



TEMAT:

**BUDOWA UL. NOWO-LAZUROWEJ NA ODCINKU
OD AL. JEROZOLIMSKICH DO TRASY AK**

**Etap I zadanie A – Odcinek od Al. Jerozolimskich
do ul. ks. J. Chrościckiego z uwzględnieniem tymczasowego
włączenia ul. Nowo – Lazurowej w ul. ks. J. Chrościckiego**

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

Tom VIII

PROJEKT ZABEZPIECZEŃ EKOLOGICZNYCH

Dzielnica Ursus

nr obrębu:

2-09-09, 2-11-08, 2-11-16

Dzielnica Włochy

nr obrębu:

2-08-31, 2-09-10, 2-08-30

**INWESTOR: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120**

EGZEMPLARZ NR 1

**ARCHITEKTURA * INŻYNIERIA
PLANOWANIE * GEODEZJA * GEOLOGIA
KARTOGRAFIA**



Temat: **BUDOWA UL. NOWO-LAZUROWEJ NA ODCINKU
OD AL. JEROZOLIMSKICH DO TRASY AK**

Etap I zadanie A - **Odcinek od Al. Jerozolimskich do ul. ks. J. Chrościckiego
z uwzględnieniem tymczasowego włączenia ul. Nowo – Lazurowej
w ul. ks. J. Chrościckiego**

Numer i tytuł umowy: Umowa nr **DZP/30/W/16/10** z dnia 14.09.2010

Inwestor: **ZARZĄD MIEJSKICH INWESTYCJI DROGOWYCH
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120**

Jednostka projektująca: **„BAKS” Sp. z o.o. ul. Żywiczna 22, 01-179 Warszawa**

Stadium: **PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY**

Tom: **VIII - PROJEKT ZABEZPIECZEŃ EKOLOGICZNYCH**

Kod CPV: **45233140-2**

Specjalność: **ARCHITEKTURA**

Obiekt budowlany: **UL. NOWO-LAZUROWA – OD AL. JEROZOLIMSKICH DO TRASY AK**

Zakres opracowania	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
Główny projektant	mgr inż. A.Czapski	Drogi	497/66	09.2010	
Opracował	mgr inż. A.Rodek	Architektura	-	09.2010	
Sprawdzający	mgr inż. B.Kotowski	Konstrukcyjno -inżynierska	1921/63	09.2010	

SPIS TREŚCI

I. Część ogólna.....	3
I.1. Uprawnienia projektowe.....	4
I.2. Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa.....	7
I.3. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO.....	10
II. OPIS TECHNICZNY.....	11
II.1. Dane ogólne.....	12
II.1.1. Inwestor.....	12
II.1.2. Jednostka projektowa.....	12
II.1.3. Nazwa i adres inwestycji.....	12
II.1.4. Wykaz działek ewidencyjnych ulicznych.....	12
II.1.5. Podstawa opracowania.....	12
II.2. Przedmiot inwestycji.....	13
II.2.1. Lokalizacja i program inwestycji.....	13
II.2.3. Cel i zakładany efekt inwestycji.....	14
II.2.4. Podział inwestycji na etapy i kolejność ich realizacji.....	14
II.3. Rozwiązania drogowe.....	15
II.3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.....	15
II.3.2. Podstawowe parametry obiektu.....	16
II.3.3. Ukształtowanie trasy drogowej.....	16
II.3.3.1. Powiązanie ukształtowania trasy z przyjętymi parametrami technicznymi.....	16
II.3.3.2. Skrajnia drogi.....	16
II.3.3.3. Skrzyżowania jednopoziomowe.....	16
II.3.3.4. Skrzyżowania dwupoziomowe.....	17
III. PROJEKT ZABEZPIECZEŃ EKOLOGICZNYCH.....	17
.....	23

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

I.1. Uprawnienia projektowe

Uprawnienia projektanta

WOJEWODZKI
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH
w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12
tel. 259451-3
Nr 497/66

Warszawa, dnia 7 września 1966 r.

Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik budownictwa nr 23, poz. 73)

Obywatel pan inż. Andrzej Rafał Ozapski s. Mariana
urodzony dnia 24 października 1951 r. w Warszawie

otrzymuje

w specjalności drog

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi zgodnie, w zakresie drogowych obiektów budowlanych wymienionych w § 5 ust. 2 pkt 5 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 roku.



Dyrektor
T. P. Pielak

5

Uprawnienia sprawdzającego

PREZYDIUM
RADY NARODOWEJ m. st. WARSZAWY
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY,
NADZORU BUDOWLANEGO I GEODEZJI
Nr ewid. uprawn. AB-II-1.Upr/1921/53

Warszawa, dnia 3 września 1963 r.

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18, art. 19, ust. 1, pkt. 1 i art. 20, ust. 1 ustawy
z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 6
ust. 1 p.l.l.i.w. ^{a, o, c,} rozporządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki
i Architektury z dnia 10 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wyko-
nujących funkcje techniczne w budownictwie powszechnym (Dz. U. nr 53, poz. 266)

Ob. BEGDAN STANISZAW KOTOWSKI s. Stanisława
magister inżynier budownictwa lądowego

urodzony dnia 27.I.1934 r. Warszawa

otrzymuje

w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej

uprawnienia budowlane do sporządzania projektów budowlanych kon-
strukcyjnych wszelkich obiektów budowlanych, projektów insta-
lacji i urządzeń sanitarnych z wyjątkiem skomplikowanych
urządzeń i instalacji oraz następujących projektów budowla-
nych architektonicznych :

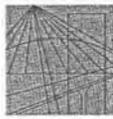
- a/ wszelkich obiektów budowlanych inżynierskich zaliczonych
do budownictwa powszechnego,
- b/ obiektów budowlanych o prostej architekturze /§ 1 ust.3/,
- c/ budynków przemysłowych o charakterze wyłącznie produkcyj-
nym lub składowym,



[Handwritten signature]

I.2. Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa

Zaświadczenie Projektanta o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Warszawa, 22 grudnia 2008

Zaświadczenie

Pan **ANDRZEJ CZAPSKI**

miejsce zamieszkania:

**KĄKOŁOWA 4A
04-848 WARSZAWA**

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym: **MAZ/BD/3953/01**

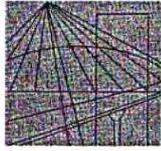
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia: **31 grudnia 2009 r.**


Wiesław Olechnowicz

Biuro: ul. Świętokrzyska 14, klatka B, Vlp, 00-050 Warszawa, tel. 022 336 14 02-04, fax w. 19, E-mail: biuro@maz.pilib.org.pl, www.maz.pilib.org.pl
Dział Członkostw: tel. 022 336 14 05, 022 826 11 05 w. 24, 25, 30, 31, fax 022 336 14 14
Komisja Kwalifikacyjna: ul. Mazowiecka 6/6 pokój 105, tel. 022 826 28 67, 022 826 20 84

Zaświadczenia Sprawdzającego o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Warszawa, 4 grudnia 2008

Zaświadczenie

Pan BOGDAN KOTOWSKI

miejsce zamieszkania:

KARMINOWA 4
03-599 WARSZAWA

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym: MAZ/BO/3941/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia: 31 grudnia 2009 r.

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO

mgr inż. Jerzy Kotowski

Biuro: ul. Świętokrzyska 14 klatka B, Vllp, 00-050 Warszawa, tel. 022 336 14 02-04, fax w. 18, E-mail: biuro@maz.piib.org.pl, www.maz.piib.org.pl
Dział Członkowski: tel. 022 336 14 05, 022 826 11 05 w. 24, 25, 31, fax w. 26
Komisja Kwalifikacyjna: ul. Mazowiecka 6/8 pokój 105, tel. 022 826 28 67, 022 828 34 10 w. 150, 151, fax w. 153

I.3. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Projekt budowlany:

PROJEKT ZABEZPIECZEŃ EKOLOGICZNYCH

.....

będący częścią projektu budowlanego :

BUDOWA UL. NOWOLAZUROWEJ OD AL. JEROZOLIMSKICH DO TRASY AK

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, normami i wytycznymi. Projekt jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:

.....
(podpis)

.....
(data)

Sprawdzający:

.....
(podpis)

.....
(data)

II. OPIS TECHNICZNY

II.1. Dane ogólne

II.1.1. Inwestor

Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie ul. Chmielna 120

II.1.2. Jednostka projektowa

Firma „BAKS” Sp. z o.o. 03-179 Warszawa, ul. Żywiczna 22

II.1.3. Nazwa i adres inwestycji

Ul. Nowolazurowa odc. Al. Jerozolimskie-Trasa AK, obiekt znajduje się na terenie Urzędu dzielnic Warszawa Włochy; Warszawa Ursus; Warszawa Bemowo.

II.1.4. Wykaz działek ewidencyjnych ulicznych:

Dzielnica Bemowo

nr. obrębu: nr. ew. działki

Dzielnica Włochy:

Działki z obrębu:

2 – 08 - 31: 25/5, 37/1, 38/1;

2 – 08 – 30: 65/43, 65/45, 10/1, 9/1, 8/1, 65/14, 5/21, 5/23, 65/3, 5/25, 65/47, 65/13, 5/27, 65/12, 5/29, 5/31, 65/10, 65/11, 5/33, 5/35, 65/9, 5/37, 65/8, 65/49, 4/1, 3/1, 2/1, 1/1, 65/51, 65/53, 66/1;

2 – 09 - 10: 1/1, 17/7, 16/5, 16/3, 15/2, 2/4, 11/4, 12/3, 7/6, 7/9; 6/1

Dzielnica Ursus:

Działki z obrębu:

2 - 09 - 09: 84/2, 84/3, 84/1, 77/5, 77/6, 77/7, 123/34, 123/36, 123/35, 123/57, 123/58, 123/56, 123/54, 123/48, 168/2, 128/1, 168/8, 168/1, 168/7;

2 - 11 - 16: 17/3, 16/1, 6/2, 5/2, 4/4, 4/7, 3/2, 2/10, 1/13, 1/18, 1/16, 1/15, 112/1;

2 – 11 - 08: 174/4, 172/16, 172/14, 167/2, 166/4, 165/2, 164/1, 162/3, 162/5, 161/5, 161/6, 161/9, 176/6, 3/5.

II.1.5. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest zlecenie inwestora oraz podpisana umowa nr DIZP/119/PN/91/05 z dnia 2005-11-25, zawarta między Miastem Stołecznym Warszawa, reprezentowanym przez Zarząd Dróg Miejskich, 00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120, a firmą „BAKS” Sp. z o.o. 03-179 Warszawa, ul. Żywiczna 22, ponadto:

- zatwierdzona koncepcja programowo-przestrzenna
- aktualna mapa geodezyjna do celów projektowych w skali 1:500

- dokumentacja geologiczna – inżynierska
- opinia komunikacyjna Miejskiego Inżyniera Ruchu w Warszawie
- opinia komunikacyjna Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie
- prognozy ruchu opracowane przez BPRW S.A dla 2010, 2015, 2020, 2025
- uzyskane opinie i warunki przebudowy dla występujących kolizji projektowanej trasy z liniami napowietrznymi i nadziemnymi.
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach na realizacji przedsięwzięcia nr 1482/OŚ/2006
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi nr 2/URS/WŁO/BEM/LD/09 z dn.10.06.2009r.

II.2. Przedmiot inwestycji

II.2.1. Lokalizacja i program inwestycji

II.2.2.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnicy Warszawa Włochy; warszawa Ursus; Warszawa Bemowo i związana jest z budową ul. Nowo – Lazurowej pokazanej na planie orientacyjnym.

