

Adnotacje urzędowe:

Zamawiający:



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Jednostka projektowa:

Lider



ARCADIS Sp. z o.o.
02-670 Warszawa, ul. Puławska 182
tel.: (0-22) 203 20 00, fax: (0-22) 203 20 01

Partner



MOSTY KATOWICE Sp. z o.o.
ul. Rólna 12
40-555 Katowice
tel: 32 603 34 00; fax: 32 603 34 12

Podwykonawca mianowany



DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Dubois 9
00-182 Warszawa
tel: 22-531-54-40; fax:22-635-00-20

Stadium:

Koncepcja Programowa

Zamierzenie budowlane:

**OPRACOWANIE STADIUM PROJEKTU BUDOWLANEGO BUDOWY POŁUDNIOWEJ
OBWODNICZY WARSZAWY NA ODCINKU OD WĘZŁA "PUŁAWSKA" DO WĘZŁA
"LUBELSKA" (długość ok. 19.5 km)**

Nazwa opracowania:

**Materiały do uzyskania wstępnej opinii i uzgodnień merytorycznych
Wydziałów GDDKiA i właściwych urzędów**

Branża:

OGÓLNA

Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
Główny Projektant	inż. Andrzej Berliński	36/72 Drogi
Projektant	Mgr inż. Krzysztof Krakowiak	ST – 221 / 82 Drogi
Sprawdzający	Mgr inż. Jerzy Kaczmarek	KBU1a-2126/544/66 Drogi
Nr projektu:	Biuro	Nr tomu	Nr egzemplarza
PL0105. 000010	ARCADIS	01/01	1

1. INFORMACJE OGÓLNE

Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” (długość ok. 19.5 km) – Koncepcja Programowa realizowany jest przez Konsorcjum składające się z trzech biur projektowych:

□ **ARCADIS Sp. z o.o. – (Lider Konsorcjum)**

Ul. Puławska 182
02-670 Warszawa
tel. 22-203-20-00
fax. 22-203-20-05

□ **Mosty Katowice Sp. z o.o. – (Partner Konsorcjum)**

ul. Rolna 12
40-555 Katowice
tel. 32-603-34-00
fax. 32-603-34-12

□ **DHV POLSKA Sp. z o.o. – (Podwykonawca mianowany Konsorcjum)**

ul. Dubois 9
00-182 Warszawa
tel. 22-531-54-40
fax. 22-635-00-20

Głównym Projektantem jest Andrzej Berliński

Kierownikiem Projektu jest Łukasz Marcinkiewicz, Marek Dąbrowski

Inwestor / Zamawiający:

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

Reprezentowany przez:

Elżbieta Brenda – Dyrektor Oddziału GDDKiA w Warszawie
Stanisław Dmuchowski – Z-ca Dyrektora Oddziału GDDKiA
w Warszawie ds. Przygotowania Inwestycji
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
tel. 22-813 13 75, 22-810 39 84
fax. 22-810 04 12

Numer Identyfikacyjny umowy: PL0105. 000010

2. CZĘŚĆ OPISOWA

2.1. Opis zadania inwestycyjnego

2.1.1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego.

Południowa Obwodnica Warszawy (POW) stanowiąca omawiane przedsięwzięcie obejmuje odcinek od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” i jest elementem obwodnicy miasta w ciągu dróg krajowych realizowanych jako drogi o funkcji technicznej ekspresowe. Umożliwi ona połączenie pomiędzy dzielnicami, rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego a także powiązanie sieci dróg miejskich ze zrealizowaną już autostradą A-2 w węźle „Konotopa”, planowaną autostradą A2 w węźle „Lubelska” i innymi drogami krajowymi. Długość drogi objętej opracowaniem – 18,65 km. W długości tej nie uwzględnia się węzła „Lubelska”.

Administracyjny omawiany odcinek drogi położony jest w:
województwie: mazowieckim

- powiecie:
 - m.st. Warszawy:
 - dzielnica Warszawa – Ursynów – km 0+300 – 3+450
 - dzielnica Warszawa – Wilanów – km 3+450 – 9+270
 - dzielnica Warszawa – Wawer – 9+270 – 17+680
 - otwockim:
 - gmina Wiązowna – km 17+680 – 18+650

Zgodnie z wymaganiami prawa – planowana droga ekspresowa jest drogą o ograniczonym dostępie: przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą bezpośrednio przyległego terenu, wyposażoną w dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami komunikacji.

Na omawianym odcinku drogi POW w ramach przedsięwzięcia planuje się węzły drogowe:

- węzeł „Przyczółkowa”;
- węzeł „Wał Miedzeszyński”;
- węzeł „Patriotów”;
- węzeł „Lubelska” – objęty decyzją o uwarunkowaniach środowiskowych Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Oprócz w/w węzłów z podstawowym układem drogowym projektuje się węzeł „Ursynów” podzielony na dwie części:

- węzeł „Ursynów-Zachód”;
- węzeł „Ursynów-Wschód”;

które umożliwią wjazd i wyjazd z całego pasma Ursynów-Natolin na trasę POW w kierunku zachodnim i wschodnim.

Docelowo przewidziane są dodatkowy węzeł:

- z projektowaną ulicą Czerniakowską, który usytuowany będzie na odcinku pomiędzy węzłem „Przyczółkowa” a węzłem „Wał Miedzeszyński”;

2.1.2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego.

Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” na parametrach drogi ekspresowej ma być częścią większego zdania inwestycyjnego, jakim jest budowa sieci dróg ekspresowych w obrębie Warszawy w ramach warszawskiego Węzła Komunikacyjnego. Efektem tego będzie stworzenie obwodnicy aglomeracji warszawskiej, której zdaniem będzie nie tylko połączenie wylotów dróg krajowych i rozprowadzenie ruchu napływającego do Warszawy z tych dróg, zrealizowanej autostrady A2 od strony zachodniej i planowanej autostrady A-2 od strony wschodniej do wybranych regionów miasta z ominięciem Centrum, ale przede wszystkim zapewnienie szybkich i bezpiecznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi dzielnicami. Zadaniem POW-u będzie sprawne przeprowadzenie ruchu na kierunku wschód – zachód przez południową część Warszawy poprzez połączenie zrealizowanej autostrady A2, przyszłej autostrady A-2, dróg ekspresowych S-7, S-8 (od strony zachodniej), drogi krajowej Nr 79 oraz dróg krajowych Nr 2 i 17 (od strony wschodniej) z podstawowym układem miasta.

2.1.3. Podstawy opracowania:

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie a ARCADIS Sp. z o.o. w Warszawie.

Podstawą merytoryczną są rozwiązania techniczne planowanej obwodnicy zawarte w „Studium Projektu Budowlanego Budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” opracowanym w listopadzie 2008 r. przez ARCADIS Sp. z o.o. w Warszawie, które są uszczegółowieniem „Koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej na odcinku Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” opracowanej przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A w Warszawie w 2004 roku.

Nowa prognoza ruchu z roku 2012 uwzględnia aktualnie obowiązujące wyniki ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) z 2010 r. oraz sieć dróg istniejących i planowanych.

2.1.4. Prognoza ruchu

Prognoza ruchu drogowego dla planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” została wykonana z wykorzystaniem metod modelowania ruchu w sieci drogowej. Przy obliczaniu prognozowanych potoków ruchu wykorzystano krajowy model ruchu oraz warszawski model ruchu.

Prognoza ruchu obejmowała następujące etapy:

- analizę istniejącego natężenie ruchu na głównych ciągach drogowo - ulicznych w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji,
- zweryfikowanie i uzupełnienie komputerowego modelu sieci drogowej w kolejnych latach prognozy,
- analizę stosowanych dotychczas założeń do prognozowania ruchu w sieci dróg zamiejskich oraz w aglomeracji warszawskiej,
- wykonanie prognoz ruchu.

Przy opracowywaniu komputerowych modeli ruchu, posługiwano się specjalistycznym oprogramowaniem VISUM niemieckiej firmy PTV, służącym do modelowania rozkładów ruchu na sieć w układach komunikacyjnych.

Głównym celem zastosowania modelu krajowego w analizie było oszacowanie wielkości ruchu prognozowanego oraz rozkładów przestrzennych ruchu w kolejnych horyzontach czasowych prognozy, na wlotach dróg krajowych i wojewódzkich do obszaru aglomeracji warszawskiej. Otrzymane wielkości zostały następnie wprowadzone do warszawskiego modelu ruchu, jako ruch

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

tranzytowy w stosunku do obszaru aglomeracji, oraz ruch źródłowo – docelowy, czyli taki, który rozpoczyna lub kończy swoją podróż w aglomeracji warszawskiej.

Model sieci drogowej jest komputerowym odwzorowaniem układu dróg, zawierającym podstawowe informacje o charakterystyce każdego rejonu komunikacyjnego, węzła i odcinka. Dane o sieci w modelu obejmują między innymi następujące informacje:

- współrzędne węzła lub środka ciężkości rejonu komunikacyjnego,
- typ węzła lub rejonu komunikacyjnego,
- parametry funkcjonalne węzła,
- kategorię techniczną odcinka,
- długość odcinka,
- przepustowość odcinka,
- prędkość ruchu swobodnego na odcinku w podziale na kategorie pojazdów,
- wysokość opłat za przejazd odcinka o ile odcinek jest drogą płatną.

Powyższe dane są niezbędne w procesie modelowania ruchu. Ponadto każdemu odcinkowi można przyporządkować inne informacje, jak na przykład nazwa odcinka, rejonu lub węzła, kwalifikacja administracyjna odcinka (droga krajowa, wojewódzka powiatowa, gminna), itp.

2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.

Projektowany fragment Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku pomiędzy węzłem „Puławska” a węzłem „Lubelska” wykorzystuje korytarz rezerwowany w kolejnych planach zagospodarowania Warszawy pod urządzenia komunikacyjne.

