

Aneks Nr 2

**do Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia
pt.: „Budowa drogi ekspresowej S-8 Salomea – Wolica
na odcinku: węzeł „Opacz” (z wyłączeniem węzła),
- „Janki Małe”, - węzeł „Paszków” (z węzłem)
wraz z powiązaniem z droga krajową Nr 7 na odcinku
„Janki Małe” – „Magdalenka”**



Spis treści:

1. CEL I ZAKRES ANEKSU	2
2. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 1	2
3. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 2	4
3.1. W zakresie zachowania korytarzy migracji	4
3.2. W zakresie wpływu na turystykę i wypoczynek	7
4. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 3	8
4.1. Odnośnie rozpoznania przyrodniczego inwestycji	8
4.2. Odnośnie powiązania komunikacyjnego i oddziaływań skumulowanych	8
5. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 4	9
6. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 5	9
7. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 6	11
8. LITERATURA	14

Załączniki:

- Uwarunkowania migracyjne w rejonie Lasu Sękocińskiego
- Przebieg szlaków turystycznych w rejonie planowanej inwestycji
- Oddziaływanie skumulowane w zakresie hałasu docelowego układu dróg DK Nr 7 i nowego przebiegu DW 721 w 2025 r.
- Zaktualizowany załącznik graficzny Nr 6 Lokalizacja urządzeń chroniących środowisko oraz punktów analizy porealizacyjnej

1. CEL I ZAKRES ANEKSU

Niniejszy aneks powstał w związku z wezwaniem do uzupełnienia raportu dla oceny oddziaływania na środowisko inwestycji pt.: „Budowa drogi ekspresowej S-8 Salomea – Wolica na odcinku: węzeł „Opacz” (z wyłączeniem węzła), - „Janki Małe”, - węzeł „Paszków” (z węzłem) wraz z powiązaniem z drogą krajową Nr 7 na odcinku „Janki Małe” – „Magdalena” wystosowanym przez organ prowadzący postępowanie - Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska w Warszawie (pismo znak WOŚ-II.4200.13.2011.MW). Niniejszy aneks obejmuje odpowiedzi odnoszące się kolejno do punktów zawartych w wezwaniu.

2. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 1

Las Sękociński jest poddawany presji człowieka praktycznie od każdej strony. Uwarunkowania planistyczne przedstawione w załączniku graficznym do niniejszego opracowania pokazują presję człowieka związaną z zabudową, tak istniejącą, jak i planowaną. Obecnie w wielu miejscach powstają całe nowe osiedla, jak również pojedyncze zabudowania. Budowa drogi ekspresowej oraz węzła Paszków ułatwi dojazd do Warszawy co spowoduje, że tereny znajdujące się poza obszarem negatywnego oddziaływania drogi (oddziaływania w zakresie hałasu) staną się jeszcze bardziej atrakcyjne do zabudowy. W chwili obecnej migracja w kierunku północy i zachodu jest zablokowana przez zabudowę miejscowości Paszków oraz centrum handlowe Maximus. Dalsze plany rozbudowy usług handlowych w rejonie węzła Paszków (teren już jest wygrodzony pod inwestycje) zmniejszą będą obszar dostępny dla zwierząt, jak również możliwość migracji. Projektowanie dalszego przebiegu drogi wojewódzkiej od węzła Paszków jest obecnie na wczesnym etapie i brak jest informacji o lokalizacji przejść dla zwierząt. Na odcinku bezpośrednio przylegającym do węzła Paszków droga wojewódzka będzie najprawdopodobniej przebiegać po istniejącym śladzie. Fakt ten nie będzie miał wpływu na migrację zwierząt na tym odcinku z uwagi na obecność po lewej stronie kompleksu handlowego Maximus i stadniny koni. Natomiast po prawej stronie teren jest wygrodzony pod dalsze inwestycje związane z usługami oraz pod zabudowę mieszkaniową. Z powyższych względów obszar ten jest praktycznie niedostępny dla zwierząt. Na dalszym odcinku droga wojewódzka („Paszkowianka”) przebiegać będzie po nowym śladzie, co spowoduje fragmentację kompleksów leśnych, jak również przetnie w nowym miejscu dolinę Utraty. Ocena wpływu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej oraz konieczność zastosowania zabezpieczeń (przejścia, ogrodzenia) zostaną określone na etapie opracowywania materiałów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla tej inwestycji oraz w ramach samego postępowania.

Na odcinku S-8 zaproponowano budowę przejścia dla zwierząt średnich, które w powiązaniu z ogrodzeniem naprowadzająco-ochronnym zapewni możliwość bezpiecznego przekraczania drogi ekspresowej przez zwierzęta i wyeliminuje ryzyko kolizji. Przebiegająca przez środek Lasu Sękocińskiego droga wojewódzka Nr 721 charakteryzuje się znacznym ryzykiem wypadków z udziałem zwierząt z uwagi na duże natężenie ruchu. Bardzo istotnym elementem zmniejszającym ryzyko kolizji jest budowa nowego przebiegu DW 721 na odcinku od Lesznowoli do Nowego Sękocina i powiązanie jej z układem drogowym S-8 i DK 7 w rejonie węzła Janki Małe. Takie rozwiązanie spowoduje znaczące odciążenie istniejącej DW 721, gdyż większość pojazdów pojedzie nowym śladem, a następnie skieruje się poprzez węzeł Janki Małe do węzła Paszków, gdzie jest możliwy zjazd na drogę wojewódzką.

Zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy GDDKiA a Marszałkiem Województwa Mazowieckiego, po stronie Samorządu Województwa Mazowieckiego jest opracowanie

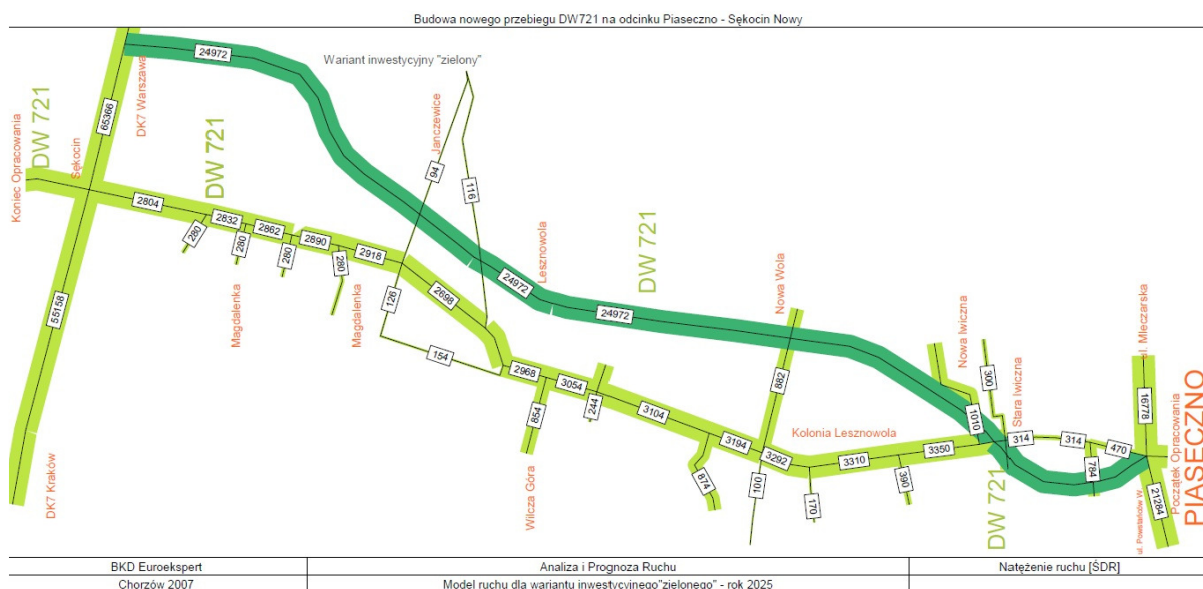
dokumentacji i uzyskanie pozwoleń na włączenie nowego przebiegu DW721 do przebudowanej DK Nr 7 poniżej węzła Janki. Prognoza ruchu zawarta w raporcie OOS dla drogi wojewódzkiej Nr 721 wskazuje na znaczące przejście ruchu z istniejącej drogi (około 25 000 pojazdów na dobę) i niewielki ruch na istniejącej drodze (około 3 000 - 3 500 pojazdów na dobę). Przejście ruchu z istniejącej drogi znacząco zmniejszy ryzyko oraz liczbę kolizji.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje na znaczącym odcinku przebudowę istniejących dróg krajowych nr 8 i nr 7, na których obecnie występuje oddziaływanie w zakresie hałasu, oświetlenia i zanieczyszczenie powietrza. Realizacja inwestycji na odcinkach istniejących dróg nie spowoduje znaczącego zwiększenia emisji tych zanieczyszczeń w skali układu drogowego. Zaproponowane zabezpieczenia w postaci ekranów i nasadzeń zieleni ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń (hałas, spaliny). Zaś urządzenia podczyszczające i system odwodnienia ograniczą zanieczyszczanie gleby oraz wód powierzchniowych. W nowym przebiegu również będą stosowane powyższe zabezpieczenia, w związku z czym oddziaływanie zostanie ograniczone do minimum.

Populacje zwierząt zasiedlające rejon planowanej inwestycji są poddawane od bardzo długiego czasu antropopresji związanej tak z hałasem, jaki i z innymi oddziaływaniami (zanieczyszczenie powietrza, oświetlenie, obecność ludzi). Gatunki, jakie pozostały na tym obszarze, charakteryzują się w związku z tym dużą tolerancją na obecność i funkcjonowanie człowieka.

Zgodnie z materiałami udostępnionymi przez wykonawcę dokumentacji projektowej i środowiskowej dla nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721, w wariantcie preferowanym w 2025 roku po nowym śladzie przejeżdżać będzie prawie 25 000 pojazdów na dobę. Na istniejącej drodze po zostanie około 3 000 – 3 500 pojazdów. Zostało to przedstawione na poniższym rysunku.

Rys. 1. Prognoza ruchu w roku 2025 dla preferowanego wariantu przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 [4]



W wyniku przejścia ruchu zmniejszy się znacząco efekt bariery jaki powoduje istniejąca droga wojewódzka, natomiast pojawi się silna bariera na nowym przebiegu drogi wojewódzkiej. Ma to wpływ na migrację w kierunku północ-południe, nie wpływa jednak na układ S8 i przebudowywany fragment DK 7 z uwagi na to, że inwestycja ta jest zlokalizowana w orientacji północ-południe. DK 7 przebiega po starym śladzie, wzdłuż

którego znajduje się zabudowa mieszkaniowa i usługowa. Także obecność węzła Janki jest czynnikiem odstrasżającym zwierzęta od przebywania w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Sytuacja opisana w tym punkcie została zobrazowana w załączniku graficznym „Uwarunkowania migracyjne w rejonie Lasu Sękocińskiego”.

3. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 2

3.1. W zakresie zachowania korytarzy migracji

Od ok. km 2+100 do km 2+550 (zgodnie z kilometrażem S-8) inwestycja przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK). Jednak z uwagi na to, że w miejscu przecięcia pas obszaru chronionego krajobrazu jest wąski (szerokość zaledwie ok. 500 m), inwestycja nie będzie wpływała na funkcjonalność obszaru. W ciągu S-8 wykonane zostanie przejście dla zwierząt średnich, dzięki czemu zachowana będzie drożność lokalnego korytarza migracji zwierząt związanego z doliną Raszynki.