Zgodnie z zatwierdzoną przez inwestora koncepcją programowo – przestrzenną w programie inwestycji ujęto budowę nowej trasy na odcinku od Al. Jerozolimskie to jest od pik. 0+400 (granica styku z projektem węzła „Al. Jerozolimskie”) do pik. 4+300 (skrzyżowanie ul. Szeligowska – ul. Sternicza) oraz rozbudowę istniejącej ul. Lazurowej do dwóch jezdni jednokierunkowych od pik. 4+300 do pik. 6+800 (granica styku z projektem węzła „Lazurowa”).

Dla całej trasy przyjęto parametry drogi kl. „G” – główna.

Dla przejścia przez tory kolejowe dla relacji trasy PKP Warszawa – Katowice przejście górą. Dla relacji PKP Warszawa – Poznań przejście dołem.

Dla przejścia przez stację postojową PKP „Odolany” przejście górą. Opracowania te obejmują tereny wyłączane z korytarza drogowego ulicy uzyskały wszystkie niezbędne uzgodnienia i pozwolenia na budowę.

W nawiązaniu do opracowanych prognoz ruchu skrzyżowanie trasy Nowo – Lazurtovej z ul. Połczyńska oraz skrzyżowanie z ul. Górczewską rozwiązano jako skrzyżowanie dwupoziomowe.

Pozostałe skrzyżowania rozwiązano jako skrzyżowania jednopoziomowe sterowane sygnalizacją uliczną. Ponadto w projekcie przewidziano budowę tunelowych przejść dla pieszych przy ul. Poczty Gdańskiej i ul. Narwik, oraz Kładki dla pieszych przy przystanku kolejowym „Ursus”.

II.2.3. Cel i zakładany efekt inwestycji

Ciąg ul. Nowo – Lazurtovej spełni ważną rolę w obsłudze powiązań tras ekspresowych S-8 i Północnej Obwodnicy Warszawy. Umożliwia podniesienie standardu obsługi wewnętrznego związanego z istniejącymi i projektowanymi osiedlami mieszkaniowymi i centrami usługowymi dzielnic Włochy, Ursusa, Bemowa.

Ciąg ul. Nowo – Lazurtovej biegnąc równolegle do ciągu ulic Dźwigowa – Powstańców – Śląskich wzbogaci kład drogowy zachodnich dzielnic Warszawy podnosząc zdolność przepustową tras drogowych na tym kierunku.

Projektowana trasa będzie obciążona największym natężeniem ruchu w godzinach szczytu dla okresu około 2015 roku, kiedy to powstaną nowe osiedla mieszkaniowe na zachód od ul. Lazurtovej oraz w rejonie ul. ks. J. Chruścickiego w Dzielnicy Warszawa Włochy, a także gdy nastąpi przedłużenie ul. Nowo – lazurtovej do Mostu Północnego. Natężenia te osiągną wartości ok. 2000 poj. Rzeczywist/godz. W jednym kierunku.

W projekcie zakłada się, że przyjęte parametry trasy oraz sposób rozwiązania węzłów i skrzyżowań pozwolą na zabezpieczenie zdolności przepustowej aby spełnić potrzeby prognozowanych natężeń od 2010 do 2025r. Nadmienić należy, że poza utrzymaniem odpowiedniego poziomu obsługi ruchu (poziom C/D) zostaną uwzględnione odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie uciążliwości trasy na środowisko.

II.2.4. Podział inwestycji na etapy i kolejność ich realizacji

Budowa ul. Nowo – Lazurtovej jest inwestycją jednoetapową z dostosowaniem kolejności realizacji do utrzymania istniejącego ruchu drogowego.

Odcinek I – od węzła z Al. Jerozolimskimi do węzła z ul. Połczyńską przebiega Dzielnice Warszawa Włochy, ursus, Bemowo dotyczy nowego korytarza drogowego o szerokości około 40,0 m. Korytarz drogowy biegnie częściowo przez tereny kolejowe PKP, częściowo przez tereny rolne i magazynowo – składowe. Na tym odcinku występuje największa kolizji z istniejącym zagospodarowaniem.

Odcinek II – od węzła z ul. Połczyńską do węzła z Trasą AK przebiega przez Dzielnicę Bemowo dotyczy poszerzenia istniejącego korytarza ul. Lazurowej do szerokości około 40,0 m .Poszerzenie korytarza nastąpi w kierunku na zachód od istniejącej ul. Lazurowej na na tereny obecnie o stosunkowo małym zainwestowaniu.

II.3. Rozwiązania drogowe

II.3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Na odcinku od pik. 0+400 do pik. 4+300 projektowany korytarz drogowy o szerokości około 40,0 m przebiega przez tereny o niskim stopniu zagospodarowania to jest przez były tereny rolne, bądź przez tereny przemysłowe, składowe.

Na odcinku tym występują korytarza drogowego przez tereny kolejowe. W sąsiedztwie korytarza drogowego występują tereny, bądź niskiej zabudowy mieszkaniowej na przemian z zabudową wielorodzinną, bądź tereny usługowo – przemysłowe.

Na odcinku od pik. 4+300 do pik. 6+800 projektowany korytarz drogowy stanowi poszerzenie istniejącego korytarza drogowego do szerokości około 40,0 m Poszerzenie występuje po zachodniej stronie stronie istniejącej ul. Lazurowej.

Na tym odcinku od skrzyżowania z ul. Sterniczą do skrzyżowania z ul. Górczewską poszerzenie korytarza przebiega po terenie wolnym od zabudowy po byłych terenach rolnych. W sąsiedztwie korytarza drogowego po stronie wschodniej występują osiedla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, częściowo z programem usługowo – handlowym.

Po zachodniej stronie występuje niska zabudowa jednorodzinna przy ul. Górczewskiej, oraz w budowie są nowe osiedla zabudowy wielorodzinnej.

II.3.2. Podstawowe parametry obiektu

Parametry techniczne przyjęto według Dz. U. Nr. 43 z 14.05.1999r. poz. 430 dla ulicy klasy „G” – główna, kategorii powiatowej, przy ustalonej szybkości projektowej $V_p = 60$ km/h = V_m szybkość miarodajna .

Rozdział 2 poz. 15 – V_m przyjęto szerokość pasa ruchu 3,0 – 3,5 m.

Rozdział 2 poz. 17 – przyjęto pochylenie poprzeczne jezdni na pasie 2%

Rozdział 8. Poz. 8 – przyjęto pochylenie poprzeczne chodników i ścieżek rowerowych 2%

Rozdział 8. Poz. 4 – przyjęto minimalną szerokość chodnika 2,0 m, a ścieżki rowerowej 2,5 m.

II.3.3. Ukształtowanie trasy drogowej

II.3.3.1. Powiązanie ukształtowania trasy z przyjętymi parametrami technicznymi

Przyjęta klasa drogi „G” (główna) natężenie zabudowanym o prędkości projektowej $V_p = 60$ km/h. Przyjęty przekrój ulicy – dwie jezdnie jednokierunkowe z dwoma pasami ruchu po 3.50 m. każdy. Wydzielone pasy dla skrętów w prawo: lewo na skrzyżowaniach o szerokości 3,00 m. Jezdnie rozdziela pas środkowy o szerokości 5,00 m. wzdłuż ulicy zaprojektowano dwustronne ciągi piesze o szerokości minimum 2,00 m ścieżki rowerowe dwukierunkowe o szerokości 2,50 m. zastosowane promienie łuków poziomych mieszczą się w przyjętych parametrach technicznych. Najmniejszy promień łuku poziomego zaprojektowano o $R_{min} = 330$ m, z krzywymi przejściowymi o długości $h = 85,0$ m. pozostałe łuki poziome zaprojektowano o promieniach $R = 600,0$ m do $R = 1200,0$ m.

Zastosowane spadki podłużne niwelety mieszczą się w przyjętych parametrach parametrach technicznych. Minimalny spadek jest większy od 0.3% a maksymalny spadek nie przekracza 6%. Załamania niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach :

Dla łuku wklęsłego $R_{min} = 2000,0$ m

Dla łuku wklęsłego $R_{min} = 1500,0$ m

II.3.3.2. Skrajnia drogi

Skrajnia drogi dla ul. Nowo – Lazurowej jako dla klasy „G” przyjęto $h_{min} = 4,60$ m. natomiast skrajnia dla pieszych i rowerzystów $h_{min} = 2,50$ m.

II.3.3.3. Skrzyżowania jednopoziomowe

Skrzyżowania jednopoziomowe skanalizowane dostosowano do sygnalizacji ulicznej zmiennej – czasowej, z wydzielonymi pasami dla lewych i prawych skrętów dostosowanych do

obliczonej maksymalnej długości kolejki po dwóch cyklach sygnalizacji. Wyokrąglenia naroży krawężników dla prawoskrętów wykonano promieniami

$R = 12,0$ m tam gdzie przewiduje się skręty autobusów, oraz $8,00 - 10,0$ m jako promienie minimalne w pozostałych wypadkach.

Dla lewych skrętów zastosowane promienie mieszczą się w $R = 20,0 - 40,0$ m.

W obrębie skrzyżowań występują poprzeczne przejścia z wtopionymi krawężnikami o szerokości minimalnej $h = 4,00$ m połączone z poprzecznymi przejazdami dla rowerów z wtopionymi krawężnikami o szerokości $2,50$ m.

II.3.3.4. Skrzyżowania dwupoziomowe

Skrzyżowania dwupoziomowe typu miejskiego obejmują budowę estakad na głównym kierunku ruchu (dla skrzyżowania z ul. Połczyńską – wzdłuż ul. Połczyńskiej, dla skrzyżowania z ul. Górczewską – wzdłuż ul. Nowo – Lazurowej).

Pozostałe kierunki ruchu prowadzone są na zasadzie skrzyżowania w poziomie terenu z wyspą centralną i sygnalizacją uliczną. Szczegóły rozwiązania w poziomie terenu są podobne do opisanych w p. II.3.3.3.

III. PROJEKT ZABEZPIECZEŃ EKOLOGICZNYCH

W wyniku planowanej inwestycji na podstawie warunków projektowania i realizacji przedsięwzięcia projekt budowlany zawiera następujące urządzenia ochrony środowiska :

1. **pasy zieleni izolacyjnej** – chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem powietrza, gleb i hałasem, oraz ograniczenie do minimum niezbędnej wycinki drzew i krzewów

Zieleń projektowaną stanowią drzewa, krzewy oraz trawniki.

Projekt zieleni przewiduje usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu oraz odtworzenie zieleni istniejącej po prowadzonych robotach budowlanych związanych z przebudową układu komunikacyjnego.

Projekt przewiduje założenie trawników na terenie płaskim i na skarpach.

Pomimo ograniczonego miejsca w obszarze budowanej drogi oraz gęstej sieci uzbrojenia podziemnego przedmiotowego terenu zaproponowano wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i grup krzewów – przewidziana kompensacja przyrodnicza.

W obydwu przypadkach wprowadzono zieleń w celu akustycznego i estetycznego wyizolowania obszarów przebywania ludzi, tzn. zabudowy mieszkaniowej. Proponuje się zastosowanie materiału roślinnego szybko rosnącego, o dużych walorach estetycznych, zalecanego do stosowania w trudnych warunkach miejskich.

Wszystkie prace budowlane i ziemne muszą być wykonywane tak, aby nie niszczyć warstwy gleby urodzajnej. Gleby urodzajnej nie wolno mieszać z głębszymi warstwami ziemi, ani też przykrywać mniej wartościowymi. Obowiązek ochrony ziemi rodzimej wynika z przepisów Prawa Ochrony Środowiska /Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku, Dz. U. Nr 62 z dn. 20.06.2001r, Ustawa z dnia 18 maja 2005 roku - Prawo ochrony środowiska Dz. U. Nr 113 poz. 954 o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw/ oraz sztuki budowlanej.