Korytarz trasy pomiędzy ulicą Puławską a drogą wylotową na Lublin przebiega przez dzielnice Ursynów, Wilanów, Wawer oraz gminę Wiązowna. Usytuowany jest następująco w układzie przestrzennym miasta:

- od ulicy Puławskiej do rejonu ulicy Pileckiego pas terenu rezerwowany dla trasy przylega od strony północnej do łącznicy kolejowej prowadzonej do stacji metra Kabaty;
- na terenie Ursynowa, gdzie przewidywany jest tunel drogowy rezerwa utrzymywana jest pod ulicą Płaskowickiej;
- pomiędzy Skarpą Warszawską a ulicą Przyczółkową korytarz trasy prowadzony jest przez tereny kiedyś całkowicie niezainwestowane, gdzie obecnie trwa wokół trasy budowa osiedli mieszkaniowych (łąki wilanowskie);
- na odcinku na wschód od ulicy Przyczółkowej pas terenu dla trasy przebiega po południowej stronie osiedla Powsinek i aż do Wisły przechodzi przez obszary rozproszonej zabudowy oraz tereny rolne (w większości nieużytkowane) Zawad i Kępy Zawadowskiej (w tym przecięcie koryta rzeki Wilanówki);
- po przekroczeniu Wisły i terenów nadbrzeżnych korytarz trasy przecina ulicę Wał Miedzeszyński w rejonie ulicy Ogórkowej, przebiegając przez tereny rolne z rozproszoną zabudową;
- na odcinku na wschód od ulicy Tawułkowej rezerwa dla przebiegu trasy utrzymywana jest w ciągu niezabudowanego pasa terenu pomiędzy Miedzeszynom a Falenicą;
- po przekroczeniu ulicy Patriotów w kierunku na wschód trasa wchodzi w otulinę Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, a w rejonie ulicy Cygańskiej przekracza granicę Parku, który rozciąga się aż do wschodniej granicy miasta;

- na terenie gminy Wiązowna korytarz trasy pozostaje w granicach otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego przecinając drogę krajową nr 17 (wylotową na Lublin) we wsi Majdan.

2.2.2. Istniejący przebieg dróg krajowych

Projektowana POW w granicach opracowania przecina siedem istniejących ulic podstawowego układu drogowego miasta Warszawy oraz drogę krajową nr 17 na terenie gminy Wiązowna.

Jest to następujący układ dróg:

- droga ekspresowa – (S) , którą jest droga krajowa nr 17
- ulice główne ruchu przyspieszonego – (GP) do których należą ulice Puławska, Przyczółkowa i Wał Miedzeszyński,
- ulica główna (G), do której należy ulica Patriotów (zachodnia)
- ulice zbiorcze – (Z) do których należy ciąg ulic Syta-Metryczna Bruzdowa oraz ulice Patriotów (wschodnia) i Izbicka.

Ponadto Trasa POW przechodzić będzie tunelem pod układem ulicznym Ursynowa, wzdłuż ulicy Płaskowickiej (główniej - G). Nad tunelem drogowym poprzecznie przechodzić będą dwie ulice główne –G (ulica Pileckiego i Rosoła), jedna ulica zbiorcza – Z (Al.KEN) oraz trzy ulice lokalne – L (ulica Dereniowa, Braci Wagów i Lanciego).

Niezależnie od wymienionych dróg w obszarze bezpośrednio przyległym do projektowanej trasy znajduje się sieć ulic dojazdowych obsługujących istniejące zagospodarowanie. Po stronie lewobrzeżnej są to nieliczne ulice na Wilanowie Zachodnim i Zawadach. Nieco gęstsza sieć znajduje się po stronie prawobrzeżnej. W szczególności dotyczy to powiązań pomiędzy Miedzeszynom a Falenicą, oraz rejonu Julianowa. W przeważającej części są to ulice o nawierzchni ziemnej.

2.3. Istniejące uwarunkowania realizacyjne

2.3.1. Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu.

W wyznaczonym pasie wg opracowania „Autostrada A-2 Warszawa (węzeł „Konotopa”) – Granica z Białorusią (odcinek w województwie warszawskim)” z roku 1996 r. opracowanego przez zespół mgr Marek Konopka, mgr inż. Julian Kołodziejczyk, mgr Ewa Pustoła Kozłowska, mgr inż. Michał Witwicki, mgr Stefan Woyda „Ocena Oddziaływania na środowisko kulturowe autostrady A-2 na odcinku Konotopa – Konik - wyznaczono 64 zadania. W paśmie tym zlokalizowano 8 stanowisk archeologicznych, wyznaczono również 8 punktów osadniczych wymagających sondażu weryfikacyjnych.

Przedstawione poniżej dane zostały uzyskane z pisma Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie z dnia 30.12.2005 r., znak WKZ.D.EMZ. Ogólne/41140-73/10298/05 w sprawie określenia statusu ochrony konserwatorskiej obiektów położonych na terenie gmin Wawer i Ursynów, uwzględnionych w ewidencji zabytków oraz z pisma Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie z dnia 17.10.2006r. znak: WKZ.D.US.SPR.OG./41140-60/8604/2006 aktualny wykaz obiektów wpisanych do rejestru zabytków figurujących w ewidencji zabytków zlokalizowanych na terenie dzielnic Wilanów, Wawer i Ursynów a także na terenie gminy Wiązowna

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Trasa koliduje z dwoma stanowiskami archeologicznymi.

Miejscowość	Charakterystyka obiektu	nr dokumentacji w systemie AZP	Rodzaj prac
Warszawa - Wilanów	osadnictwo neolit, wczesny okres wpływów rzymskich, wczesne średniowiecze	58-67 st.22	badania wykopaliskowe
Warszawa - Wawer	osadnictwo okresu halsztacko - lateńskiego	stanowisko poza rejestracją AZP (nowoodkryte)	badania wykopaliskowe

Według w/w opracowania – nie odkryto żadnych stanowisk archeologicznych o szczególnym znaczeniu. Większość stanowisk i punktów osadniczych wiąże się z osadnictwem starożytnym (neolit, brąz, hallstatt, ok. lateński i rzymski) natomiast nieliczne z wczesnym średniowieczem i okresem nowożytnym.

POW w analizowanym przebiegu trasy koliduje z terenem szczególnego nadzoru archeologicznego na odcinkach:

- od km 0+680 do km 1+840,
- od km 3+180 do km 3+430,
- od km 10+320 do km 10+520,
- od km 10+800 do km 10+990,
- od km 12+330 do km 18+520.

W rejonie analizowanej trasy – znajdują się zarówno obiekty znajdujące się w rejestrze zabytków jak i w ewidencji konserwatorskiej. Analizowany w w/w opracowaniu z 1996 roku obszar znajduje się 1000 m – czyli po 500 m od osi jezdni w każdą stronę. Na tym obszarze znalazło się 26 obiektów kulturowych.

Rodzaj obiektu	liczba
– krzyże przydrożne	8
– kapliczki przydrożne	5
– zespoły urbanistyczne	3
– cmentarze	2
– kościoły	1
– obiekt przemysłowy	1
– zespół dworsko – parkowy	1
– pozostałe obiekty zabytkowe	5
RAZEM	26

Cztery z nich są wpisane do rejestru zabytków.

Adres	Rodzaj obiektu	Opis obiektu	Kwalifikacja konserwatorska	
			Obiekt umieszczony w ewidencji konserwatorskiej	Obiekt wpisany do rejestru zabytków
Warszawa – Ursynów Natolin ul. Nowoursynowska	park pałacowy	fragment parku zespołu pałacowo parkowego Natolina	X	nr 647/65
Warszawa -Wawer Miedzeszyn ul Przewodowa 112	willa	willa podmiejska, mur. z dachem mansardowym krytym dachówką, ok 1925 r.	X	nr 1595/95
Warszawa – Wawer	willa	murowany dom bliźniaczy	X	nr 1402/89

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Adres	Rodzaj obiektu	Opis obiektu	Kwalifikacja konserwatorska	
			Obiekt umieszczony w ewidencji konserwatorskiej	Obiekt wpisany do rejestru zabytków
Falenica Dusznicka 64		przebudowany, w formie zamku 1.90.XX w.		
Warszawa - Wawer Falenica ul. Lokalna 57/59	willa z ogrodem	murowany drewniany w typie romantyczne-go zameczku	X	nr 1489/91

Wyżej wymienione obiekty architektoniczne, chronione rejestrem zabytków nie są bezpośrednio zagrożone przebiegiem POW.

2.3.2. Warunki geologiczne

Projektowany odcinek POW od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” położony jest na obszarze kredowej Niecki Warszawskiej i trzeciorzędowej Niecki Mazowieckiej, przykrytych osadami czwartorzędowymi.

Podłoże czwartorzędu wzdłuż projektowanej obwodnicy stanowią ilaste osady pliocenu (trzeciorzęd), wykształcone w postaci różnokolorowych „pstrych” ilów i ilów pylastych w stanie twaroplastycznym i półzwartym. Ich miąższość zmienia się od kilkudziesięciu do ponad 100 metrów, co wynika z morfologii powierzchni stropu osadów pliocenu (zarazem spągu czwartorzędu), która ukształtowana została przez procesy glacitektoniczne w czasie zlodowaceń oraz przez działalność erozyjną rzek w czasie interglacjałów.

W rejonie projektowanych prac na Wysoczyźnie Warszawskiej strop pliocenu występuje na rzędnych od około 60 do 80 m n.p.m, w Dolinie Wisły na rzędnych od około 75 ÷ 20 m n.p.m, a na Wysoczyźnie Wołomińskiej na 30 m n.p.m.

Zarówno po lewej, jak i prawej stronie Wisły istnieją zagłębienia w powierzchni pliocenu o kierunku N-S, ciągnące się wzdłuż Wisły, o szerokości dochodzącej do kilkuset metrów, wypełnione osadami czwartorzędu.

Tak ukształtowana powierzchnia trzeciorzędu przykryta została kompleksem osadów czwartorzędowych, budujących główne jednostki geomorfologiczne przez które przebiega trasa projektowanej obwodnicy.