Dwa następne przecięcia inwestycji z WOChK występują na odcinkach:

- od ok. km 441+700 do ok. km 443+900 (w ciągu S-8),
- od ok. km 8+600 do ok. km 9+300 (w ciągu DK Nr 7).

Przedsięwzięcie na tych odcinkach polega na rozbudowie istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej lub przebudowie drogi krajowej. Największą zmianą w stosunku do stanu istniejącego będzie wprowadzenie ekranów akustycznych. Budowa ekranów jest konieczna z uwagi na występujące obecnie, jak i prognozowane w przyszłości, (bez zabezpieczeń) przekroczenia poziomów dopuszczalnych w rejonie zabudowy mieszkaniowej położonej w sąsiedztwie inwestycji. Na tych odcinkach zostały również zaproponowane przejścia dla zwierząt, które są elementem w istotny sposób poprawiającym drożność korytarzy migracji w stosunku do stanu istniejącego. Zostały one scharakteryzowane w poniższej tabeli.

Tab. 1. Lokalizacja i parametry projektowanych przejść dla zwierząt

Lp.	Lokalizacja	Typ obiektu	Parametry	Uwagi	
1.	2+245	PZSdz	h = 3,0 m, d = 18 m (2x3,5 m półki przykryte geokratą wypełnioną gruntem)	Zespolone z ciekim – most nad Raszynką	Przejście w miejscu kolizji z WOChK
2.	3+055	PZM	h ≥ 1 m, d ≥ 4 m		
3.	4+769	PZM	h ≥ 1,5 m, d ≥ 2,0 m (2x0,5 m półki przykryte geokratą wypełnioną gruntem)	Zespolone z ciekim	
4.	6+875	PZM	h ≥ 1,5 m, d ≥ 3,0 m		
5.	441+860	PZM	h = 2,0 m, d = 18 m (2x5.25 m półki przykryte geokratą)	Zespolone z ciekim (Utrata)	Przejście w miejscu kolizji z WOChK

			wypełnioną gruntem)		
6.	442+970	PZSdz	h ≥ 2,5 m, d ≥ 8,5 m (2x3,5 m półki ziemne)	Zespolone z ciekiem	Przejście w miejscu kolizji z WOChK
7.	444+390	PZM	h = 1,5 m, d = 3,5 m (jednostronna półka przykryta geokrata wypełnioną gruntem)	Zespolone z ciekiem – most nad Strugą Sękocińską	
8.	1+273 (km DW 721)	PZM	h = 1,5 m, d = 2 m (2x0,5 m półki przykryte geokrata wypełnioną gruntem)		Przejście w miejscu kolizji z WOChK