2. zbiorniki retencyjne

Ścieki deszczowe przed wprowadzeniem do zbiorników retencyjnych będą oczyszczone poprzez separatory związków ropopochodnych zintegrowane z osadnikami szlamowymi. Ścieki opadowe zbierane będą poprzez wpusty uliczne do zbiorników retencyjnych. Ścieki opadowe powstające w trakcie eksploatacji drogi przed wprowadzeniem do kanalizacji będą podczyszczane w osadnikach co zapewnia proces grawitacyjnej sedymentacji zawiesin i grawitacyjnej floatacji substancji ropopochodnych .

3. ekrany akustyczne – chroniące zabudowę przed uciążliwościami hałasu

Przestrzeń inwestycji planuję się zagospodarować w taki sposób aby zmniejszyć uciążliwość jej oddziaływania na tereny przyległe.

Na pozostałych odcinkach drogi ul.Nowo-Lazurowej zaprojektowano ekrany jako proste ścianki z wypełnieniem z płyt przezroczystych poliwęglanowych wysokość ekranów 6,0m na słupach z HEB 160 w rozstawie słupów ekranów 4,0 m.

Dodatkowe zabezpieczenie akustyczne to materiał zastosowany na nawierzchni jezdni

warstwa ścierna z SMA 0/8 która zapewnia najkorzystniejsze parametry akustyczne, dodatkowo nie będzie miała szkodliwego wpływu na wody powierzchniowe.

Wymagania wynikające z aktualnych przepisów prawnych

Wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku (równoważnych, oznaczanych L_{Aeq}) w środowisku, zarówno dla pory dziennej jak i nocnej sprecyzowane są w tablicy - załączniku nr 1 do Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 66, poz. 436)

W ocenie przyjęto następujący zestaw poziomów dopuszczalnych:
 $L_{Aeq,dzień} = 60$ dB (pora dzienna) oraz $L_{Aeq,noc} = 50$ dB (pora nocna)

Poziomy te odnoszą się do terenów wymagających ochrony przed hałasem.

Dotrzymanie tych wartości gwarantuje nie tylko zapewnienie wymagań ochrony środowiska przed hałasem lecz także komfortu akustycznego w pomieszczeniach budynków sąsiadujących z projektowaną trasą, określonego obowiązująca norma PN-87/B-02151.02, a tym samym spełnienie warunku dotyczącego ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich.

Ze względu na uciążliwość trasy komunikacyjnej ekrany akustyczne zmniejszą jej niekorzystne warunki na budynki mieszkalne.

W miejscach gdzie poziomy hałasu mają przekroczone normatywy natężeń dB zastosowano ekrany akustyczne na dł. wg rysunku planu sytuacyjnego.

Rozmieszczenie ekranów akustycznych zostało opracowane na podstawie wytycznych raportu oddziaływania na środowisko oraz możliwości lokalizacji ich na terenie wolnym od infrastruktury podziemnej.

Projektowane są ekrany zaprojektowano w tradycyjnej formie, w miejscach kolizyjnych z infrastrukturą podziemną dł. przesła zawiera się w przedziale od 2,0 do 5,0m.

Rozstaw i lokalizację odcinków ekranów przedstawiono na rysunkach planu sytuacyjnego.nr 1-3.

A-A' – 212,0 mb etap I zadanie a

B-B' - 120,0 mb etap I zadanie a

C-C' – 334,8 mb etap I zadanie a

D-D' - 604,0 mb etap I zadanie a

E-E' - 163,5 mb etap I zadanie a

F-F' - 152,0 mb etap I zadanie a
G-G' – 108,6 mb etap I zadanie a
H-H' - 84,0 mb etap I zadanie a
H'-H1 – 236,0 mb etap I zadanie a
I-I' - 104,0 mb etap I zadanie a
I'-I1 - 276,0 mb etap I zadanie a
J-J' - 92,0 mb etap I zadanie a
K-K' - 104,0 mb etap I zadanie a
K'-K1 – 94,0 mb etap I zadanie a
L-L' - 372,4mb etap I zadanie a **RAZEM ETAP I ZADANIE A =3057,3MB**

Szczegółowy opis do ekranów akustycznych

Należy zastosować płytę ekranu poliwęglanową gr 12mm posiadająca powłokę antygrafitti która pogarsza przyczepność farb olejnych co umożliwi łatwe zmywanie płyt ekranu.

Kolor płyty – bezbarwny. Przy czyszczeniu należy przestrzegać zaleceń producenta.

Ekran systemowy (np. Alfa Bond) mocowany do słupów stalowych HEB 160, słupy kotwione do pali żelbetowych Ø60cm zagłębionych wg projektu konstrukcji na ok. 5,0 m. Słupy stalowe malowane proszkowo w kolorze naturalnego ocynku. Ramy aluminiowe systemowe.

Ekran akustyczny dobrano w taki sposób, aby po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych prognozowana strefa ponadnormatywnych oddziaływań hałasu drogowego optymalnie zminimalizowała szkodliwe oddziaływanie na środowisko.

Projektowane ekrany akustyczne mają zadanie chronić budynki zabudowy mieszkaniowej bezpośrednio przylegającej do planowanej inwestycji budowy ul. Nowo-Lazurowej od prognozowanych ponadnormatywnych przekroczeń akustycznych dB. dla pory dziennej i nocnej.

W celu określenia rzeczywistych oddziaływań drogi na środowisko należy po upływie 6 miesięcy od chwili uzyskania pozwolenia na użytkowanie nowej trasy drogowej wykonać w trybie art. 178 ustawy Prawo ochrony środowiska pomiary monitoringowe oddziaływań drogi

na środowisko w zakresie hałasu oraz podstawowych zanieczyszczeń powietrza, wód i gleb, a następnie pomiary te powtarzać co 5 lat.

Po przeprowadzonych badaniach porealizacyjnych w przypadku przekroczonych poziomów hałasu zalecane jest:
wymiana stolarki okiennej na stolarkę o podwyższonej izolacyjności akustycznej.

W trakcie budowy ulicy Nowo-Lazurowej wystąpią w analizowanym rejonie okresowe oddziaływania akustyczne i wibracje spowodowane pracą ciężkiego sprzętu i pojazdów transportujących materiały i surowce. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych i drogowych wynosi w zależności od przeznaczenia i typu 75-110 dB. Uciążliwość akustyczna zależy od oddalenia od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Zasięg emisji hałasu na podstawie szacunkowych wyliczeń można określić na około 200 - 300 m od „środka ciężkości robót” w czasie realizacji trasy.

Oddziaływanie powyższe będą miały miejsce w stosunkowo krótkim, ograniczonym czasie i w stosunku do warunków związanych z eksploatacją trasy ich znaczenie będzie niewielkie. Zaleca się jednakże wykonywanie hałaśliwych prac w porze dziennej.

III. UZGODNIENIA I OPINIE

Warszawa, dn. 23 PAŹ. 2006

OŚ-II-WE-DŚ-BG/7624/408/19679 /06

DECYZJA NR 142 /OŚ/2006

Na podstawie:

- art. 104 K.p.a.,
- art. 46 ust. 4 pkt 2, ust 4b, art. 46a ust. 1, ust. 7 pkt 4, art. 48 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, 1a oraz art. 56 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 – 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony ŝrodowiska* (Dz. U. z 2006r. Nr 129, poz. 902), w zwiŝzku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002r. *o ustroju m.st. Warszawy* (Dz. U. Nr 41, poz. 361 z pŝzn. zm.), art. 28f i art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorzŝdzie gminnym* (Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z pŝzn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 56 rozporzŝdzenia Rady Ministrŝw z dnia 9 listopada 2004r. *w sprawie okreŝlenia rodzajŝw przedŝwzięć mogŝcych znacŝco oddziaływać na ŝrodowisko oraz szczegŝłowych uwarunkowań zwiŝzanych z kwalifikowaniem przedŝwzięcia do sporzŝdzenia raportu o oddziaływaniu na ŝrodowisko* (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z pŝzn. zm.),

w zwiŝzku z wnioskiem Mirosława Kazubka, występującego w imieniu m. st. Warszawy, z dnia 5 kwietnia 2006r., uzupełnionym w dniu 13 wrzeŝnia 2006r. o wydanie decyzji o ŝrodowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedŝwzięcia.

**I. USTALAM ŝRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA ZGODY NA REALIZACJĘ
PRZEDŝWZIĘCIA**

polegającego na budowie ulicy Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej, na działkach ewidencyjnych :

a) w Dzielnicy Bemowo

- w obrębie 6-13-14 dz. nr: 39, 40/2, 41, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91,
- w obrębie 6-11-02 dz. nr: 92/1, 97, 99/1, 109, 110, 117,
- w obrębie 6-13-15 dz. nr: 1, 18, 24, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44/1, 44/2, 45, 46/5, 51, 52, 53,
- w obrębie 6-11-09 dz. nr: 1, 9,
- w obrębie 6-11-12 dz. nr: 1, 57,
- w obrębie 6-12-05 dz. nr: 1/1, 2/1, 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 11, 23, 27/1, 27/2, 27/3, 31,
- w obrębie 6-12-10 dz. nr: 8, 29,
- w obrębie 6-13-05 dz. nr: 1, 7/1, 7/2, 12, 13, 14/2, 14/3, 15, 20/3, 26/1, 26/2, 27, 28,
- w obrębie 6-13-11 dz. nr: 19, 20, 28, 29, 30, 35, 40, 47, 48,
- w obrębie 6-13-13 dz. nr: 31/5, 31/6, 57, 58, 59/1, 59/2, 59/4, 69/5, 71, 72,
- w obrębie 6-14-01 dz. nr: 1, 4, 5,

- b) w Dzielnicy Włochy:
- w obrębie 2-09-09 dz. nr : 77, 84, 123/4, 123/28, 128, 168,
 - w obrębie 2-09-10 dz. nr : 1, 2/3, 7, 9, 11, 12, 15, 16/1, 17, 22,
 - w obrębie 2-08-30 dz. nr : 1, 2, 3, 4, 5/1, 5/2, 5/3, 8, 9, 10, 65/2, 65/3,
 - w obrębie 2-08-31 dz. nr : 25, 37, 38,
- c) w Dzielnicy Ursus:
- w obrębie 2-11-08 dz. nr : 1, 3/3, 163, 164, 165, 166, 167, 172/10, 174,
 - w obrębie 2-11-16 dz. nr : 1/13, 1/14, 2/1, 3, 4, 5, 6, 16, 17/1, 21,

którego inwestorem jest m. st. Warszawa.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik, będący integralną częścią niniejszej decyzji.