Charakterystyczną cechą osadów czwartorzędu w rejonie lokalizacji opiniowanego odcinka obwodnicy jest bardzo zmienna (od kilkudziesięciu do ponad 192 m) miąższość osadów, będąca wynikiem złożonej akumulacji glacialnej oraz zróżnicowanych procesów denudacyjno-erozyjnych, związanych z nasuwaniem i recesją lądolodu. Największe miąższości utworów czwartorzędowych stwierdzono w głębokich zagłębieniach stropu pliocenu o charakterze rynien lodowcowych uformowanych pomiędzy Wilanowem, a Zawadami (ponad 190 m) i Miedzeszynom, a Ossowem (ponad 136 m).

Czwartorzędowe osady, na których zbudowany zostanie analizowany odcinek obwodnicy reprezentowane są przez utwory plejstocenu i holocenu.

W profilu geologicznym przeważają plejstoceniowe, naprzemianległe, miąższe warstwy glin zwałowych i innych osadów lodowcowych (piaski, żwiry i głązy lodowcowe) i wodnolodowcowych (piaski, żwiry, ily, mułki) i zastoiskowych (muły, ily, piaski mułkowate), pochodzące z okresu czterech zlodowaceń: najstarszego, południowopolskiego, środkowopolskiego i północnopolskiego, rozdzielone osadami rzecznyymi trzech interglacjałów: kromerskiego, mazowieckiego (wielkiego) i emskiego i zlodowacenia północnopolskiego. W obniżeniach stropu pliocenu stwierdzono występowanie piaszczystych osadów preglacjału.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Osady preglacjalne występują w sposób nie ciągły. Reprezentowane są przez piaski o różnej granulacji ze żwirami przechodzące ku górze w mułki lub ility piaszczyste o miąższości do 30 m.

Utwory najstarszego zlodowacenia stwierdzono w ww. rynnach lodowcowych. Reprezentowane są przez: wodnolodowcowe piaski ze żwirami oraz trzy warstwy glin zwałowych rozdzielonych lokalnie utworami zastoiskowymi. W rynnach występują także osady interglacjalne kromerskiego, reprezentowane przez wysegregowane piaski i żwiry w spągu oraz piaski drobne, pyły i mułki w stropie. Miąższość tych osadów waha się od kilkunastu do 50 metrów.

Zlodowacenie południowopolskie pozostawiło na terenie Warszawy trzy poziomy glin zwałowych, rozdzielone piaszczysto-żwirowymi oraz zastoiskowymi osadami interstadialnymi, o miąższości dochodzącej do kilkudziesięciu metrów. Osady te zachowały się w głębokich dolinach uformowanych w interglacjale kromerskim.

Na początku interglacjalnego mazowieckiego nastąpił okres tworzenia się doliny Wiły i jej najgłębszego wcięcia w podłoże. Wisła uformowała szeroką dolinę, w której rozpoczęła się sedymentacja osadów klasycznych w czterech cyklach sedymentacyjnych. Dolinę wypełniły kolejno: żwiry i pospółki z otoczkami, piaski średnie i drobne, których miąższość osiąga ok. 40 m. Osady interglacjalne stwierdzono także na wysoczyźnie, gdzie ich miąższość dochodzi do ok. 20 m.

Gdzieniedzie w dolinie, na osadach interglacjalnych zachowały się gliny zwałowe stadiału maksymalnego zlodowacenia środkowopolskiego o zróżnicowanej miąższości.

Na wysoczyźnie wyróżnia się osady dwóch stadiałów (maksymalny i mazowiecko-podlaski) i jednego interstadialu (pilicki) zlodowacenia środkowopolskiego. Stadiał maksymalny rozpoczyna seria ility (ilty warwowe) i pyłów zastoiskowych, osiągająca miąższość 45 m. Utwory te osadzały się w rozległych rozlewiskach, na dnach dolin.

Powyżej serii ility występuje glina zwałowa stadiału maksymalnego, widoczna w zboczu Skarpy Wiślanej.

Z interstadialu pilickiego pochodzą osady piaszczysto-żwirowe, wypełniające zagłębienia wyerodowane w powierzchni glin. Osiągają one miąższość 10 m i przykryte są kompleksem naprzemianległych osadów zastoiskowych, wodnolodowcowych i lodowcowych stadiału mazowiecko-podlaskiego. Kompleks ten reprezentują ility, mułki i piaski zastoiskowe, gliny zwałowe, piaski i żwiry wodnolodowcowe.

Osady interglacjalne emskiego wykształcone są w facji rzecznej i jeziornej. W okresie tego interglacjalnego nastąpiło wcięcie doliny Wisły do ok. 40 m i poszerzenie jej do ok. 11 km., po czym nastąpił okres intensywnej akumulacji osadów rzecznych. Dolinę Wisły wypełniły żwiry, i różnoziarniste piaski rzeczne, które w rejonie opiniowanego odcinka obwodnicy osiągają miąższość od ok. 4 do ok. 25 m.

Obniżenia bezodpływowe i rynny na wysoczyźnie wypełniają osady jeziorne: gytie, kreda jeziorna, torfy, mułki i piaski.

W okresie zlodowacenia północnopolskiego łądolód nie objął swym zasięgiem terenu Warszawy, ale zablokował odpływ wód w kierunku północnym. W ten sposób powstało jezioro zastoiskowe (zastoisko warszawskie), które swym zasięgiem objęło także dolinę Wisły uformowaną w interglacjale emskim. W zastoisku tworzyły się spoiste, silnie wapniste ility warwowe, pyły i drobne piaski.

Podczas cofania się łądolodu osady zastoiskowe w opiniowanym rejonie zostały praktycznie wyerodowane i zastąpione piaskami i żwirami rzeczno-jeziornymi (stadiał główny zlodowacenia północnopolskiego), które budują tarasy nadzalewowe Wisły (otwocki, falenicki i praski). Całkowita miąższość osadów klastycznych z tego okresu waha się od ok. 4 m do ok. 10 m.

Na rozległych, płaskich powierzchniach tarasów nadzalewowych w wielu miejscach występują piaski eoliczne, często w postaci wałów wydmowych.

Na przełomie plejstocenu i holocenu w dolinie Wisły osadziła się kilkudziesięciu centymetrowa warstwa utworów lessopodobnych i nieco grubsza warstwa piaszczystych eluwiów.

Następnie wody powodziowe Wisły uformowały szeroką dolinę (4,5 km), w której rzeka utworzyła tarasy zalewowe: wyższy i niższy.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Taras zalewowy wyższy (praski) zlokalizowany po obu stronach rzeki, budują holocenijskie piaski rzeczne przykryte mułkami piaszczystymi (mady lekkie) i mułkami ilastymi (mady ciężkie). Miąższość tych osadów nie przekracza 10 m.

Taras zalewowy niższy zlokalizowany po obu stronach rzeki budują holocenijskie piaski oraz ropy i mułki, miejscami z domieszką piasków (mady). Osady te budują także mielizny i kępy.

Cechą osadów czwartorzędowych budujących tarasy zalewowe Wisły jest duża zmienność litologiczna, zarówno w pionie, jak i w poziomie oraz zróżnicowana miąższość.

W budowie podłoża projektowanej inwestycji lokalnie występują grunty nasypowe (wały przeciwpowodziowe i nasypy drogowe) o zróżnicowanym składzie i własnościach geotechnicznych oraz miąższości.

Trasa projektowanej obwodnicy położona jest na obszarze dwóch głównych zbiorników wód podziemnych:

- zbiornik czwartorzędowy – GZWP nr 222 Doliny Środkowej Wisły (Warszawa-Puławy), związany z doliną Wisły. Z racji swej zasobności podlega ochronie. Trasa obwodnicy położona jest na obszarze ochrony zwykłej wód tego zbiornika,
- zbiornik trzeciorzędowy o charakterze porowym - GZWP nr 215A o nazwie Subniecka Warszawska, związany z piaszczystymi osadami oligocenijskimi. Wody tego zbiornika izolowane są od poziomu czwartorzędowego ponad 100 m miąższości warstwą ropy pstrych plicenu.

W ramach inwestycji wykonano następujące opracowania:

1. Projekt Robót Geologicznych dla potrzeb określenia warunków geologiczno-inżynierskich posadowienia obiektów budowlanych Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” (bez węzła) do węzła „Lubelska” (bez węzła) – od km 0+300 do km 0+880 oraz od km 3+455 do km 18+950 bez odcinka tunelowego w km 0+880 - 3+455, dzielnica: Warszawa – Ursynów, Warszawa – Wilanów, Warszawa – Wawer – powiat: m.st. Warszawy; gmina: Wiązowna – powiat: otwocki; województwo: mazowieckie.
Projekt został przekazany do zaopiniowania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział Warszawa w dniu 31.08.2012 r. Pozytywnie zaopiniowany (po wprowadzeniu uzupełnień i poprawek) projekt został przekazany do zatwierdzenia przez Organ Administracji Geologicznej – Ministerstwo Środowiska, w dniu 09.10.2012 r.
2. Projekt Robót Geologicznych dla potrzeb określenia warunków geologiczno-inżynierskich posadowienia tunelu w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy, dzielnica: Warszawa – Ursynów, powiat: m.st. Warszawy; województwo: mazowieckie.
Projekt, po pozytywnym zaopiniowaniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział Warszawa, w dniu 22.10.2012r. został przekazany do Inwestora. Natomiast Inwestor (GDDKiA) przekazał w/w projekt do zatwierdzenia.