PZSd – przejście dla zwierząt średnich dołem

PZSdz – przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim

PZM – przejście dla zwierząt małych,

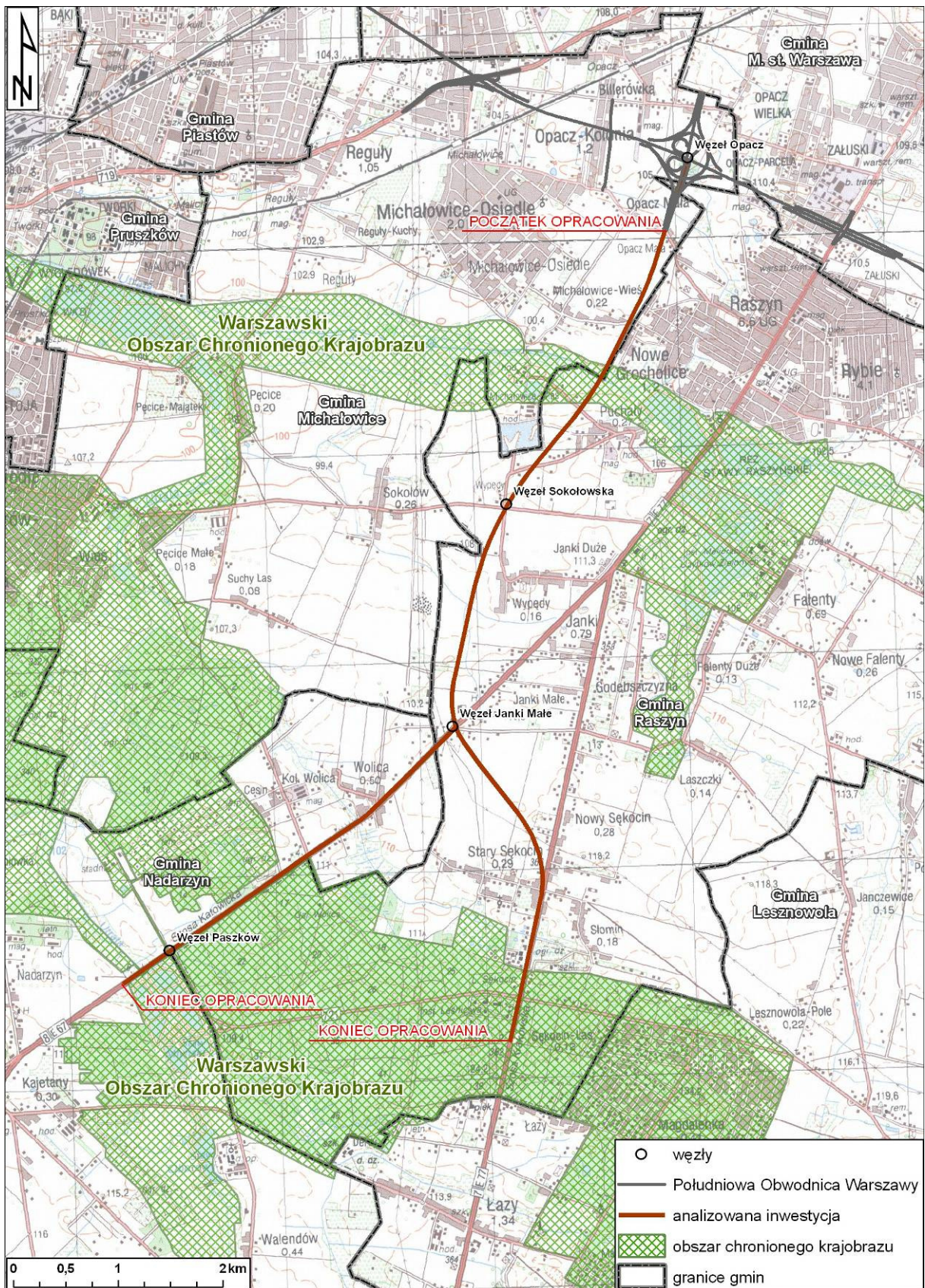
d – szerokość obiektu,

h – wysokość obiektu

Izolacja populacji zwierząt w lesie Sękocińskim położonym na obszarze WOChK jest związana z globalną presją zabudowy tak mieszkaniowej (nowe osiedla), jak i usługowej (rozbudowa centrum Maximus). W przypadku analizowanej inwestycji, dzięki wprowadzeniu proponowanych przejść dla zwierząt, po realizacji inwestycji efektywność migracji (ilość przejść zakończonych sukcesem a nie śmiercią zwierzęcia) ulegnie zwiększeniu.

Podsumowując, oddziaływanie na WOChK w zakresie efektu bariery będzie niewielkie z uwagi na to, że przebieg inwestycji w dwóch z trzech miejsc kolizji pokrywa się z istniejącą drogą. W przypadku kolizji S-8 od ok. km 2+100 do ok. km 2+550 oraz od ok. km 441+700 do ok. km 443+900 zaproponowano budowę przejść dla zwierząt średnich, które zapewnią drożność korytarzy lokalnych. Na odcinku przebudowywanej DK Nr 7 od ok. km 8+600 do ok. km 9+300 nie ma technicznej możliwości wykonania przejścia dla zwierząt z uwagi na obecność skrzyżowania w Magdalence oraz zabudowę przylegającą do istniejącej drogi. Na tym odcinku migracja odbywa się poza zakresem niniejszego opracowania tj. od skrzyżowania w Magdalence do granicy lasu w rejonie miejscowości Łazy. Na rysunku poniżej przedstawiono przebieg inwestycji względem granic Warszawskiego Obszar Chronionego Krajobrazu

Rys. 2. Przebieg inwestycji względem granic Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu



3.2. W zakresie wpływu na turystykę i wypoczynek

Planowana inwestycja (S-8, DK 7) koliduje z następującymi szlakami turystycznymi [1]:

- **Szlak czerwony** - Zaborów (0,0 km) - Kopytów (6,0 km) - Rokitno (9,0 km) - Brwinów (16,0 km) - Podkowa Leśna (19,0 km) - Lasy Nadarzyńskie - Na Dębaku (24,1 km) - Popówek (25,6 km) - Paszków (30,6 km) – Lasy Sękocińskie - Maryłówka (33,6 km) - Magdalena (37,6 km).
Jest to fragment Podwarszawskiego Szlaku Okrężnego zwanego inaczej Warszawską Obwodnicą Turystyczną. Krajobraz żyznych ziem rolniczych, niemal w doskonały sposób równinny, urozmaicony jest płaskimi dolinkami kilku rzek (Utrata, Rokitnica, Zimna Woda) oraz, w drugiej części, przez Lasy Nadarzyńskie i Sękocińskie. Na szlaku znajduje się kilka zabytków architektury, miejsca pamięci narodowej, pomniki przyrody i rezerwat leśny.
- **Szlak niebieski** - Brwinów (0,0 km) - Stawisko (1,8 km) - Podkowa Leśna (4,0 km) - Karolin (8,1 km) - Lasy Nadarzyńskie - rez. Zaborów (13,0 km) - Nadarzyn (16,5 km) - Lasy Sękocińskie (20,7 km) - Paszków (24,7 km) - uroczysko Chlebów (26,0 km) – Komorów (34,2 km).
Ten szlak krajoznawczy o dużych walorach poznawczych wiedzie przez miejsca związane z życiem i twórczością Jarosława Iwaszkiewicza (1894-1980), m.in. Brwinów, Stawisko, Podkowę Leśną, Karolin, Nadarzyn. Urozmaicony teren tworzy jeden z najbardziej charakterystycznych podmiejskich pejzaży podwarszawskich. Fragmenty leśne w Lasach Nadarzyńskich i Sękocińskich, rezerваты i pomniki przyrody, miejsca pamięci narodowej, architektura Podkowy Leśnej, siedziba zespołu „Mazowsze” w Karolinie, zabytki klasycyzmu w Nadarzynie, liczne miejsca związane z wybitnymi postaciami polskiej nauki i kultury tworzą walory szlaku.
- **Szlak czarny** Sękocin (0,0 km) - Magdalena, kościół (2,6 km) - Magdalena, miejsce pamięci narodowej (4,0 km) - Magdalena (5,5 km).
Szlak Sękociński jest szlakiem całorocznym i wiedzie przez bory sosnowe, wśród których rozmieszczona jest letniskowa zabudowa willowa Magdaleny.