II. OKREŚLAM:

- 1 Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia: przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie ulicy Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej, w Dzielnicach Bemowo, Włochy, Ursus m.st. Warszawy;
- 2 Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:
 - 2.1 w przypadku wprowadzania ścieków opadowych do wód lub do ziemi, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne zgodnie z art. 122 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne*,
 - 2.2 w przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych, przed przystąpieniem do odwadniania należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne na odwodnienie wykopów budowlanych (art. 122 ust. 1 pkt 8 ustawy *Prawo wodne*). Pozwolenie wodnoprawne nie jest wymagane, jeżeli zasięg leja depresji nie wykracza poza granice terenu, którego zakład jest właścicielem,
 - 2.3 wody z odwodnienia wykopów oraz ścieki powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy odprowadzić w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu,
 - 2.4 ścieki opadowe powstałe w trakcie eksploatacji drogi przed wprowadzeniem do kanalizacji należy podczyścić w osadnikach z zasyfonowanym odpływem, które zapewnią proces grawitacyjnej sedymentacji zawiesin i grawitacyjnej flotacji substancji ropopochodnych, warunki zrzutu powinny być ustalone z właścicielami sieci,
 - 2.5 w trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń,
 - 2.6 wykonawca robót budowlanych, na 30 dni przed rozpoczęciem działalności, powinien złożyć zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *o odpadach* (Dz. Nr 62, poz. 628 z późn. zm.), informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach

- gospodarowania tymi odpadami (informację uważa się za przyjętą, jeśli organ w terminie 30 dni nie wniósł sprzeciwu, w drodze decyzji, do złożonej informacji) oraz zapewnić prawidłowy sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami na etapie realizacji inwestycji zgodnie z postanowieniami ww. ustawy,
- 2.7 należy zapewnić odbiór odpadów komunalnych zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (Dz. U. Nr 132, poz. 622 z późn. zm.) oraz transport i/lub zbieranie odpadów zgodnie z ustawą *o odpadach*,
 - 2.8 zapewnić możliwość selektywnej zbiórki powstałych odpadów,
 - 2.9 zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową,
 - 2.10 roboty budowlane, w zakresie związanym z realizacją przedsięwzięcia, na terenach bezpośrednio sąsiadujących z terenami zabudowy, podlegającymi ochronie akustycznej, należy wykonywać tylko w porze dnia (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰),
 - 2.11 roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego, uciążliwość hałasową i wibracyjną (warunek nałożony przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie),
 - 2.12 po uruchomieniu trasy należy zaprojektować i wykonać monitoringowe badania akustyczne dla okresu dochodzenia do pełnego nasycenia ruchem,
 - 2.13 ograniczyć do minimum zniszczenie powierzchni biologicznie czynnej, oraz zabezpieczyć drzewa na czas realizacji inwestycji w części podziemnej i naziemnej zgodnie ze sztuką ogrodniczą,
 - 2.14 w przypadku kolizji z inwestycją lub przewidywania możliwości wypadnięcia drzew z powodu realizacji przedsięwzięcia należy wystąpić o zezwolenie na ich usunięcie do burmistrza właściwej dzielnicy m. st. Warszawy.
- 3 Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:
- 3.1 należy uwzględnić budowę urządzeń do retencjonowania i podczyszczania ścieków opadowych,
 - 3.2 ustalić miejsce i sposób odprowadzenia wód z odwodnienia wykopów oraz ścieków powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
 - 3.3 zastosowane urządzenia oczyszczające muszą zapewnić podczyszczanie minimum spływów opadowych wywołanych opadem o natężeniu co najmniej 15 dm³/s ha. W celu nie dopuszczenia do przeciążenia hydraulicznego urządzeń oczyszczających należy zaprojektować obejścia, którymi odprowadzany będzie nadmiar wód opadowych,
 - 3.4 określić sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.

- 3.5 określić sposób ewentualnego wykorzystania (odzysku) odpadów w trakcie realizacji inwestycji, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006r. *w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami* (Dz. U. Nr 49, poz. 356),
- 3.6 ustalić miejsca do gromadzenia odpadów,
- 3.7 określić sposób zagospodarowania wierzchniej warstwy gleby z uwzględnieniem jej wartości rewitalizacyjnej,
- 3.8 zastosować nawierzchnię ulicy o możliwie najkorzystniejszych parametrach akustycznych (minimalizacja emisji hałasu do środowiska),
- 3.9 na odcinku ul. Nowo-Lazurowej, od skrzyżowania z ul. Górczewską do skrzyżowania z ul. Sterniczą, należy zastosować po stronie wschodniej ekran akustyczny w formie półtunelu, w celu ochrony przed hałasem wysokiej zabudowy mieszkaniowej znajdującej się na tym terenie (wymagania Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie),
- 3.10 na pozostałym odcinku projektowanej drogi należy przewidzieć wykonanie tradycyjnych ekranów akustycznych w miejscach określonych w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz ustalić ich parametry techniczne. W miejscach gdzie zastosowanie ww. ekranów będzie niewystarczające należy przewidzieć inne zabezpieczenia akustyczne w postaci np. zastosowania okien o podwyższonej izolacyjności w budynkach narażonych na uciążliwość hałasową,
- 3.11 przewidzieć pas zieleni w liniach rozgraniczających ulicy,
- 3.12 zastosować materiały do nawierzchni drogowych, które nie będą miały szkodliwego wpływu na jakość wód powierzchniowych – spływowych,
- 3.13 uwzględnić inwentaryzację zieleni i jej waloryzację oraz opis postępowania z drzewami na etapie realizacji inwestycji i jej eksploatacji,
- 3.14 uwzględnić projekt zagospodarowania terenu uwzględniający zieleń i ewentualną kompensację przyrodniczą,

III. Niniejsza decyzja ważna jest przez dwa lata od dnia, w którym stała się ostateczna.

UZASADNIENIE

Mirosław Kazubek, występujący w imieniu m. st. Warszawy pismem z dnia 5 kwietnia 2006r., wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie ul. Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej, w Dzielnicach Bemowo, Włochy i Ursus m. st. Warszawy.

Do wniosku dołączono:

- kserokopię pisma Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 08.03.2006r.

- mapę ewidencyjną z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmującą obszar, na który oddziaływać będzie przedsięwzięcie.
- „Informację o planowanym przedsięwzięciu: Budowa ul. Nowo-Lazurowej na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy AK. Załącznik do zapytania o potrzebie wykonania i określenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia”,
- pełnomocnictwo Zarządu Dróg Miejskich dla Mirosława Kazubka.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, ze względu na przebudowę drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z art. 1 ust. 1 ustawy o *ustroju m.st. Warszawy*, art. 28f i art. 39 ust. 1 ustawy o *samorządzie gminnym* jest Prezydent m.st. Warszawy, po uzgodnieniu z państwowym powiatowym inspektorem sanitarnym i organem ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 1a oraz art. 57 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawie, postanowieniem z dnia 21 września 2006r. znak: ZNS-713/442/KK/06, dokonał uzgodnienia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na budowie ul. Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej, w Dzielnicach Bemowo, Włochy i Ursus m.st. Warszawy, którego inwestorem jest m.st. Warszawa, nakładając warunki uwzględnione w niniejszej decyzji.

Organem ochrony środowiska właściwym w niniejszej sprawie jest starosta, stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 378 ust. 1, a w m.st. Warszawie w związku z art. 3 pkt 35 ustawy *Prawo ochrony środowiska* oraz z art. 1 ust. 1 ustawy o *ustroju m.st. Warszawy* i art. 28f, art. 39 ust. 1 ustawy o *samorządzie gminnym* Prezydent m.st. Warszawy.

Stosownie do art. 383 ust. 1 powołanej ustawy *Prawo ochrony środowiska*, wymogu uzgodnienia lub opiniowania przez organ ochrony środowiska nie stosuje się, jeżeli organ właściwy do prowadzenia postępowania w sprawie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 20, w myśl art. 46a ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, zastosowano art. 49 Kpa, zgodnie z którym strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie stosownych informacji na tablicach informacyjnych Biura Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy, Dzielnicy Bemowo, Włochy i Ursus oraz na stronie internetowej Urzędu m. st. Warszawy. Żadna ze stron nie zapoznała się z aktami sprawy oraz nie zgłosiła uwag ani wniosków.

Prezydent m. st. Warszawy, pismem z dnia 15 maja 2006r. znak: OŚ-II-WE-DŚ-BG/7642/408/8350/06, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, zgodnie z art. 61 § 4 Kpa, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

Teren, na którym przewidziana jest lokalizacja przedmiotowej inwestycji, jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Chrzanów 2”, zatwierdzonym przez Radę m.st. Warszawa uchwałą nr XLIV/1053/2004 z dnia 16.12.2004r. oraz planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Mory, Karolin, Glinianki Sznajdra” zatwierdzonym przez Radę Gminy Warszawa - Bemowo uchwałą nr VI/29/02 z dnia 14.03.2002r. Stosownie do art., 56 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, przedmiotowe przedsięwzięcie nie narusza ustaleń ww. planów.

Przeprowadzone analizy i uzgodnienia wykazały możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz po spełnieniu wymogów wynikających z przepisów ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Na podstawie przeprowadzonego postępowania administracyjnego stwierdzono, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne jest zgodne z wymogami wynikającymi z przepisów odrębnych. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Niniejszą decyzją ustalono warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wymagania do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Wobec powyższego, działając w trybie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z wnioskiem Mirosława Kazubka, działającego w imieniu m.st. Warszawy, z dnia 5 kwietnia 2006r., uzupełnionym w dniu 13 września 2006r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego

przedsięwzięcia, dysponując jednocześnie informacją inwestora, o której mowa w art. 49 ust. 3 ustawy jw., w związku z postanowieniem o odstępstwie od wykonania raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko, niniejszą decyzją określiłem środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy *Prawo ochrony środowiska*, niniejsza decyzja ważna jest przez dwa lata od dnia, w którym stała się ostateczna.

Na niniejszą decyzję przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Senatorska 35, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Na podstawie ustawy o *opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2004r Nr 253, poz. 2532 z późn. zm.) odwołujący się od niniejszej decyzji ma obowiązek uiszczenia opłaty skarbowej w znakach opłaty skarbowej, w wysokości 5 zł oraz 0,50 zł od każdego dołączonego załącznika. Stosownie do art. 8 pkt 2 - 4 w/w ustawy zwolnione od opłaty skarbowej są jednostki budżetowe, jednostki samorządu terytorialnego oraz organizacje pożytku publicznego.

Wobec nie zaskarżenia w terminie właściwym, decyzja niniejsza jest ostateczna i podlega wykonaniu.

p.o. NACZELNIKA
Wydziału Kształtowania Środowiska
Biura Ochrony Środowiska
Grzegorz Ambiewicz
19.10.06



z up. PREZYDENTA
Miasta Stołecznego Warszawy
Krystian Szczepański
p.o. Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska

GŁÓWNY SPECJALISTA
Bożenna Przesporzawska
11.10.2006r.

NY
Elżbieta Wawabnicka
20.10.06r.

z up. PREZYDENTA
Miasta Stołecznego Warszawy
Anna Organisciak
Główny Specjalista
w Biurze Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Mirosław Kazubek – występujący w imieniu Miasta st. Warszawy
Zarząd Dróg Miejskich
Ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa,
2. Strony postępowania określone na podstawie wypisu z rejestru gruntów z dnia 06.05.2006r.
i wymienione w aktach sprawy (zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa),
3. a/a.

Załącznik do Decyzji Nr /OŚ/2006 z dnia .2006r.
znak: OŚ-II-WE-DS-BG/7624/408/ /06

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

„Budowa ulicy Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej, w Dzielnicach Bemowo, Włochy, Ursus w Warszawie”

Realizacja planowanego przedsięwzięcia obejmuje budowę ulicy Nowo-Lazurowej na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy Armii Krajowej.

Ciąg ul. Nowo-Lazurowej spełni ważną rolę w obsłudze powiązań tras ekspresowych S-8 i Północnej Obwodnicy Warszawy. Umożliwi podniesienie standardu obsługi ruchu wewnętrznego związanego z istniejącymi i projektowanymi osiedlami mieszkaniowymi i centrami usługowymi Dzielnic Włochy, Ursus i Bemowo.

Ciąg ul. Nowo-Lazurowej biegnąc równoległe do ciągu ulic Dźwigowa – Powstańców Śląskich wzbogaci układ drogowy zachodnich dzielnic Warszawy, podnosząc zdolność przepustową ulic drogowych na tym kierunku.