2.4. Ukształtowanie trasy drogowej:

2.4.1. Układ komunikacyjny – analiza powiązań drogi krajowej z innymi drogami publicznymi:

Podstawowe założenia projektowania POW to:

- przeprowadzenie trasy w tunelu pod Ursynowem,
- zachowanie w rejonie Skarpy Warszawskiej warunków wymaganych dla stref ochrony systemu przyrodniczego,
- uwzględnienie aspektów ekologicznych przy przekraczaniu doliny Wisły,
- zminimalizowanie skutków uciążliwości dla mieszkańców Miedzeszyna i Falenicy w rejonie ulicy Patriotów,
- zminimalizowanie skutków przejścia przez obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Dla projektowanego odcinka POW pomiędzy węzłem „Puławska” a węzłem „Lubelska” przyjęto następującą zasadę przekroju:

- 2 x 3 pasy ruchu + pas awaryjny na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, za wyjątkiem odcinka – przeprawa przez Wisłę, gdzie planuje się 2x4 pasy ruchu,

Szczegółowe parametry techniczne projektowanego odcinka drogi przedstawiają się następująco:

- klasa techniczna S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa 80 km/h,
- nośność 115 kN/oś,
- całkowicie ograniczona dostępność,
- jezdnie główne:
 - szerokość pasa ruchu 3,5 m
 - szerokość pasa awaryjnego 2,5 m (w tunelu pod Ursynowem – 3,0 m)
 - szerokość opasek wewnętrznych 0,5 m
 - szerokość pasa rozdziału 4,0 m (na odcinku od węzła „Ursynów Wschód” do węzła „Czerniakowska-Bis” – 11,0 m)
- łącznice P1:
 - szerokość jezdni 4,5 m
 - szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m
 - szerokość opaski zewnętrznej 1,0 m
- łącznice P2:
 - szerokość jezdni 7,0 m
 - szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m
 - szerokość opaski zewnętrznej 0,5 m
- łącznice P3:
 - szerokość jezdni 7,0 m
 - szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m
 - szerokość pasa awaryjnego 2,0 m
- łącznice P4:
 - szerokość jezdni 7,0 m
 - szerokość opasek 1,0 m

Pas awaryjny występuje wzdłuż całej trasy za wyjątkiem mostu na Wiśle i estakady w Mazowieckim Parku Krajobrazowym, gdzie zastosowane są opaski zewnętrzne o szerokości 1,0 m.

Szerokość w liniach rozgraniczających na trasie wynosi około (wg obecnego rozpoznania):

- od węzła „Puławska” do węzła „Ursynów-Wschód” 85 ÷ 130 m
- od węzła „Ursynów-Wschód” do węzła „Przyczółkowa” 70 – 165 m
- od węzła „Przyczółkowa” do węzła „Wał Miedzeszyński” 90 - 120 m

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

- od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Patriotów” 90 - 110 m
- od węzła „Patriotów” do węzła „Lubelska” 90 - 110 m.

Szerokości te są w granicach maksymalnych z przedziałów w rejonie węzłów oraz w rejonie lokalizacji zbiorników retencyjnych związanych z odwodnieniem trasy, na odcinku drogowym – szerokość 70 – 90 m.

Podane szerokości pasa drogowego będą podlegać weryfikacji i uszczegółowieniu w ramach prac nad projektem budowlanym i mapą podziału nieruchomości.

Trasa POW projektowana jest w korytarzu rezerwowanym w dotychczasowych planach zagospodarowania na cele komunikacyjne. Linie rozgraniczające przyjęte zostały zgodnie z korytarzem ustalonym w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy

Na analizowanym odcinku trasa posiada 7 węzłów, w tym 5 węzłów z podstawowym układem drogowym (ulice Puławska, Przyczółkowa, Wał Miedzeszyński, Patriotów i droga Lubelska), oraz tzw. węzeł „Ursynów” podzielony na dwie części „Zachód” i „Wschód”, który daje możliwość wjazdu i wyjazdu z obszaru w kierunku wschodnim i zachodnim. (Węzły „Puławska” i „Lubelska” nie są objęte tym opracowaniem)

Węzeł „Ursynów” jest to powiązanie trasy POW z Ursynowem poprzez ulicę Płaskowickiej. Łącznice węzła „Ursynów Zachód” wprowadzone są w ulicę Płaskowickiej na skrzyżowaniu z ulicą Ghandi a łącznice węzła „Ursynów Wschód” dostępne są poprzez skrzyżowanie z ulicą Rosoła. Nietypowość tego węzła nie pozwalają na określenie odległości od węzłów sąsiadujących. Zapewnione są normatywne odległości pomiędzy kolejnymi wyłączeniami i kolejnymi włączeniami.

W koncepcji programowej POW pomiędzy ulicą Puławską a drogą nr 17 przyjęto następujące rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe:

- nad ulicą Puławską trasa przebiega na estakadzie. Po obniżeniu niwelety drogi do poziomu terenu w dalszym jej przebiegu niweleta bezpośrednio przechodzi w wykop.
- Na całej długości odcinka wzdłuż zabudowy wielorodzinnej Ursynowa trasa prowadzona jest w tunelu od km 0+880 do km 3+455.
Ze względu na ochronę przed uciążliwością komunikacyjną jako rozwiązanie przyjęto tunel długi, liczący 2575 m, którego portal zachodni zlokalizowany jest w odległości 800 m od ulicy Puławskiej.
- Portal wschodni tunelu zbiega się z koroną Skarpy Warszawskiej. Wzdłuż tunelu po jego stronie północnej przebiega ulica Płaskowickiej przedłużona w kierunku Wilanowa
- po wyjściu ze skarpy niweleta trasy przebiega na estakadzie, której konstrukcja zapewnia skrajnię dla ruchu pieszego, rowerowego a także zabezpiecza warunki dla funkcjonowania podskarpowego korytarza ekologicznego;
- przez obszar Wilanowa Zachodniego na odcinku około 1 km trasa przechodzi w poziomie terenu +1/2. Projektowane ulice na obszarze Wilanowa Zachodniego („Miasteczko Wilanów”) projektowane są w obniżeniach, pod trasą POW, teren -1/2;
- ulicę Przyczółkową przekracza się na estakadzie
- przez teren Zawad trasa przebiega najpierw w nasypie a następnie w poziomie terenu łącznie na odcinku około 1 km, po czym niweleta podniesiona jest na poziom +1 dla przekroczenia mostem rzeki Wilanówki. Zapewniona jest po zachodniej stronie mostu skrajnia dla przeprowadzenia ulicy Ruczaj;
- po przekroczeniu Wilanówki odcinek trasy na obszarze Kępy Zawadowskiej o długości około 900 m prowadzony jest w poziomie terenu aż do rejonu węzła z projektowaną ulicą Czerniakowską-Bis (węzeł nie jest objęty opracowaniem – jedynie przewidywana jest rezerwa terenu). Ulica Syta przeprowadzona jest na estakadzie nad trasą. Następnie niweleta trasy POW prowadzona jest na nasypie aż do przyczółków mostu na Wiśle. W ciągu przebiegu na nasypie zaprojektowane są obiekty dla

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

przeprowadzenia pod trasą ulicy Czerniakowskiej-Bis.

Dla ulicy Włóki i bocznicy kolejowej do EC Siekierki zapewniona jest skrajnia pod mostem na Wiśle;

- po przekroczeniu Wisły – od przyczółków mostu aż do estakady nad ulicą Wał Miedzeszyński trasa przebiega na nasypie. Ulica Ogórkowa przeprowadzona jest pod estakadą trasy głównej;
- na odcinku pomiędzy węzłami „Wał Miedzeszyński” i „Patriotów” trasa na długości około 2300 m prowadzone jest w poziomie terenu. Ulica Mozaikowa przechodzi na estakadzie nad trasą POW;
- w węźle „Patriotów” niweleta trasy przebiega w wykopie pod istniejącą linią kolejową.
- od węzła „Patriotów” na wschód trasa aż do Mazowieckiego Parku Krajobrazowego przechodzi na odcinku około 2200 m w poziomie terenu. Ulica Izbicka przeprowadzona jest na estakadzie;
- w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego projektuje się dwie estakady. Pierwsza z nich o długości około 1600 m przechodzi przez teren projektowanego rezerwatu Biały Ług, omijając od strony północnej Jezioro Torfy. Następnie po przejściu około 700 m w poziomie terenu projektuje się drugą estakadę o długości około 400 m do wschodniej granicy MPK;

Poszczególne węzły zaprojektowano następująco:

- 1. Węzeł „Przyczółkowa” jest dwupoziomowy. Trasa POW poprowadzona jest na estakadzie nad ulicą Przyczółkową. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie terenu na skrzyżowaniu osygnalizowanym typu „karo”.
- 2. Węzeł „Wał Miedzeszyński” zaprojektowano jako dwupoziomowy. Trasa POW poprowadzona jest na estakadzie nad ulicą Wał Miedzeszyński. Relacje ruchu z północy i południa w kierunku na zachód prowadzone są za pomocą bezkolizyjnych łącznic, natomiast w kierunku na wschód ruch prowadzony jest poprzez skrzyżowania osygnalizowane, w poziomie jezdni ulicy Wał Miedzeszyński.
- 3. Węzeł „Patriotów” jest węzłem dwupoziomowym. Trasa POW poprowadzona jest w wykopie pod ulicami Patriotów i linią kolejową. Wymiana ruchu odbywa się w poziomie jezdni ulic Patriotów (wschodniej i zachodniej) na rondach.

Oprócz w/w węzłów z podstawowym układem drogowym projektuje się

Węzeł „Ursynów” podzielony na dwie części: „Ursynów - Zachód”

i „Ursynów - Wschód”, które umożliwiają wjazd i wyjazd z całego pasma Ursynów-Natolin na trasę POW w kierunku zachodnim i wschodnim. Rozwiązania są następujące:

- Węzeł „Ursynów - Zachód” dostosowany do tunelu posiada dwie łącznice wyprowadzone z jezdni głównych trasy po zachodniej stronie węzła „Puławska”, i wprowadzone do skrzyżowania ulic Płaskowickiej-Ghandi. Umożliwiają wjazd i wyjazd w kierunku zachodnim. Łącznice poprowadzone są w poziomie terenu nad łącznicami węzła „Puławska” projektowanymi w poziomie „-1”.
- Węzeł „Ursynów - Wschód” są to dwie łącznice pozwalające na powiązania z kierunkiem wschodnim. Wyprowadzone są z jezdni głównych trasy u podnóża Skarpy i włączone do przedłużenia ulicy Płaskowickiej.

