizowanej trasy drogowej pozwoleń na użytkowanie wykonać pomiary monitoringowe oddziaływań drogi S-7 na środowisko w zakresie przyrody, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu, a następnie pomiary te powtarzać co 5 lat.

- 2) Z uwagi na możliwość niedotrzymania standardów jakości środowiska poza projektowanym pasem drogowym po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia mimo zastosowanych zabezpieczeń środowiska wystąpi potrzeba wykonania analizy porealizacyjnej dla drogi S-7,

- 3) Z uwagi na brak przeszkód technicznych w doprowadzeniu do utrzymania obowiązujących standardów jakości środowiska poza projektowanym pasem drogowym drogi S-7 na etapie budowy lub po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia nie wystąpi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.