Przewidywana technologia prac nie będzie wymagać odwodnienia wykopów, w związku z tym nie zajdzie potrzeba zrzutu wód.

Realizacja inwestycji odbywać się będzie dwuetapowo:

- I etap – od węzła z Al. Jerozolimskimi do węzła z ul. Polczyńską, przebiegający przez Dzielnice Włochy, Ursus i Bemowo dotyczy nowego korytarza drogowego o szerokości ok. 40m. Korytarz drogowy będzie częściowo przebiegał przez tereny kolejowe PKP, częściowo przez tereny rolne i magazynowo-składowe. Na tym odcinku występuje największa ilość kolizji z istniejącym zagospodarowaniem.
- II etap – od węzła z ul. Polczyńską do węzła z Trasą AK, przebiegający przez Dzielnicę Bemowo dotyczy poszerzenia istniejącego korytarza ul. Lazurowej do szerokości ok. 40m. Poszerzenie korytarza nastąpi w kierunku na zachód od istniejącej ul. Lazurowej na tereny, które są obecnie stosunkowo mało zainwestowane.

p.o. NACZELNIKA
Wydziału Kształtowania Środowiska
Biura Ochrony Środowiska
Grażyna Sienkiewicz
19.10.06



z up. PREZYDENTA
Miasta Stołecznego Warszawy
Krystian Szczepański
p.o. Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska

PREZYDENT
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
-108-

Warszawa, dn. 11 GRU. 2008

OŚ-IV-BGR-76242-408-2-08

POSTANOWIENIE Nr 264/OŚ/2008

Na podstawie art. 113 § 2 K.p.a. po rozpatrzeniu wniosku z dnia 13 listopada 2008r. Anny Piotrowskiej Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych reprezentującej m. st. Warszawa, dotyczącego zmiany terminu ważności decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Nr 1482/OŚ/2006 z dnia 23 października 2006r. ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie ulicy Nowo-Lazurowej na odcinku od Alej Jeruzolimskich do Trasy Armii Krajowej w Dzielnicach Bemowo, Włochy i Ursus m. st. Warszawy

WYJAŚNIAM

znaczenie zapisu pkt III ww. decyzji w następujący sposób:

- określony w tym punkcie termin ważności decyzji, w chwili obecnej wynosi 4 lata od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a wynika to ze zmian wprowadzonych w tym zakresie ustawą z dnia 26 kwietnia 2007r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 88, poz. 587).

UZASADNIENIE

Prezydent m.st. Warszawy decyzją Nr 1482/OŚ/2006 z dnia 23 października 2006r., ustalił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie ulicy Nowo-Lazurowej, na odcinku od Al. Jeruzolimskich do Trasy Armii Krajowej, na działkach ewidencyjnych:

a) w Dzielnicy Bemowo

- w obrębie 6-13-14 dz. nr: 39, 40/2, 41, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91,
- w obrębie 6-11-02 dz. nr: 92/1, 97, 99/1, 109, 110, 117,
- w obrębie 6-13-15 dz. nr: 1, 18, 24, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44/1, 44/2, 45, 46/5, 51, 52, 53,
- w obrębie 6-11-09 dz. nr: 1, 9,
- w obrębie 6-11-12 dz. nr: 1, 57,
- w obrębie 6-12-05 dz. nr: 1/1, 2/1, 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 11, 23, 27/1, 27/2, 27/3, 31,
- w obrębie 6-12-10 dz. nr: 8, 29,
- w obrębie 6-13-05 dz. nr: 1, 7/1, 7/2, 12, 13, 14/2, 14/3, 15, 20/3, 26/1, 26/2, 27, 28,
- w obrębie 6-13-11 dz. nr: 19, 20, 28, 29, 30, 35, 40, 47, 48,
- w obrębie 6-13-13 dz. nr: 31/5, 31/6, 57, 58, 59/1, 59/2, 59/4, 69/5, 71, 72
- w obrębie 6-14-01 dz. nr: 1, 4, 5,



b) w Dzielnicy Włochy:

- w obrębie 2-09-09 dz. nr: 77, 84, 123/4, 123/28, 128, 168,
- w obrębie 2-09-10 dz. nr: 1, 2/3, 7, 9, 11, 12, 15, 16/1, 17, 22,
- w obrębie 2-08-30 dz. nr: 1, 2, 3, 4, 5/1, 5/2, 5/3, 8, 9, 10, 65/2, 65/3,
- w obrębie 2-08-31 dz. nr: 25, 37, 38,

c) w Dzielnicy Ursus:

- w obrębie 2-11-08 dz. nr: 1, 3/3, 163, 164, 165, 166, 167, 172/10, 174,
- w obrębie 2-11-16 dz. nr: 1/13, 1/14, 2/1, 3, 4, 5, 6, 16, 17/1, 21,

którego inwestorem jest m. st. Warszawa.

W ww. decyzji określono w punkcie III termin jej ważności na dwa lata od dnia, w którym stała się ostateczna. Zapis taki był następstwem obowiązującego w dniu wydania decyzji stanu prawnego.

Pismem z dnia 13 listopada 2008r. Anna Piotrowska Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych reprezentująca m. st. Warszawę, wystąpiła z wnioskiem o zmianę cytowanej decyzji Prezydenta m. st. Warszawy w części dotyczącej terminu jej obowiązywania. Wnioskodawca w swoim piśmie poinformował, że w żaden sposób nie zmieniły się warunki, zakres i skala przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dnia 15 listopada 2008r. zaczęła obowiązywać ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227). Zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy złożenie wniosku o wydanie decyzji między innymi pozwolenia na budowę, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Uznać zatem należy, iż z mocy ustawy termin na wystąpienie z ww. wnioskiem, wynosi cztery lata.

Stanowisko takie wyrażone zostało również w interpretacji Ministra Środowiska z dnia 18 września 2007r. znak: DOOS-072-46/6785/07/ef.

Wobec tego niniejszym postanowieniem wyjaśniono zapis punktu III wymienionej na wstępie decyzji.

Na niniejsze postanowienie służy Stronie prawo wniesienia zażalenia, do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, za moim pośrednictwem, w terminie 7 dni od daty doręczenia.

Otrzymuje:

1. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych,
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa,
2. a/a



PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Arkadiusz Drewniak
Zastępca Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
Wydział Estetyki Przestrzeni Publicznej

pl. Defilad 1, 00-901 Warszawa, tel. (022) 656 78 15, 656 67 12, faks (022) 656 67 14
tgamdzyk@warszawa.um.gov.pl, www.warszawa.um.gov.pl

Znak sprawy: AM-WEPP-PKL-731-605014-2-09

Warszawa, dn. 3. VI. 2009

"BAKS" Sp z o o	
WPLYNĘŁO	
Dnia	08 -06- 2009
Przyjął	<i>[Signature]</i>

Baks sp. z o.o.
ul. Żywiczna 22
03-179 Warszawa

Dotyczy: Opinii na temat typów nowych wiat, rodzaju oświetlenia, ekranów akustycznych i kolorystyki obiektów inżynierskich, przeznaczonych do zastosowania w ramach budowy ul. Nowo-Lazurowej

W związku z pismem nadesłanym dnia 07 maja 2009 r., odnośnie ww spraw Wydział Estetyki Przestrzeni Publicznej wydaje poniższe opinie.

Odnośnie typu wiat, Wydział wskazuje do zastosowania w ww lokalizacjach, wiaty URBI albo URBI-wwa (firmy Budotechnika) lub wymienione we wniosku wiaty City 90 (firmy Tejbrant). Wszystkie wiaty powinny być wykonane z aluminium, z zastosowaniem malowania w kolorze jasny aluminium RAL 9006 z akcentami w kolorze czerwonym RAL 3002. Na wiatkach nie należy umieszczać koszy na śmieci; wskazane jest zastosowanie koszy wolnostojących wg wzoru zaprojektowanego przez Towarzystwo Projektowe (projekt jest w posiadaniu ZTM).

Odnośnie rodzaju oświetlenia, Wydział opiniuje pozytywnie przyjęte w projekcie typy słupów i opraw.

Odnośnie kolorystyki ekranów akustycznych i obiektów inżynierskich, Wydział proponuje zastąpienie na wszystkich obiektach koloru brązowego RAL 8024, kolorem RAL 1034. Dla przezroczystych płyt, proponuje się zastąpienie odcienia brązowego na odcień jasno stalowy.

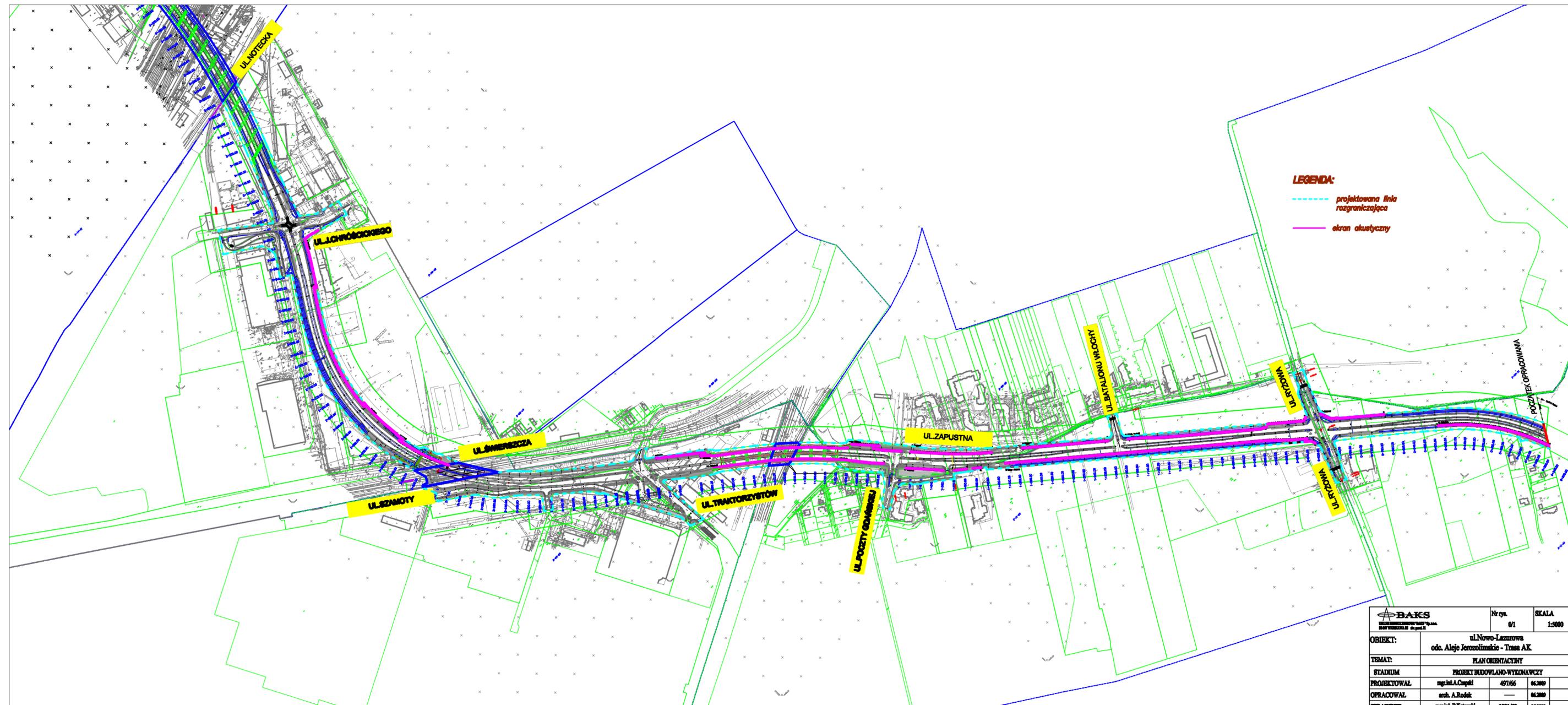
z ud. PREZYDENTA
Miasta Stołecznego Warszawy
[Signature]
Tomasz Gądożyk
Kierownik Wydziału
Estetyki Przestrzeni Publicznej
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego

Do wiadomości:

1 a/a

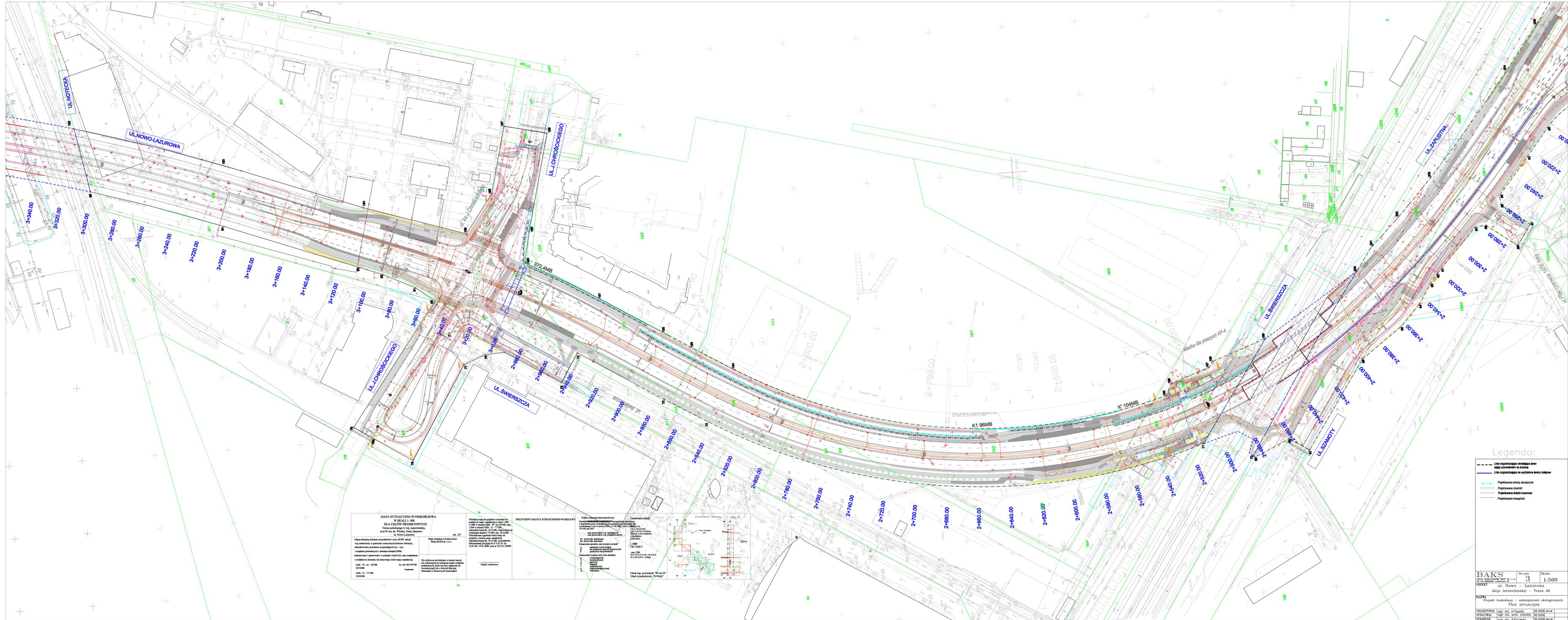
Opracował: Paweł Kludkiewicz, tel. 656-65-82.

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



LEGENDA:
 - - - - - projektowana linia rozgraniczająca
 ————— ekran akustyczny

		Nr rys.	SKALA
		01	1:500
OBIEKT:	ul. Nowo-Lazurowa odc. Aleje Jeruzolimskie - Trasa AK		
TEMAT:	PLAN ORIENTACYJNY		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. A. Czapki	497/66	06.2009
OPRACOWAŁ	arch. A. Redek	—	06.2009



MAPA SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWA
 W SKALIE 1:500
DLA CELÓW PROJEKTYWYCH
 Zastosowanie: projekt inżynierski, etap: projekt sytuacyjny

PREZYDENT MIASTA STOLICZNEGO WARSZAWY

Wzrost: 1,70 m, Ciężar ciała: 70 kg, Ciężar serca: 300 g, Ciężar płuc: 1,2 kg, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g

Wzrost: 1,70 m, Ciężar ciała: 70 kg, Ciężar serca: 300 g, Ciężar płuc: 1,2 kg, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g

Wzrost: 1,70 m, Ciężar ciała: 70 kg, Ciężar serca: 300 g, Ciężar płuc: 1,2 kg, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g

Legenda:

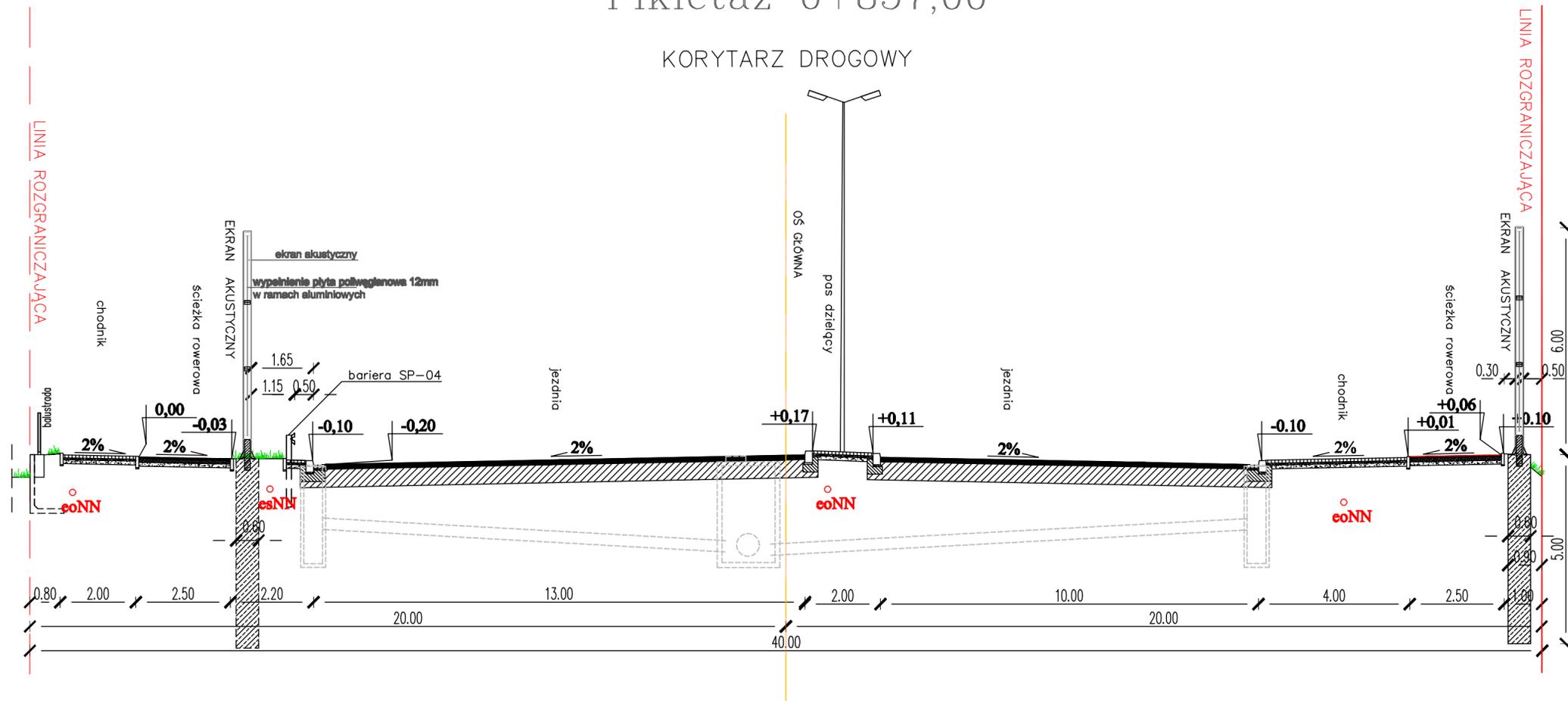
- Linia ograniczająca strefę ekologiczną
- Linia ograniczająca strefę ochrony krajobrazu
- Linia ograniczająca na wydzielenie barwy kolory
- Profilowane skrajności
- Profilowane skrajności
- Profilowane skrajności
- Profilowane skrajności

BAKS Nr rym. 3 Skala: 1:500
 ul. Nowo - Lazurkowa
 Al. Jerozolimskie - Trasa AK
 Projekt budowlany - zabezpieczenie ekologicznych
 Plan sytuacyjny

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. A. Chapiński 06.0000/0000
 OPRACOWAŁ: mgr inż. A. Chapiński 06.0000/0000
 SPRAWDZIŁ: mgr inż. B. Kosiński 06.0000/0000

Pikietaż 0+857,00

KORYTARZ DROGOWY



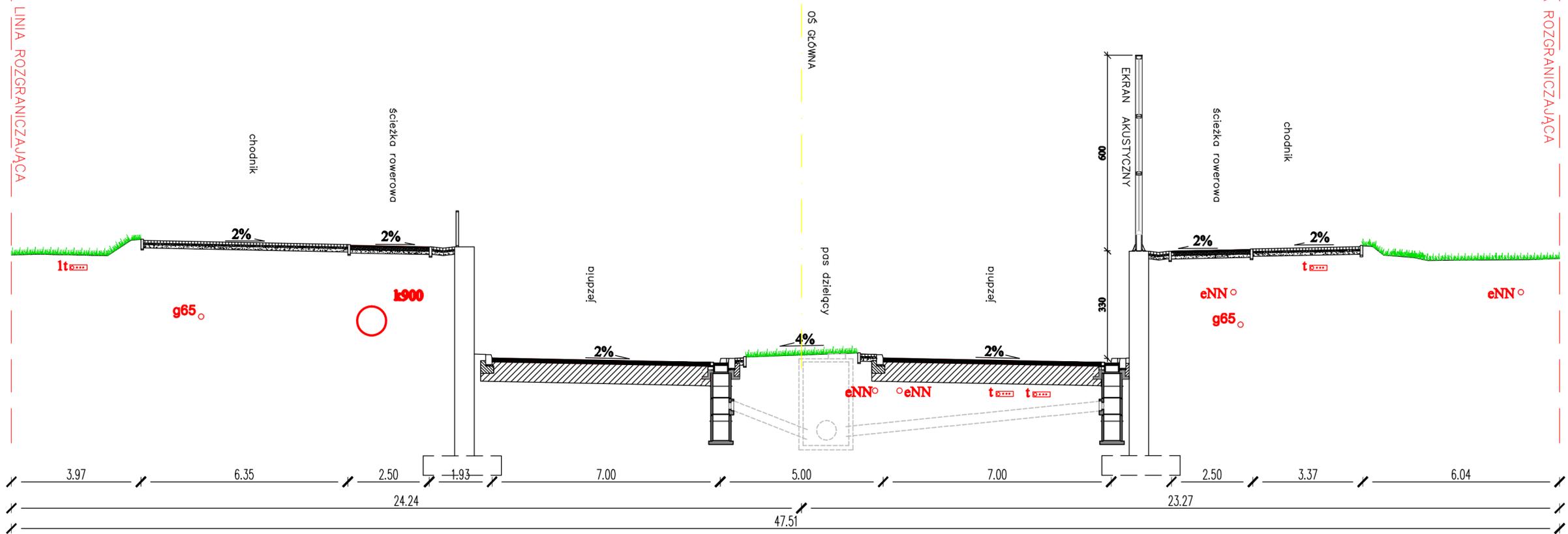
BAKS USŁUGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul.Żywiczna 22		Nr.rys. 4	Skala: 1:100
OBIEKT ul. Nowo - Lazurowa Aleje Jerozolimskie - Trasa AK			
NAZWA Projekt budowlano - wykonawczy PRZEKRÓJ PIK 0+857,00			
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. A.Czapski	06.2009	497/66
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek	06.2009	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. B.Kotowski	06.2009	1921/63