2.4.2. Powiązania z innymi drogami względnie z układem dróg, dostępność.

Obsługa terenów położonych w otoczeniu trasy odbywa się wyłącznie poprzez węzły drogowe.

Kontakty pomiędzy terenami położonymi po obu stronach trasy zapewnione są wzdłuż całego jej odcinka będącego przedmiotem koncepcji.

Na terenie dzielnicy Ursynów nie występuje problem przecięcia terenu przez trasę, ponieważ na całym przebiegu POW prowadzona jest w tunelu.

W obszarze dzielnicy Wilanów powiązania poprzeczne zapewniają projektowane ulice na Wilanowie Zachodnim, oraz istniejące ulice Ruczaj, Syta i Włóki. Prowadzone są na obiektach nad lub pod trasą POW i łączą się z siecią ulic w obszarze. Wzdłuż trasy POW dla obsługi terenów przyległych i połączenia istniejących dróg zaprojektowano drogi serwisowe obsługujące tereny przyległe do drogi ekspresowej.

Na terenie dzielnicy Wawer rolę poprzecznych powiązań pełnią ulice Ogórkowa, Mozaikowa oraz Izbicka. Ulica Ogórkowa przechodzi pod trasą, a Mozaikowa i Izbicka na wiaduktach nad trasą POW. Ze względu na brak układu ulic lokalnych w rejonie trasy projektuje się odcinkowo od rejonu węzła „Wał Miedzeszyński” w kierunku ulicy Izbickiej drogi serwisowe równoległe do trasy. Niezależnie od wymiany powiązań rezerwuje się teren dla przeprowadzenia w przyszłości nad trasą wiaduktów w ciągu ulic Tawułkowej, Zabawnej i Trakt Napoleoński.

Poza problemami obsługi komunikacją kołową – rozwiązane zostały również sprawy ciągów pieszych spacerowych, rowerowych i ekologicznych, poprzez zaprojektowanie trasy POW w miejscach gdzie to było niezbędne na estakadach. Dotyczy to przede wszystkim Ciągu Podskarpowego oraz Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Wzdłuż całej trasy POW zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy.

Projektowana trasa POW powiązana będzie z istniejącym układem drogowym za pomocą węzłów drogowych. Trasa będzie powiązana z następującymi drogami:

- węzeł „Puławska” ul. Puławska - droga krajowa nr 79 (poza zakresem opracowania)
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Indiry Gandhi - droga gminna
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Płaskowicka - droga gminna
- węzeł „Przyczółkowa” ul. Przyczółkowa - droga wojewódzka nr 724
- węzeł „Czerniakowska-bis” proj. droga Czerniakowska-bis (poza zakresem opracowania)
- węzeł „Wał Miedzeszyński” ul. Wał Miedzeszyński - droga wojewódzka nr 801
- ul. Ogórkowa - droga gminna
- węzeł „Patriotów” ul. Patriotów - droga powiatowa
- węzeł „Lubelska” (poza zakresem opracowania) - droga krajowa nr 17, autostrada A2

2.5. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

2.5.1. Zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu,

W trakcie wykonywania inwestycji konieczne będą przebudowy infrastruktury technicznej.

Likwidacja powstałych kolizji obejmuje:

- likwidację kolizji z gazem
- likwidację kolizji z sieciami cieplnymi
- likwidację kolizji z wodociągami
- likwidację kolizji z kanałami
- likwidację kolizji z rowami melioracyjnymi

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

- likwidację kolizji z sieciami elektroenergetycznymi
- likwidację kolizji z sieciami telekomunikacyjnymi

W kolizji z projektowaną trasą POW znajduje się 58 budynków zabudowy niskiej.

2.5.2. Obiekty inżynierskie

KONCEPCJA PROGRAMOWA

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Obiekt	Przeszkoda	Długość obiektu	Rozpiętość przeseł	Szerokość obiektu	Schemat statyczny	Rodzaj konstrukcji nośnej	Ilość podpór	Sposób posadowienia
WL 01-01 Węzeł Ursynów Zachód	Łącznica węzła Ursynów Zachód	81 m	20,0m+28,0m+33,0m	13,95 m	Belka ciągła	Konstr. kablobetonowa	4	Pale wielkośrednicowe
WL 01-02 węzeł Ursynów Zachód	Łącznica węzła Ursynów Zachód	124,0 m	32,0m+40,0m+29,0m+23,0m	14,30 m	Belka ciągła	Konstrukcja kablobetonowa	5	Pale wielkośrednicowe
Kładka dla pieszych KL 03-01 w ciągu ul. Nowoursynowskiej	Łącznica ul. Rosoła, POW, droga lokalna	35,0 m	35,0 m	4,62 m	Belka swobodnie podparta	Przestrzenna kratownica stalowa	2	Pale wielkośrednicowe / posadowienie bezpośrednie
WD 03-02 w ciągu ul. Płaskowickiej	Chodnik i ścieżka rowerowa	18,0 m	18,0 m	22,0 m	Rama jednonawowa	Konstrukcja żelbetowa	2	Pale wielkośrednicowe
WL 03-03 w ciągu łącznicy węzła Ursynów Wschód	POW	328,0 m	32+40+40+48+48+48+40+32 m	14,0 m	Belka ciągła	Konstrukcja żelbetowa	9	Pale wielkośrednicowe
WG 03-04 w ciągu POW	Chodnik i ścieżka rowerowa	18,0 m	18,0 m	45,77 m	Rama jednonawowa	Konstrukcja żelbetowa	2	Pale wielkośrednicowe
WG 03-05 w ciągu POW	Ul. Zdrowa	18,0 m	18,0 m	48,2 m	Rama jednonawowa oparta na wannie szczelnej	Konstrukcja żelbetowa	2	Ściany szczelinowe
WG 03-06 w ciągu POW	Al. Rzeczpospolitej, chodniki, ścieżki rowerowe, linia tramwajowa	45,0 m	24,0 + 21,0 m	2+22,40 m	Belka ciągła	Konstrukcja żelbetowa	3	Ściany szczelinowe

KONCEPCJA PROGRAMOWA

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

WG 03-07 w ciągu POW	Ul.Przyczółkowa	126,0 m	27,0 + 36,0 + 36,0 + 27,0 m	42,80 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-betonowa	5	Pale wielkośrednicowe
MG 03-08 w ciągu POW	Rzeka Wilanówka	105,0 m	30,0 + 45,0 + 30,0 m	45,60 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-betonowa	4	Pale wielkośrednicowe
WG 03-09 w ciągu ul.Syta	POW	84,0 m	18,0 + 24,0 + 24,0 + 18,0 m	15,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja kablobetonowa	5	Pale wielkośrednicowe
WG 03-10 w ciągu POW	Ul. Czerniakowska bis	72,0 m	21,0 + 30,0 + 21,0 m	46,0 m (23,5+23,5 m)	Belka ciągła	Konstrukcja kablobetonowa	4	Pale wielkośrednicowe
MG 04 w ciągu POW	Rzeka Wisła	1024,0 m	68+84+84+108+168+168+108+84+84+68 m	46,20 m	Belka ciągła	Sprężona skrzynka betonowa	11	Pale wielkośrednicowe
WG 05-01 w ciągu POW	Ul.Ogórkowa	18,0 m	19,28 m	65,80 m	Ramownica	Konstrukcja płytowa z wykorzystaniem belek strunobetonowych typu Kujan	2	Pale wielkośrednicowe
WG 05-02 w ciągu POW	Ul.Wał Miedzeszyński	50,0 m	25,0 + 25,0 m	48,0 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona – blachownice stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostu	3	Pale wielkośrednicowe
WD 05-03 w ciągu	POW	84,0 m	18,0 + 24,0 + 24,0 + 18,0 m	15,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja	5	Pale

KONCEPCJA PROGRAMOWA

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

ul.Mozaikowej						kablobetonowa		wielkośrednicowe
WD 05-04 w ciągu ul.Patriotów	POW	66,20 m	15,90 + 18,10 + 19,60 + 12,60 m	26,85 m	Ramownica	Płytowa	3 + 2 podparcia na wannie szczelnej	Ściany szczelinowe
WK 05-05 w ciągu linii kolejowej	POW	66,2 m	15,90 + 18,10 + 19,60 + 12,60 m	10,76 m	Ramownica	Konstrukcja płytowa z wykorzystaniem belek stalowych typu HEB	3 + 2 podparcia na wannie szczelnej	Ściany szczelinowe
WD 05-06 w ciągu ul.Patriotów	POW	66,2 m	15,90 + 18,10 + 19,60 + 12,60 m	20,95 m	Ramownica	Płytowa	3 + 2 podparcia na wannie szczelnej	Ściany szczelinowe
WD 05-07 w ciągu ul.Izbickiej	POW	84,0 m	18,0 + 24,0 + 24,0 + 18,0 m	15,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja kablobetonowa	5	Pale wielkośrednicowe
WL 05-08 węzeł Wał Miedzeszyński	POW	101,0 m	23,0 + 33,0 + 25,0 + 20,0 m	12,25 m	Belka ciągła	Konstrukcja kablobetonowa	5	Pale wielkośrednicowe
WG 06-01 w ciągu POW	Mazowiecki Park Krajobrazowy	320,0 m	55,0 + 3x70,0 + 55,0 m	33,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-	6	Pale wielkośrednicowe

KONCEPCJA PROGRAMOWA

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

						betonowa		
WG 06-02 w ciągu POW	Mazowiecki Park Krajobrazowy	530,0 m	55,0 + 6x70,0 m + 55,0 m	33,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-betonowa	9	Pale wielkośrednicowe
WG 06-03 w ciągu POW	Mazowiecki Park Krajobrazowy	530,0 m	55,0 + 6x70,0 + 55,0 m	33,20 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-betonowa	9	Pale wielkośrednicowe
WG 06-04 w ciągu POW	Mazowiecki Park Krajobrazowy	380,0 m	40,0 + 6x50,0 + 40,0 m	48,8 m	Belka ciągła	Konstrukcja zespolona stalowo-betonowa	8	

2.5.3. Tunel

Projektowany obiekt – tunel, stanowi element zadania inwestycyjnego o nazwie: „Budowa drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy odc. węzeł Puławska – węzeł Lubelska”. Inwestycja, w odniesieniu do tunelu, obejmuje wykonanie tunelu drogowego dwunawowego z jezdniami jednokierunkowymi o szerokości 14,25 m lub 14,5 m w zależności od wariantu (3 x 3,5m pas ruchu + 3,5m pas awaryjny możliwy do zamiany na 4 pas ruchu + 0,25m opaska techniczna lub 3 x 3,5m pas ruchu + 3,75m pas awaryjny przystosowany do wykorzystania jako 4 pas ruchu + 0,25m opaska techniczna). Po obu stronach jezdni zlokalizowane są drogi ewakuacyjne o szerokości 1,0 m. Tunel drogowy zlokalizowany jest w ciągu drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy odc. węzeł Puławska – węzeł Lubelska od km 0+880 do km 3+455 (wstępny kilometr). Długość całkowita ok. 2575 m. Tunel przeprowadza drogę ekspresową S2 pod m.in. ulicami Pileckiego, Stryjeńskich, Braci Wagów, Al. KEN, Franciszka Lanciego i Jana Rosoła oraz pod I linią metra warszawskiego.