Szlak czerwony i niebieski przecina istniejącą drogę krajową na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 721 (Paszków), w miejscu gdzie projektowany jest węzeł Paszków. Z uwagi na parametry drogi ekspresowej oraz bezkolizyjny węzeł nie będzie możliwości przejścia przez drogę ekspresową na drugą stronę. Z tego też powodu, w celu zachowania kontynuacji szlaku turystycznego, wskazana jest jego modyfikacja, tak aby przecinał on S-8 na wysokości kładki dla pieszych, która jest zlokalizowana ok. km 444+500 lub też wiaduktu nad drogą ekspresową ok. km 443+530. Jako dojścia tych obiektów można wykorzystać projektowane po obu stronach drogi serwisowe. Alternatywą może być poprowadzenie szlaku pod obiektem mostowym pełniącym funkcję przejścia dla zwierząt średnich w km 442+970. Jednak w takim przypadku, w celu ograniczenia negatywnego wpływu aktywności ludzi na migracje zwierząt, wskazane jest wykonanie obiektu dwuprzęsłowego: pod jednym przęsłem będzie przepływał ciek i pełnił będzie funkcję przejścia, a drugie przęsło będzie obsługiwało szlak turystyczny. Jest to jednak rozwiązanie gorsze z uwagi na to, że nie jest pożądane zwiększanie obecności ludzi w rejonie przejścia, ponieważ w takich przypadkach spada efektywność migracji zwierząt.

Dodatkowo szlak turystyczny czerwony przecina DK Nr 7 na odcinku nie objętym niniejszą inwestycją tj. poniżej skrzyżowania w Magdalence. Możliwe jest zmodyfikowanie tego szlaku tak, aby wykorzystywał projektowaną kładkę dla pieszych nad DK Nr 7 (ok. km 8+850), która będzie zlokalizowana powyżej skrzyżowania DK Nr 7 i istniejącego przebiegu DW Nr 721.

W przypadku szlaku czarnego brak jest kolizji. Projektowana kładka w ok. km 8+850 pozwoli na bezpieczny dostęp do szklaku.

W przypadku uwzględnienia powyższych zaleceń zostanie zachowana ciągłość szlaków turystycznych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. W ten sposób inwestycja nie będzie miała wpływu na pogorszenie możliwości aktywnego wypoczynku i turystyki. Realizacja inwestycji nie będzie miała również wpływu na Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Warszawskie”, którego głównym celem jest edukacja przyrodniczo-leśna społeczeństwa, a także z racji położenia w sąsiedztwie Warszawy, odpowiednie zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne terenów leśnych.

Sytuacja opisana w tym punkcie została zobrazowana w załączniku graficznym „Przebieg szlaków turystycznych w rejonie planowanej inwestycji”.

4. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 3

4.1. Odnośnie rozpoznania przyrodniczego inwestycji

W ramach opracowywania raportu dokonano rozpoznania przyrodniczego na trasie planowanej inwestycji. W rejonie stawów w Walendowie nie stwierdzono występowania w bezpośrednim sąsiedztwie zwierząt. Stawy przylegają bezpośrednio do istniejącego skrzyżowania DK 8 oraz DW 721 charakteryzującego się dużym natężeniem ruchu, a co za tym idzie, dużym zasięgiem negatywnego oddziaływania (hałas itp.) co powoduje, że ten obszar nie jest przez zwierzęta chętnie wykorzystywany. Na terenie przedmiotowych stawów występuje szereg gatunków chronionych, w tym opisywane przez organ ptaki i ssaki (informacja ustna). Jednak z uwagi na charakter inwestycji (przebudowa istniejącego układu dróg DK 8 i DW 721), oddziaływanie w fazie budowy i eksploatacji nie będzie w istotny sposób wpływało negatywnie na ten obszar i zamieszkujące go zwierzęta w porównaniu do stanu obecnego. W ramach inwestycji konieczne jest zajęcie (zasypanie) części stawu pod łącznicę drogi S-8. Z tego też powodu zalecono prowadzenie nadzoru przyrodniczego w fazie realizacji – dotyczy on tak płazów, jak i pozostałych grup zwierząt. Jak pokazują doświadczenia z obecnie realizowanych inwestycji, prawidłowo prowadzony nadzór przyrodniczy jest istotnym elementem pozwalającym na realizację inwestycji i daje możliwość bieżącej reakcji na wszelkiego typu sytuacje (zmiany), które nastąpiły od momentu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do momentu rozpoczęcia prac budowlanych. Stawy te charakteryzują się dużą powierzchnią i ubytek związany z realizacją inwestycji nie wpłynie w istotny sposób na populację płazów, co powoduje, że nie jest konieczne podejmowanie dodatkowych działań minimalizujących. Dodatkowo istotnym elementem jest fakt, że również obecnie stawy te znajdują się w zasięgu oddziaływania drogi krajowej Nr 8 oraz drogi wojewódzkiej nr 721. Długotrwała presja ze strony ciągów komunikacyjnych powoduje, że gatunki ptaków, które tu występują, przyzwyczyły się do obecności i oddziaływania dróg.

W stosunku do stanu istniejącego, w którym nie ma przejść dla zwierząt, tak w ciągu DK Nr 8 jak i Nr 7, realizacja inwestycji spowoduje znaczące ograniczenie śmiertelności zwierząt na drodze, gdyż proponowane przejścia dla zwierząt pozwolą na bezpieczne przekraczanie drogi.