Pikietaż 2+500,00

KORYTARZ DROGOWY

LINIA ROZGRANICZAJĄCA

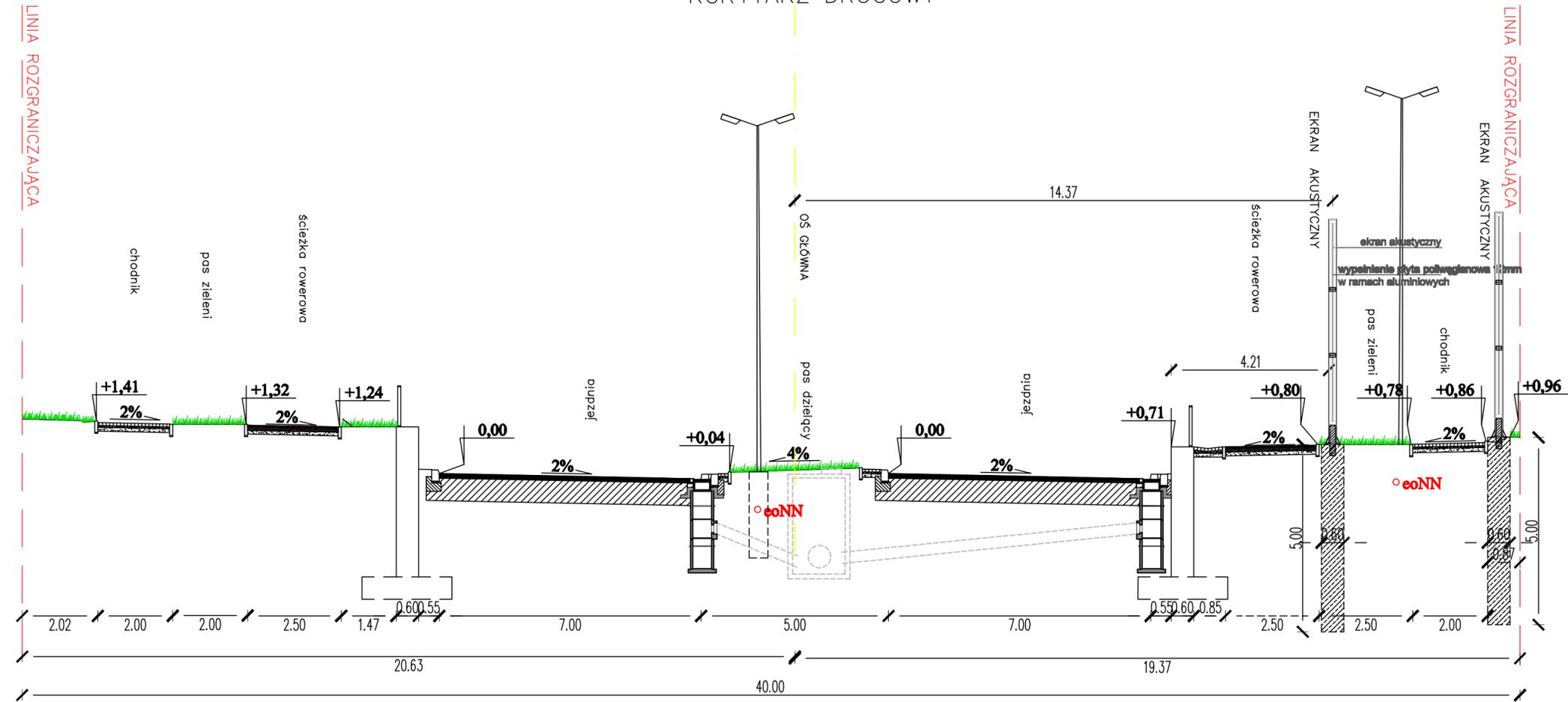
LINIA ROZGRANICZAJĄCA



BAKS <small>USŁUGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul.Żywiczna 22</small>	Nr.rys. 5	Skala: 1:100
OBIEKT ul. Nowo – Lazurowa Aleje Jerozolimskie – Trasa AK		
NAZWA Projekt budowlano – wykonawczy PRZEKRÓJ PIK 2+500,00		
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. A.Czapski	06.2009 497/66
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek	06.2009
SPRAWDZIŁ	mgr inż. B.Kotowski	06.2009 1921/63

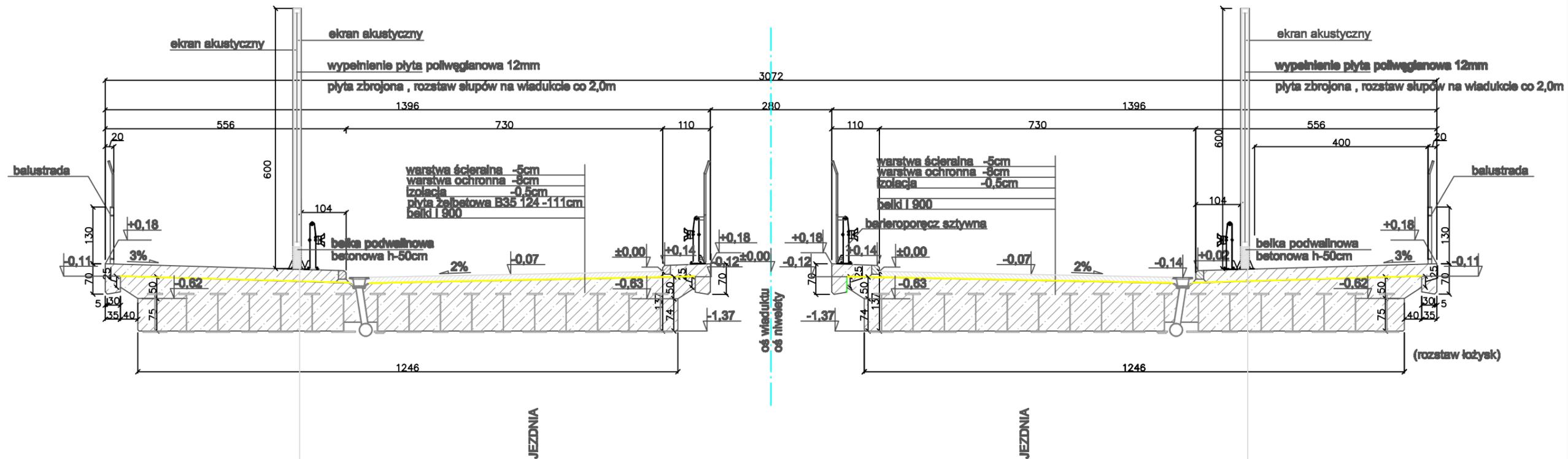
Pikietaż 2+660,00

KORYTARZ DROGOWY



BAKS <small>USŁUGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul.Żywiczna 22</small>	Nr.rys. <h2 style="text-align: center;">6</h2>	Skala: <h2 style="text-align: center;">1:100</h2>	
OBIEKT ul. Nowo – Lazurowa Aleje Jerozolimskie – Trasa AK			
NAZWA Projekt budowlano – wykonawczy PRZEKRÓJ PIK 2+660,00			
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. A.Czapski	06.2009	497/66
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek	06.2009	
SPRAWDZIŁ	mgr inż.B.Kotowski	06.2009	1921/63

PRZEKRÓJ POPRZECZNY

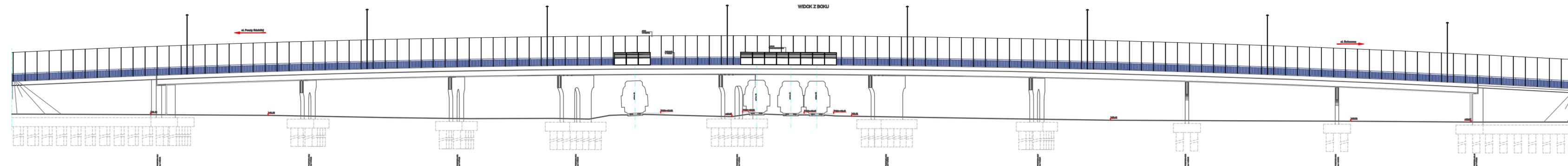


mocowanie słupów na kotwy w/g technologii wykonawcy

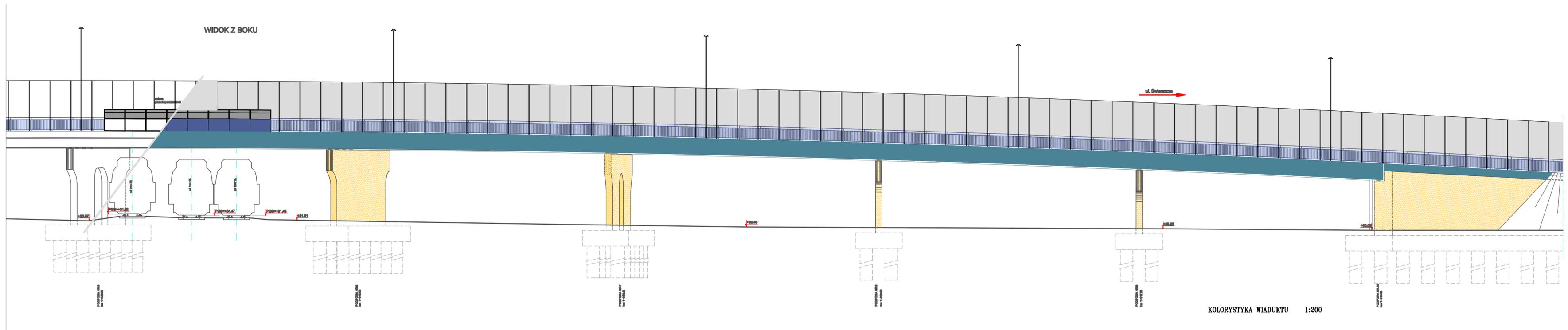
mocowanie słupów na kotwy w/g technologii wykonawcy

BAKS USEGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul. Żywiczna		Skala 1-200	Nr rys 7
TEMAT BUDOWA UL. NOWO-LAZUROWEJ odc. Węzeł Salomea (Al. Jerozlimskie) - ul. Połczyńska			
OBIEKT WIADUKT DROGOWY NAD TORAMI LINII WARSZAWA - KATOWICE (KM 8+218) PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY			
NAZWA RYS. ROZWINIĘCIE EKRANU NA WIADUKCIE LINII WARSZAWA - KATOWICE (KM 8+218)			
Funkcja	Imię i Nazwisko	Nr upraw.	Data
GŁÓWNY PROJEKTANT	mgr inż. Andrzej Czapski	497/66	06.2009
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek		06.2009
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. B.Kotowski	1921/63	06.2009