Zagospodarowanie terenu nad tunelem to oprócz układu dróg poprzecznych tereny zielone których rozwiązania architektoniczno – krajobrazowe zostaną uzgodnione z miastem stołecznym Warszawa. Użytkownikami obiektu będą wyłącznie pojazdy zmechanizowane dopuszczone stosownymi przepisami do poruszania się po drodze ekspresowej oraz personel obsługi obiektu.

Tunel klasyfikujemy jako tunel: drogowy, płytki, wykonywany metodami odkrywkową i przeciskową w wariantcie I rozwiązań konstrukcyjnych lub metodą mediolańską (podstropową i przeciskową w wariantcie drugim rozwiązań konstrukcyjnych , dwunawowy, o konstrukcji żelbetowej.

Przekrój poprzeczny tunelu ma kształt ramy dwunawowej.

Tunel będzie posiadał poprzeczne przejścia ewakuacyjne pomiędzy komorami. Rozwiązanie wysokościowe i geometryczne wynikają z projektowanej niwelety drogi i warunków terenowych oraz istniejącego zagospodarowania terenu – tunelu I linii metra.

Obiekt projektowany:

- Konstrukcja tunelu drogowego: żelbetowa.

Wariant I – rama dwunawowa żelbetowa zamknięta.

Wariant II - rama dwunawowa żelbetowa otwarta ze ścianami wykonanymi w technologii ścian szczelinowych oraz rygłem monolitycznym

- Konstrukcja przejścia ewakuacyjnego między komorami tunelu: żelbetowa – otwory konstrukcyjne w ścianie środkowej .

- Długość: L =2575 m

- Zewnętrzne gabaryty tunelu : od 35,5 m do 37,2 w zależności od wariantu

- Szerokość użytkowa przekroju typowego w jednej nawie: od 16,25 m do 16,75:

w tym 3 x 3,5m pas ruchu + 3,5m pas awaryjny możliwy do zamiany na 4 pas ruchu + 0,25m opaska techniczna lub 3 x 3,5m pas ruchu + 3,75m pas awaryjny przystosowany do wykorzystania jako 4 pas ruchu + 0,25m opaska techniczna + drogi ewakuacyjne min. 2x1,0 m.

- Klasa drogi: „S”

- Wysokość skrajni drogi: min 4,70 m

Konstrukcję nośną tunelu stanowi:

Wariant I – rama dwunawowa żelbetowa zamknięta o ścianach grubości wstępnie 1 m i rygła wykonanych z betonu mostowego B 35.

Wariant II - rama dwunawowa żelbetowa otwarta ze ścianami wykonanymi w technologii ścian szczelinowych o wstępnej grubości 1,0 m wykonanych z betonu hydrotechnicznego B 35 o wodoszczelności W8 oraz rygła monolitycznego wykonanego z betonu mostowego B 35. Dodatkowo na całej długości okładziny prefabrykowane żelbetowe.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Zaprojektowano powłokę hydroizolacyjną ramy tunelu z termozgrzewalnej folii PCV o gr.2 mm lub izolacji termozgrzewalnej gr 5 mm..

Konstrukcja nawierzchni jezdni w tunelu zostanie wykonana jako nawierzchnia sztywna z betonu cementowego B 45, dyblowana – szczegóły konstrukcji nawierzchni zawarte będą w projekcie branży drogowej. Na drogach ewakuacyjnych nawierzchnia poliuretanowo – epoksydowa o grubości 5 mm

W tunelu projektuje się nisze sygnalizacyjne rozłożone po jednej stronie w odstępach wstępnie max 100,0 m od portalu ; następnie co 150,0 m . Nisze rozmieszczone będą w środku odległości między przejściami ewakuacyjnymi międzykomorowymi tunelu..

Na przeciw każdej niszy sygnalizacyjnej znajdującej się na zewnętrznej ścianie nawy tunelu umieszczono na wewnętrznej ścianie nisze hydrantowe zawierające hydrant nadziemny. Dodatkowe hydranty zlokalizowane są również przy portalach tunelu.

Odwodnienie powierzchniowe realizowane jest przez spadek poprzeczny jezdni jednostronny do krawężnika.

Następnie odprowadzenie wody deszczowej, rozlanych benzyn lub olejów napędowych z powierzchni jezdni odbywa się poprzez zastosowanie odwodnień liniowych z rynien szczelinowych $\varnothing 250$ na całej długości tunelu. Zastosowanie tego systemu uniemożliwia w przypadku wystąpienia pożaru, rozprzestrzenianie się ognia wzdłuż ciągu głównego. Na początku oraz na końcu instalacji znajduje się studzienka umożliwiająca czyszczenie.

Całość jest podłączona do projektowanej kanalizacji deszczowej rozdzielającej system odbioru wód na:

- system I: odbiór wód z systemu drenażowego – poprzez przepompownię zrzut do odbiornika – kanalizacji
- system II: odbiór wód z systemu kanału deszczowego – system uwzględniający przejęcie wód z utrzymania tunelu, akcji gaśniczej, zdarzenia losowego związanego z rozszczelnieniem zbiornika w pojeździe. Wody z systemu przed pompowaniem i zrzutem rozdzielone od substancji niebezpiecznych w systemie separatorów. Substancje niebezpieczne gromadzone są w zbiorniku bezodpływowym opróżnianym przez upoważnione służby.
- system III zewnętrzny dla budynków technicznych: odbiór wód drenażowych, deszczowych z budynków technicznych (stacje trafo i pomieszczenia sterownicze)

Projektuje się dylatację szczelną betonowanych segmentów z taśmy dylatacyjnej usytuowanej w połowie grubości obudowy stałej.

2.5.4. Odwodnienie

Zgodnie z Ustawą Prawo Wodne, Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego przyjęto, że wody z odwodnienia drogi można odprowadzić do aktualnie funkcjonujących odbiorników pod następującymi założeniami:

- utrzymania dotychczasowych ilości odprowadzanych wód do cieków w ilościach nie przekraczających spływów ze zlewni naturalnych,
- okresowe przetrzymanie wszystkich ujętych z drogi wód opadowych w zbiornikach retencyjnych i stopniowe zrzucanie do lokalnych cieków wodnych. Ilość odprowadzanych wód, nie może przekroczyć dotychczasowych spływów ze zlewni naturalnej.
- odprowadzenie wód opadowych do cieków o jakości spełniających wymagania środowiskowe zapisane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego - Dz.U. Nr 137 poz. 984.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Wszystkie podane powyżej warunki zostały spełnione w rozwiązaniach koncepcyjnych.

W miejscach gdzie było to technicznie możliwe zaprojektowano zbiorniki retencyjne przetrzymujące skoncentrowany odpływ z powierzchni utwardzonych przed odprowadzeniem do środowiska.

Objętość zbiorników została wyliczona dla założenia, że ilość odprowadzanych wód, nie będzie przekraczać dotychczasowych spływów ze zlewni naturalnej. Wyliczony współczynnik spływu dla zlewni naturalnej wynosi $s=0,03 - 0,05$. Wynika z tego, że odpływ do odbiorników będzie się kształtował na poziomie od 3 % do 5 % pozostała woda będzie retencjonowana.

Projektowane zbiorniki retencyjne pozwalają dodatkowo doczyścić wody, głównie w zakresie zawiesiny (działając jak osadniki) oraz stanowią dodatkowe zabezpieczenie przed sytuacjami awaryjnymi. Za zbiornikami zaprojektowano wykonanie zamknięć awaryjnych umożliwiających w każdym momencie zamknięcie odpływu.

Ze względu na brak zgody na odprowadzenie wód z odwodnienia trasy głównej POW wody z odcinka od km 0+300 do Wisły odprowadzane będą poprzez układy grawitacyjno-pompowe do Wisły.