4.2. Odnośnie powiązania komunikacyjnego i oddziaływań skumulowanych

Prognoza ruchu wykonana na potrzeby raportu i uwzględniająca powstanie dróg S-8, S-7, obwodnicy Warszawy oraz autostrady A-2 wykazała, że S-8 oraz S-7 przejmą znacząco ruch z obecnie funkcjonujących dróg DK Nr 7 i DK Nr 8 (w miejscach gdzie przebieg S-8 jest

różny od przebiegu istniejącego). Dodatkowo prognoza ruchu wykonana na potrzeby nowego projektowanego przebiegu DW Nr 721 wykazała znaczące przejęcie ruchu z istniejącej drogi wojewódzkiej. W każdym z tych przypadków ociążone zostaną fragmenty dróg, przy których występuje gęsta zabudowa mieszkaniowa. W efekcie nastąpi znaczące zmniejszenie uciążliwości związanych z tymi drogami oraz poprawa komfortu życia mieszkańców. Na odcinkach, gdzie inwestycja przebiega w obecnym śladzie, zostaną zastosowane ekrany akustyczne.

5. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 4

Prace terenowe wykonane na potrzeby raportu nie wykazały kolizji z cennymi stanowiskami roślin i siedliskami zwierząt, w związku z czym nie zaproponowano działań polegających na przenoszeniu osobników w inne miejsca lub też odtwarzaniu siedlisk. W miejscu kolizji ze stawami rybnymi zalecono prowadzenie prac pod nadzorem herpetologicznym.

Inwestycja w większości przebiega przez tereny już przekształcone przez człowieka, które nie posiadają dużej wartości przyrodniczej. Pas przewidziany do rozbudowy istniejących dróg to obecnie teren zdewastowany i zdegradowany. Lasy znajdujące się na odcinku, gdzie odbywać się będzie rozbudowa DK 8 do parametrów drogi ekspresowej, jak i przebudowa DK 7, nie posiadają wysokiej wartości przyrodniczej, gdyż tworzą je wtórne nasadzenia na gruntach porolnych. Znaczna część terenów leśnych jest ogrodzona (prywatne posesje tworzące w terenie mozaikę płotów, parkanów, ogrodzeń betonowych), przez co nie jest dostępna dla zwierząt.

Realizacja przejść dla zwierząt, z których większość to przepusty i mosty na ciekach, zagwarantuje zwierzętom dostęp do wody oraz możliwość przemieszczania się wzdłuż brzegów cieków.

W ramach raportu zalecono prowadzenie nadzoru przyrodniczego w fazie realizacji – w zakresie świata zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem płazów i gadów.

6. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 5

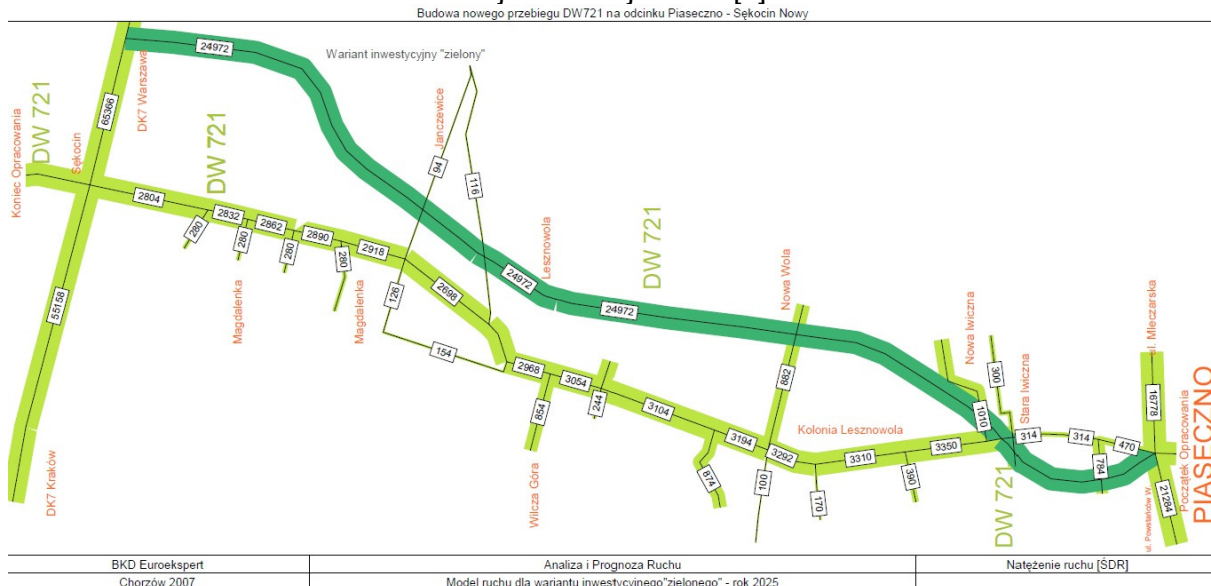
W ramach niniejszego uzupełnienia do raportu dokonano analizy oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu jakie zaistnieją w związku z planowaną realizacją nowo projektowanego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721. Oddziaływanie skumulowane zostało przedstawiona dla projektowanego, lecz jeszcze nie zatwierdzonego rozwiązania nowego przebiegu DW 721, wraz z węzłem Raszyn. Według stanu na dzień sporządzenia niniejszego opracowania dla przedmiotowej drogi prowadzone jest postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej. W analizach wykorzystano następujące materiały otrzymane za pośrednictwem GDDKiA Oddział w Warszawie:

- 1) Projekt nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 w wariantcie rekomendowanym opracowany przez AYESA S.A.
- 2) Projekt włączenia drogi wojewódzkiej nr 721 w wariantcie rekomendowanym (tzw. Węzeł Raszyn) opracowany przez AYESA S.A.
- 3) Prognoza ruchu w roku 2025 dla preferowanego wariantu przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 przekazaną przez AYESA S.A.
- 4) Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 relacji Nadarzyn - Piaseczno - rz. Wisła - Józefów - Duchnow, na odcinku: od skrzyżowania ulic Mleczarskiej i Powstańców Warszawy (granica pomiędzy gminami:

Piaseczno i Lesznowola) do włączenia do drogi krajowej nr 7, na terenie gmin Lesznowola i Raszyn, powiatów: piaseczyńskiego i pruszkowskiego, opracowany przez WASKO S.A.