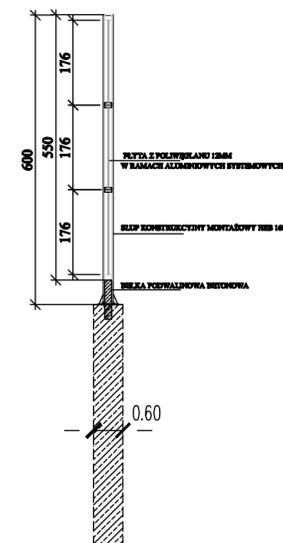
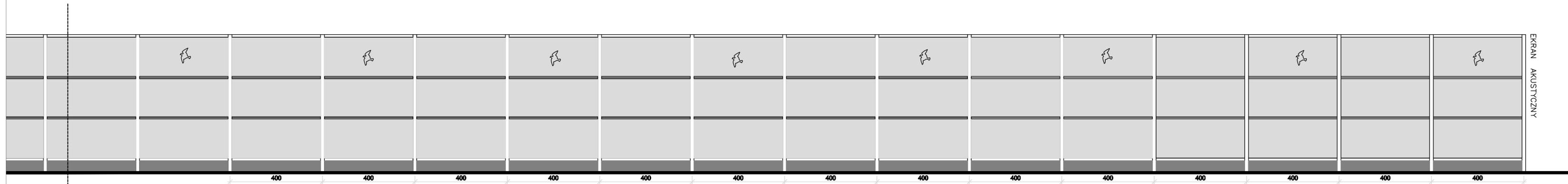
KOLORYSTYKA



KOLOR	NR RAL	ELEMENT OBIEKTU
	1013	ŚCIANY, SŁUPY, MURKI OPOROWE
	5009	BELKA BRZEGOWA
	5000	ELEMENTY STALOWE, BALUSTRADY
		PŁYTY EKRANU PRZEZROCZyste



BAKS BIURO CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 08-178 WARSZAWA ul. Żywiecka	Skala 1-200	Nr rys 8
TEMAT BUDOWA UL. NOWO-LAZUROWEJ odc. Węzeł Salomea (Al. Jerozlimskie) - ul. Połczyńska		
OBIEKT WIADUKT DROGOWY NAD TORAMI LINII WARSZAWA - KATOWICE (KM 8+218)		
PROJEKT WYKONAWCZY		
NAZWA RYS. ROZWINIĘCIE EKRANU NA WIADUKCIE LINII WARSZAWA - KATOWICE (KM 8+218)		
Funkcja	Imię i Nazwisko	Nr upraw. Data Podpis
GŁÓWNY PROJEKTANT	mgr inż. Andrzej Czapaki	497/66 06.2009
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek	06.2009
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. B.Kotowski	1921/63 06.2009



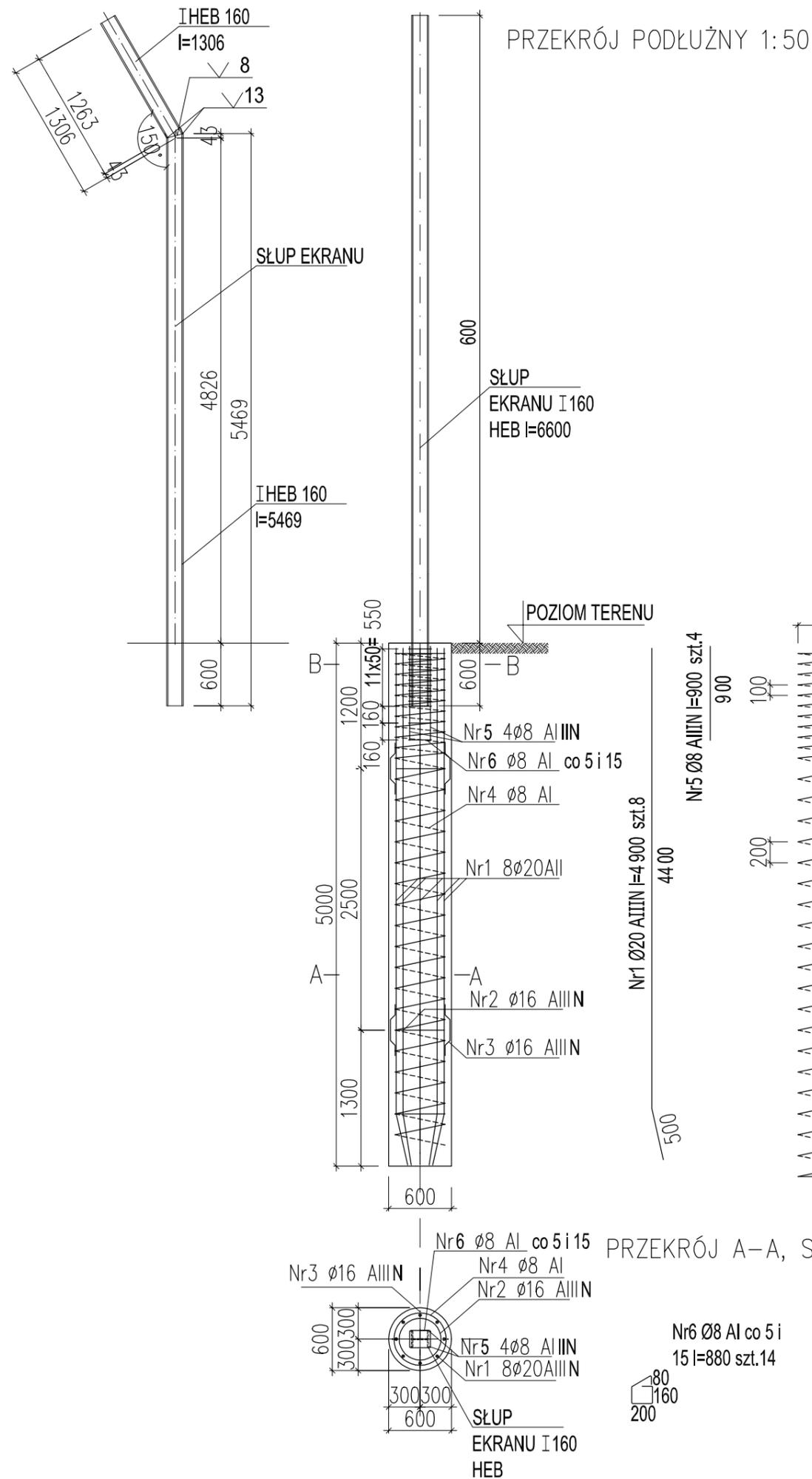
ODCINEK A ÷ W
Z WYŁĄCZENIEM ODCINKA P - T

ROZWINIĘCIE EKRANÓW W POZIOMIE TERENU

KOLORYSTYKA

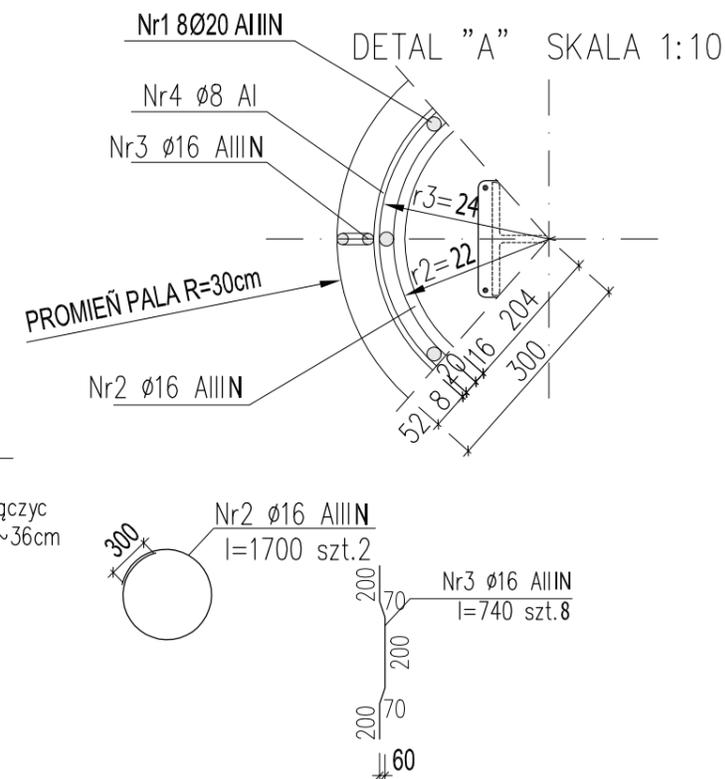
KOLOR	NR RAL	ELEMENT OBIEKTU
		PŁYTY EKRANU PRZEZROCZYSTE
	7047	BELKA PODWALINOWA

BAKS <small>USŁUGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul.Żywiecka 22</small>	Nr.rys.	Skala:
	9	1:100
OBIEKT ul. Nowo – Lazurowa Aleje Jerozolimskie – Trasa AK		
NAZWA Projekt budowlano-wykonawczy Rozwinięcie ekranów w poziomie terenu		
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. A.Czapski	06.2009 497/66
OPRACOWAŁ	mgr inż. A.Rodek	06.2009
SPRAWDZIŁ	mgr inż. B.Kotowski	06.2009 1921/63



WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ (dla 1 pala)

NR	STAL		DŁUGOŚĆ PRĘTA [cm]	SZTUK	DŁUGOŚĆ OGÓŁEM [m]				
	AI	AIII			AI	AIII			
					Ø8	Ø8	Ø16	Ø20	
1		20	490	8				39.2	
2		16	170	2			3.4		
3		16	74	8			6.0		
4	8		lc=4770	-	47.7				
5		8	90	4		3.6			
6	8		88	14	12.4				
DŁUGOŚĆ					[m]	60.1	3.6	9.4	39.2
CIĘŻAR 1m.b.					[kg/m]	0.395	0.395	1.58	2,47
CIĘŻAR OGÓŁEM					[kg]	23.7	1.4	14.9	96.9
RAZEM					[kg]	136.9			



WYKAZ STALI PROFILOWEJ

(dla 1 słupa ekranu typ1)
 I160 HEB L=6,6m x 42.6kg/m = 281.2kg
 (dla 1 słupa ekranu typ2)
 I160 HEB L=5,467+1,306=6,775m
 x 42.6kg/m = 288.7kg

Beton C25/30
Stal zbrojeniowa AIII (BSt500S)
A0 (St0S)
Stal profilowa St3S (S235)
elektrody ER 346

UWAGI:
 Dopuszcza się zamianę osadzenia słupów ekranów w palu żelbetowym na zabetonowane w palu kotwy i blachę węzłową. Otulina prętów głównych 70mm

Elementy stalowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez metalizację natryskową z zastosowaniem cynku oraz dodatkowo farb uszczalniających lub metalizację ogniową. Minimalna grubość warstwy metalu winna wynosić 150mm.

BAKS USŁUGI CONSULTINGOWE "BAKS" Sp z o.o. 03-179 WARSZAWA ul.Żywiczna 22	Nr.rys.	Skala:
	K-1	1:50, 1:10
OBIEKT		
ul. Nowo - Lazurowa Aleje Jerozolimskie - Trasa AK		
NAZWA		
Projekt wykonawczy PAL FUNDAMENTOWY EKRANÓW		
GŁÓWNY PROJEKTANT	mgr inż. A.Czapski	06.2009 497/66
PROJEKTOWAŁ	mgr inż.B.Kotowski	06.2009 1921/63
OPRACOWAŁ	mgr inż. T.Soćko	06.2009
SPRAWDZIŁ	mgr inż.J.Michalik	06.2009 410/66
KIEROWNIK ZESPOŁU	mgr inż.M.Ciupa	06.2009 St-144/77