Założenia szczegółowe

Projektuje się następujący sposób odprowadzenia wód z pasa drogowego:

- Od km 0+300 do km 0+880 (od początku opracowania do wlotu do tunelu) – wody opadowe ujmowane są poprzez system kanalizacyjny i kierowane grawitacyjnie do pompowni P1 i P2. Pompownie P1 i P2 zlokalizowane są poniżej konstrukcji drogi przy wjeździe do tunelu (po stronie lewej pompownia P1 i po stronie prawej pompownia P2). Wody z pompowni P1 i P2 kierowane będą rurociągiem tłocznym do zbiornika retencyjnego ZB2 i dalej tłoczone do zbiornika retencyjnego ZB3 i do Wisły.
Obliczeniowy dopływ wód do zbiorników przy pompowni P1 i P2 wynosi ok. 700 l/s. Ilość tłoczonej wody z pompowni P1 i P2 do zbiornika ZB2 wyniesie ok. 320 l/s. Ilość tłoczonej wody ze zbiornika ZB2 wyniesie ok. 30 l/s.
- Od km 0+880 do km 3+455 (tunel). Projektuje się dwie przepompownie zlokalizowane w najniższych miejscach po dwóch stronach drogi. Pompownie te tłoczyć będą wody technologiczne z utrzymania tunelu i wody z akcji gaśniczych. Szacowana ilość wód technologicznych z tunelu i z akcji gaśniczej – 130 l/s. Wody odprowadzone zostaną rurociągiem tłocznym wzdłuż tunelu do zbiornika 3 i dalej do Wisły.
- Od km 3+455 do km 9+200 – wody z drogi (od wylotu z tunelu do mostu na Wiśle) ujęte zostaną do kanalizacji zlokalizowanej w pasie dzielącym i odprowadzane do rowów przydrożnych. Wody z rowów przydrożnych kierowane będą do zbiorników retencyjnych. Ze zbiorników retencyjnych wody zostaną przepompowane do Wisły w ilości ok. 700 l/s.
- Od km 9+200 do km 11+700 wody odprowadzane są do Wisły. Wody ujmowane są poprzez system kanalizacyjny lub rowy otwarte. W km 10+600 i 10+900 zlokalizowano dodatkowo zbiorniki retencyjno-infiltracyjne ZB16-Zb19, które odprowadzać będą wodę częściowo do gruntu.
- Od km 11+700 do km 13+350 wody ujmowane będą do zbiorników retencyjnych ZB20 – ZbZB23. Wody ze zbiorników pompowane będą do rowu przydrożnego i dalej odprowadzane do Wisły.
- Od km 13+350 do km 14+000 – wody odprowadzane będą do gruntu poprzez zbiorniki infiltracyjne. Wody z najniższego punktu niwelety w Węźle Patriotów odprowadzane będą do pompowni zlokalizowanych po obu stronach drogi. Wody z pompowni tłoczone będą do zbiorników infiltracyjnych ZB24 i ZB25.
- Od km 14+000 do km 18+950 - wody opadowe odprowadzane będą do gruntu poprzez zbiorniki infiltracyjne ZB26 – ZB43. Ze zbiorników ZB42 i ZB43 projektuje się przelew do rowu melioracyjnego

2.5.5. Urządzenia telekomunikacyjne

W zakresie budowy urządzeń telekomunikacyjnych mamy do czynienia z następującymi grupami urządzeń:

a/Urządzenia niezwiązane z funkcjonowaniem drogi:

- istniejące sieci telekomunikacyjne do przebudowy

b/urządzenia bezpośrednio związane z funkcjonowaniem drogi:

- sieć telekomunikacyjna dla obsługi systemu zarządzania ruchem (SZR),
- sieć telekomunikacyjna dla obsługi inteligentnego transportu samochodowego (ITS),
- sieć telekomunikacyjna telematyczna,
- sieć monitoringu służb miejskich (policja, ZDM, inne)

c/urządzenia pośrednio związane z budową drogi:

-kanał technologiczny.

Odnosnie sieci telekomunikacyjne j do przebudowy.

Wstępnie określono około 45 kolizji wymagających przebudowy. W skład jednej kolizji może wchodzić kilka kabli lub urządzeń telekomunikacyjnych należących do kilku niezależnych operatorów. Określono i zidentyfikowano około 23 operatorów działających na terenie, i w pobliżu, projektowanej Obwodnicy. Gestorami sieci telekomunikacyjnej są następujące grupy:

- operatorzy klasycznej sieci użytku publicznego tacy jak TP SA(Orange), Netia,
- operatorzy oferujący usługi zintegrowane telewizji kablowej, internetu i telefonu tacy jak Multimedia, Vectra, UPC, ATM oraz wyżej wymienieni,
- instytucje państwowe posiadające swoje sieci takie jak Centra Wsparcia Teleinformatycznego Sił Zbrojnych, Sił Powietrznych, Komenda Główna Policji, Komenda Stołeczna Policji
- operatorzy telefonii komórkowej tacy jak Polkomtel(Plus), PTC(T-Mobile), Orange/TP SA.
- operatorzy wykorzystujący sieci telekomunikacyjne do własnych celów (RWE, CEWOK, PKP)
- operatorzy specjalistyczni np. posiadający sieć monitoringu tacy Zakład Obsługi Monitoringu, policja.

Na wyżej wymienioną sieć składają się takie elementy, jak:

- kanalizacja kablowa magistralna i rozdzielcza,
- kanalizacja zintegrowana dla prowadzenia rurociągów i kabli miedzianych,
- kanalizacja specjalistyczna (mikrokanalizacja),
- rurociągi kablowe i kable tubowe,
- kable światłowodowe, kable koncentryczne i miedziane,
- linie napowietrzne kablowe,
- szafy dostępowe, szafy kablowe,
- osprzęt telekomunikacyjny taki, jak słupki rozdzielcze, kablowe, słupy itp

W zakresie przebudowy urządzeń telekomunikacyjnych przewiduje się prace polegające na usunięciu kolizji oraz logicznym uporządkowaniu sieci w pobliżu projektowanej drogi.

Odnosnie urządzeń bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem drogi.

Dla zaspokojenia potrzeb systemu zarządzania ruchem, obsługi systemu transportu oraz monitoringu, telematyki przewiduje się poprowadzenie na całej długości specjalistycznej kanalizacji kablowej. W ciągu głównym drogi kanalizacja ta będzie składała się z rurociągu kablowego wybudowanego za pomocą rur sześciu HDPE 40/3,7 mm lub 32/2,0mm. Co około 300m dla celów montażowych i przeglądowych przewiduje się budowę studni kablowych SKR2. W miejscach odgałęzień do urządzeń typu stacja meteo, znaki zmiennej treści(VMS), stacje ważenia pojazdów, kamery CCTV itp. przewiduje się budowę studni kablowych oraz wykonanie odgałęzień również za pomocą rur małogabarytowych. Dla obsługi tych urządzeń przewiduje się poprowadzenie kabla światłowodowego

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

typu XOTKiD 48J w ciągu głównym. Dla wykonania odgałęzień będą użyte kable dostosowane do wymogów producentów urządzeń.

Generalnie przewiduje się lokalizację ciągu głównego dla SZR w pobliżu krawędzi jezdni. Na obiektach przewiduje się lokalizację po obu stronach na zewnątrz. Tam gdzie droga będzie przebiegała w tunelu przewidziano rurociągi nad tunelem, niezależnie od ciągów w samym tunelu związanych z jego funkcjonowaniem. Przewiduje się wprowadzenia sieci do budynku zarządzania tunelem z obydwu stron drogi.

Dla obiektów inżynierskich długich takich np. jak most na Wiśle, estakada w Mazowieckim Parku Krajobrazowym dla celów montażowych i przeglądowych przewiduje się instalację studzienek kablowych konserwacyjno-montażowych (SKM).

Odnosnie urządzeń pośrednio związanych z budową drogi.

Ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych z dnia 07 maja 2010 r zobowiązuje do zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego.

Wobec braku rozporządzeń i aktów wykonawczych do ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych ustalono, że kanał technologiczny będzie wybudowany w postaci rurociągu z rur małogabarytowych. Będzie służył wyłącznie dla układania telekomunikacyjnych kabli światłowodowych przez potencjalnych operatorów telekomunikacyjnych. W sytuacji braku rozporządzeń określających nowe parametry dla kanału oraz innych wytycznych zakres określono wg najlepszej wiedzy projektanta.

Kanał traktowany jest, jako obiekt, który zaspokoi potrzeby telekomunikacyjne operatorów telekomunikacyjnych,

Kanał będzie wykorzystany wyłącznie dla kabli światłowodowych,

Kanał nie zabezpiecza potrzeb energetycznych – do wymaganych urządzeń energia będzie doprowadzana punktowo.

Ciąg główny będzie się składał z rurociągu 15 rurowego z rur HDPE 40/3,7mm. Co około 300m oraz w pobliżu węzłów i skrzyżowań z głównymi ulicami przewiduje się studnie kablowe typu SKM3.

Na obiektach inżynierskich typu skrzynkowego np. most na Wiśle przewiduje się prowadzenie rurociągów w przekroju skrzynkowym, w każdym z par obiektów.

Na obiektach mniejszych typu most na Wilanówką, mniejsze estakady przewiduje się prowadzenie kanału technologicznego w rurach osłonowych trudnopalnych odpowiednio 5xHDPE 110mm lub 3x160mm podwieszanych lub instalowanych w kapach obiektów.

2.5.6. Oświetlenie

Istniejące urządzenia oświetleniowe

Trasa projektowanej drogi krzyżuje się z oświetlonymi ulicami, niniejsze opracowanie obejmuje obsługę kolizji z istniejącym oświetleniem wg poniższego wykazu:

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Płaskowickiej na odcinku od planowanego skrzyżowania z ul. Indiry Gandhi do skrzyżowania z ul. Nowoursynowską

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Pileckiego

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Dereniowej

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Stryjeńskich

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Braci Wagów

Oświetlenie kablowe wzdłuż al. Komisji Edukacji Narodowej

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Franciszka Lanciego

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Cynamonowej

Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Jana Rosoła

Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Nowoursynowskiej

Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Ruczaj

Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Sytej

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Metrycznej
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Bruzdowej
Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Wał Zawadowski
Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Włóki
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Ogórkowej
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Dziecioła
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Tawułkowej
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Mozaikowej
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Deptak
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Arniki
Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Drozdowej
Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Mszańskiej
Oświetlenie kablowe wzdłuż ul. Chryzantemy
Oświetlenie kablowe i napowietrzne wzdłuż ul. Izbickiej wraz z oświetleniem pętli autobusowej
Oświetlenie napowietrzne wzdłuż ul. Cygańskiej

Urządzenia oświetleniowe we wszystkich wyżej wymienionych ulicach zasilane są z wydzielonej sieci oświetleniowej zarządzanej przez ZDM w Warszawie.