- 5) Karta informacyjna przedsięwzięcia pn. „Powiązanie nowego przebiegu DW721 z węzłem S8 i DK7 na terenie Raszyna, opracowana przez WASKO S.A.

Rys. 3. Prognoza ruchu w roku 2025 dla preferowanego wariantu przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 [4]



Wykonane modelowanie ma na celu określenie zasięgu oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu. Modelowanie hałasu przeprowadzono dla maksymalnego horyzontu czasowego tj. dla 2025 roku, kiedy można założyć, że obie inwestycje będą już funkcjonowały. Analizy wykonano dla sytuacji bez ekranów oraz dla sytuacji z ekranami (uwzględniono ekrany zawarte w raporcie WASKO zaproponowane na nowym przebiegu DW 721). Z uwagi na fakt, że w opracowaniu WASKO nie analizuje się włączenia nowego przebiegu DW 721 do rozwiązania ocenianego w niniejszym postępowaniu (przebudowa DK Nr 7), dla tego rozwiązania konieczne będzie przeprowadzenie osobnej procedury oceny oddziaływania na środowisko, w efekcie której zaproponowane zostaną zabezpieczenia (ekrany akustyczne), których celem będzie ochrona budynków znajdujących się w zasięgu oddziaływania.

Głównym celem niniejszych analiz jest jednoznaczne stwierdzenie czy zasięg oddziaływania skumulowanego obu inwestycji wkracza na obszar gminy Lesznowola. Maksymalny zasięg oddziaływania, w którym widoczny jest jeszcze wpływ DK 7, sięga maksymalnie 500 m od osi tej drogi. Dalej w kierunku granicy gminy Lesznowola klimat akustyczny kształtuje już tylko nowy przebieg drogi wojewódzkiej Nr 721, co jest widoczne na załącznikach graficznych załączonych do niniejszego opracowania. Oddziaływanie skumulowane obu inwestycji nie wkracza zatem na obszar gminy Lesznowola.

Prognoza ruchu wykonana na potrzeby raportu i uwzględniająca powstanie dróg S-8, S-7, obwodnicy Warszawy oraz autostrady A-2 wykazała, że S-8 oraz S-7 przejmą znacząco ruch z obecnie funkcjonujących dróg DK Nr 7 i DK Nr 8 (w miejscach gdzie przebieg S-8 jest różny od przebiegu istniejącego). Dodatkowo wykonana na potrzeby projektu nowego przebiegu DW 721 prognoza ruchu wykazała znaczące przejście ruchu z istniejącej drogi wojewódzkiej. Jednak ta sytuacja wystąpi w przypadku, gdy zostanie zrealizowane docelowe rozwiązanie (węzeł Raszyn) pozwalające w pełni na wjazd i zjazd z DK 7 na nowy przebieg DW 721. Ta kwestia jest dla mieszkańców gminy Lesznowola najważniejszym elementem

gwarantującym odciążenie istniejącej drogi wojewódzkiej, przy której występuje gęsta zabudowa mieszkaniowa.

Sytuacja opisana w tym punkcie została zobrazowana w załączniku graficznym „Oddziaływanie skumulowane w zakresie hałasu docelowego układu dróg DK Nr 7 i nowego przebiegu DW 721 w 2025 r.”.

7. ODPOWIEDZI ODNOŚNIE UWAG ZAWARTYCH W PKT. 6

Lokalizacja ekranów została przedstawiona w zaktualizowanym Załączniku Nr 6 – Zabezpieczenia. Poniżej w tabeli znajdują się podstawowe parametry oraz charakterystyka projektowanych ekranów. W tabeli oraz w załączniku graficznym zostały uwzględnione ekrany nr 2a, 49 i 50, natomiast ekran 53a został usunięty z projektu, skutkiem czego nie figuruje również w aktualizacji raportu. Poniższe zestawienie powoduje, że dane zawarte w raporcie – Tab. 11.2 oraz we wnioskach na stronach 222-223 oraz załącznik do raportu Nr 6 należy uznać za nieaktualne w zakresie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie w zakresie hałasu.

Podstawowe parametry oraz lokalizacja proponowanych ekranów akustycznych

Nr	Km początku	Km końca	Długość [m]	Strona (lokalizacja zgodna z rosnącym kilometrażem)	Wysokość ekranu [m]	Typ
1-SW	0+712	1+051	339	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
2-SW	0+700	0+907	207	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
3-SW	0+907	1+050	143	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
4-SW	1+065	1+427	362	Prawa – S7 JP	4	wał ziemny
5-SW	1+063	2+210	1147	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
6-SW	1+202	1+562	360	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
7-SW	1+562	1+568	6	Lewa – S7 JP	1	ekran pochłaniający
8-SW	1+568	2+206	638	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
9-SW	1+427	1+562	135	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
10-SW	1+562	1+568	6	Prawa – S7 JP	1	ekran pochłaniający
11-SW	1+568	2+052	484	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
12-SW	2+052	2+196	144	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
12a-SW	2+204	2+605	401	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
13-SW	2+197	2+336	139	Lewa – S7 JP	4,5	ekran pochłaniający
14-SW	2+356	2+611	255	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
15-SW	2+622	3+794	1172	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
16-SW	2+622	3+280	658	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
17-SW	3+810	3+854	44	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
18-SW	2+620	2+787	167	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
19-SW	3+062	3+331	269	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający

20-SW	3+327	3+415	88	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
21-SW	3+415	3+421	6	Prawa – S7 JP	4	ekran pochłaniający
22-SW	3+421	3+813	392	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
23-SW	0+774	0+954	180	Lewa – ul. Sokołowska	5+brama (szt. 2)	odbijający (przezroczysty)
24-SW	0+417	0+628	211	Prawa Lewa – ul. Sokołowska	6	odbijający (przezroczysty)
25-SW	3+992	4+265	273	Prawa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
26-SW	3+910	4+270	489	Prawa – S7 JP	4	wał ziemny
27-SW	3+987	446+711	901	Lewa – S7 JP Prawa – S8 JL	4	wał ziemny
28-SW	3+987	4+449	462	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
29-SW	4+265	4+393	128	Prawa – S7 JP	6	ekran pochłaniający
30-SW	446+109	446+716	607	Prawa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
31-SW	446+096	446+109	13	Prawa – S8 JL	4	ekran pochłaniający
32-SW	0+620	446+096	471	Prawa – ul. Mszczonowska Prawa – S8 JL	5+oktagon	ekran pochłaniający
33-SW	5+508	5+958	450	Prawa – S7 JP	5	odbijający (przezroczysty)
34-SW	5+836	6+190	349	Lewa – S7 JL	5+oktagon	odbijający (przezroczysty)
35-SW	7+091	7+625	534	Lewa – S7 JP	5	odbijający (przezroczysty)
36-SW	7+438	7+798	360	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
37-SW	7+798	7+804	6	Prawa – S7 JP	4	odbijający (przezroczysty)
38-SW	7+804	7+999	195	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
39-SW	7+999	8+498	499	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
40-SW	8+498	8+834	336	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
41-SW	8+834	8+842	8	Prawa – S7 JP	4	odbijający (przezroczysty)
42-SW	0+385	0+489	104	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
42a-SW	8+842	8+857	15	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
43-SW	0+506	0+561	55	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
44-SW	7+625	7+799	174	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
45-SW	7+799	7+805	6	Lewa – S7 JP	4	ekran pochłaniający

46-SW	7+805	8+088	283	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
47-SW	8+088	8+304	216	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
48-SW	8+304	8+834	530	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
49-SW	8+834	8+842	8	Lewa – S7 JP	4	ekran pochłaniający
50-SW	0+175	0+312	137	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
50b-SW	8+842	8+857	15	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
51-SW	0+001	0+094	93	Prawa – DW 721	5	ekran pochłaniający
51a-SW	-0+046	-0+012	34	Prawa – DW 721	5	ekran pochłaniający
52-SW	0+500	0+563	63	Lewa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
53-SW	0+490	9+301	506	Lewa – DW 721 Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
54-SW	0+455	9+217	445	Lewa – DW 721 Lewa – S7 JP	6	ekran pochłaniający
55-SW	0+335	0+620	285	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
56-SW	0+333	6+439	955	Lewa – ul. Mszczonowska Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
57-SW	0+000	0+294	294	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
58-SW	0+045	0+297	252	Lewa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
59-SW	0+012	0+031	19	Lewa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
60-SW	445+380	445+858	480	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
61-SW	1+000	1+442	442	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
62-SW	445+175	6+457	715	Prawa – S8 JL Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
63-SW	444+849	444+980	131	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
64-SW	444+826	444+925	99	Prawa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
65-SW	444+835	444+849	14	Lewa – S8 JL	4	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
66-SW	444+812	444+826	14	Prawa – S8 JL	4	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)
67-SW	444+506	444+835	333	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający odbijający (przezroczysty)

68-SW	444+506	444+812	306	Prawa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
69-SW	444+500	444+506	6	Lewa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
70-SW	444+500	444+506	6	Prawa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
71-SW	443+535	444+500	965	Lewa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
72-SW	443+668	444+500	832	Prawa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
73-SW	443+535	443+662	127	Prawa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
74-SW	443+306	443+523	217	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
75-SW	442+994	443+295	301	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
76-SW	0+000	0+181	181	Prawa – DW 721	4+brama	ekran pochłaniający

Sytuacja opisana w tym punkcie została zobrazowana w załączniku graficznym „Zaktualizowany załącznik graficzny Nr 6 Lokalizacja urządzeń chroniących środowisko oraz punktów analizy porealizacyjnej”.

8. LITERATURA

Źródła internetowe:

- [1] <http://www.nadarzyn.pl/pliki/nadarzyn%20i%20okolice%201.pdf>

Otrzymane materiały:

- [2] Projekt nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 w wariantcie rekomendowanym opracowany przez AYESA S.A.
- [3] Projekt włączenia drogi wojewódzkiej nr 721 w wariantcie rekomendowanym (tzw. Węzeł Raszyn) opracowany przez AYESA S.A.
- [4] Prognoza ruchu w roku 2025 dla preferowanego wariantu przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 przekazaną przez AYESA S.A.
- [5] Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 relacji Nadarzyn - Piaseczno - rz. Wisła - Józefów - Duchnow, na odcinku: od skrzyżowania ulic Mleczarskiej i Powstańców Warszawy (granica pomiędzy gminami: Piaseczno i Lesznowola) do włączenia do drogi krajowej nr 7, na terenie gmin Lesznowola i Raszyn, powiatów: piaseczyńskiego i pruszkowskiego, opracowany przez WASKO S.A.
- [6] Karta informacyjna przedsięwzięcia pn. „Powiązanie nowego przebiegu DW721 z węzłem S8 i DK7 na terenie Raszyna, opracowana przez WASKO S.A.