Standardy i wymagania oświetleniowe

Dla drogi głównej klasy S na podstawie normy PKN-CEN/TR 13201-1:2007 ustalono sytuację oświetleniową A1 oraz klasę oświetleniową ME1 przechodzącą w rejonie Wisły w ME2

Podstawowe parametry oświetleniowe dla sytuacji A1 klasy ME1:

średnia użyteczna luminacja jezdni $L_{\text{śr}} \square 2,0 \text{ cd/m}^2$

równomierność luminancji $L_{\text{min}}/L_{\text{śr}} \square 0,4$

Podstawowe parametry oświetleniowe dla sytuacji A1 klasy ME2:

średnia użyteczna luminacja jezdni $L_{\text{śr}} \square 1,5 \text{ cd/m}^2$

równomierność luminancji $L_{\text{min}}/L_{\text{śr}} \square 0,4$

W przecinanych ulicach o mniejszych wymaganiach oświetleniowych jak również na początku i końcu oświetlanych odcinków drogi głównej należy zastosować strefę przejściową.

Zasady rozwiązań oświetleniowych i sieć oświetleniowa.

Projektowaną drogę należy oświetlić wykorzystując oprawy oświetleniowe z wysokoprężnymi lampami sodowymi.

Dla podstawowej części drogi, o wszystkich jezdniach w przekroju poprzecznym na jednym poziomie zaprojektowano oświetlenie o rozmieszczeniu dwustronnym w poboczach dla jezdni o szerokości powyżej trzech pasów dodatkowo dodatkowo w pasie dzielącym. Wysokości zawieszenia opraw 14, 12 lub 10 metrów. Moc źródeł światła 400W, 250W, 150W i 100W.

Na pozostałych odcinkach, o jezdniach w wielu poziomach, gdzie występują estakady i wykopy rozmieszczono oprawy w sposób indywidualny. W tym również na masztach 16-to metrowych. Zasilanie urządzeń oświetleniowych proponuje się zrealizować w oparciu o wydzieloną sieć oświetleniową. Sterowanie szaf należy przyjąć według astronomicznych czasów wschodu i zachodu słońca.

Zmiany w istniejącej sieci oświetleniowej spowodowane budową projektowanej drogi.

Projektowana droga krzyżuje szereg istniejących ulic. Sieć oświetleniowa w tych ulicach będzie musiała ulec przebudowie łącznie z układem drogowym.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

Wymagania w rejonie przecinania obwodnicy powinny być nieznacznie zwiększone w stosunku odpowiadających im kategorii. Na pozostałym odcinku istniejące latarnie pozostają bez zmian. W przypadku ulicy Izbińskiej zachodzi dodatkowy wymóg instalacji tak usytuowanego oświetlenia, aby nie było one widziane przez kierowców jadących obwodnicą. Obwodnica na tym odcinku nie będzie oświetlona z uwagi na uwarunkowania ekologiczne.

Ulice, które w wyniku budowy obwodnicy będą miały kontynuację w nowym, zamiennym przebiegu nie przecinającym obwodnicy lub też powstaną w wyniku modernizacji i zmiany klasy istniejących ulic jako dojazdy do zabudowy (jezdnie serwisowe) winny być oświetlone zgodnie z wymogami dla danej klasy drogi.

Oświetlenie ulic, które w wyniku budowy obwodnicy nie będą przebudowywane gdyż w miejscu skrzyżowania tych ulic jezdnie obwodnicy zaprojektowano na estakadzie – pozostanie bez zmian. Punkty świetlne (latarnie), które w wyniku budowy obwodnicy muszą być zdemonstrowane należy odtworzyć jako podwieszane do elementów estakad.

W celu zasilania projektowanych urządzeń oświetleniowych należy się liczyć z koniecznością budowy odpowiedniej ilości szaf oświetleniowych.

Należy się liczyć z koniecznością budowy stacji transformatorowych 15/0.4kV.

2.5.7. Zasilanie

Przedmiotem opracowania w zakresie zasilania elektroenergetycznego jest budowa nowoprojektowanych linii do obiektów infrastruktury towarzyszącej dla projektowanej Południowej Obwodnicy Warszawy w ciągu S2.

W obwodach zasilających należy przewidzieć kable o odpowiednio dobranych krotnościach i przekrojach żył.

Opracowanie swoim zakresem obejmuje:
zasilanie elektroenergetyczne nN instalacji tunelu
zasilanie elektroenergetyczne nN oświetlenia
zasilanie elektroenergetyczne nN przepompowni
zasilanie pozostałych urządzeń związanych z drogą

Pomiar i dostawa energii elektrycznej do poszczególnych urządzeń powinna odbywać się zgodnie z technicznymi warunkami przyłączenia wydanymi przez miejscowego Operatora, wg których należy zaprojektować złącza kablowo-pomiarowe w pobliżu przyłączanych urządzeń. Szafy zasilające urządzeń będą zasilane bezpośrednio ze złączy kablowo-pomiarowych lub za pośrednictwem szaf rozdzielczych zlokalizowanych w pobliżu złączy kablowo-pomiarowych.

Źródłem energii dla projektowanych urządzeń będą lokalne stacje transformatorowe istniejące i projektowane, których budowa ewentualnie przystosowanie do zwiększonych obciążeń będzie wraz z rozbudową sieci elektroenergetycznej i realizacją przyłączy nN w zakresie miejscowego Operatora sieci.

Roboty elektryczne w zakresie budowy linii nN i SN zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz warunkami przyłączenia do sieci.

Prace związane z budową nowych linii zasilających należy lokalizować w pasie objętym liniami rozgraniczającymi inwestycji.

Materiały do uzyskania wstępnej opinii ZRID

2.6. Opinie, stanowiska, uzgodnienia, pozwolenia i warunki

Lp	Numer	Data	Kto	Dokument	Uwagi
1	TE 4000-153-2004	31.08.2004	RZGW w Warszawie	Uzgodnienie koncepcji budowy mostu przez rzekę Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy	
2	WŚR-VII/6333/17/06	18.01.2006	Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie – Wydział Środowiska i Rolnictwa	Uwagi do Raportu o oddziaływaniu na środowisko	
3	UW-435/3/07	7.01.2008	RZGW w Warszawie	Dodatkowe uzgodnienie koncepcji budowy mostu przez rzekę Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy	
4	DOOŚ-133D/3199/2007/EB	12.07.2007	Minister Środowiska Jan Szyszko	Postanowienie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”	
5	DOOŚ-133D/6139-6051/PR/2007/EB	14.11.2007	Minister Środowiska Jan Szyszko	Postanowienie o uchyleniu pkt. II.4 z w/w Decyzji i jego zmianie	
6	DOOŚ-133D/5753/SSA/2008/EB/SM	10.06.2008	Minister Środowiska Maciej Nowicki	Uchylenie postanowienia z dnia 31.10.2007	
7	NZW-210-91-08	20.06.2008	RZGW w Warszawie Zarząd Zlewni Wisły Mazowieckiej w Warszawie	Uzgodnienie układu konstrukcji i podpór mostu przez Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy	
8	WOOŚ-II.4200.12.2011.JI	29.04.2011	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”	
9	DOOŚ.IDK.4200.14.2011.AA	02.12.2011	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	Zmiany decyzji z dnia 29.04.2011	
10					
11					



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE

ul. Mokotowska 63 00-533 WARSZAWA

tel. (022) 621-42-81

Sekretariat tel. 629-22-39, 628-29-64, 628-43-51

fax (022) 621-42-81 www.136

e-mail: sekretariat@rzgw.waw.int.pl, biuro@rzgw.waw.pl

Konto: NBP O/O Warszawa 2610101010 001571 2231000000

NIP 526-23-90-341 REGON 016181991

TE 4000-153-2004

Warszawa, dn. 31.08.2004r.

Projektowanie i Wykonawstwo
 Obiektów Mostowych
 POMOST s.c.
 ul. Marynarska 14
 02-674 Warszawa

dotyczy: uzgodnienia koncepcji budowy mostu przez rz. Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy.

W odpowiedzi na Wasze pismo nr 24/2004 z dnia 20.08.2004r. po przeanalizowaniu załączonej w/w koncepcji Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie uprzejmie informuje, że nie wnosi zastrzeżeń do rozwiązań technicznych 3-ech koncepcji mostu.

Jednocześnie RZGW podaje podstawowe warunki jakie muszą być spełnione w dalszej fazie projektowej:

- 1) światło przęsła przekraczającego podstawowe koryto uregulowanej rzeki Wisły nie może być mniejsze od szerokości trasy regulacyjnej w miejscu przeprawy (w tej lokalizacji wynosi ono ok. 200m),
- 2) obrys ławy fundamentowej nie może wchodzić w koryto płytkiej wody po regulacji,
- 3) w ramach budowy mostu niezbędnym będzie wykonanie robót regulacyjnych rz. Wisły, jako robót towarzyszących. Orientacyjny zakres robót regulacyjnych winien wynosić: ok. 2,0 km w górę rzeki od osi mostu do ok. 1 km poniżej. Jednocześnie należy w granicach trasy wody brzegowej (ok. 400m szerokości) oczyścić teren na długości takiej, jak dla robót regulacyjnych,
- 4) filary mostu winny być ustawione równoległe do kierunku przepływu wielkiej wody. Zaleca się wykonanie filarów o możliwie małej powierzchni i opływowym kształcie,
- 5) prosimy o przedłożenie nam do zaopiniowania następnej fazy projektu.

Do wiadomości:

- 1) NI-2
- 2) MZ
- 3) TE a/a

Anna Adamczak
 06.09.2004
[Signature]

RZGW Warszawa
 SEKRETARIAT
 03. WRZ. 2004

wystawo

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ
 ul. Mokotowska 63 00-533 Warszawa

[Signature]

Warszawa 18.01.2006 r.

WŚR-VII/6333/17 /06

Profil Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa

W związku z wnioskiem znak PROFIL/B-POW/2005/087/589 z dnia 21.11.2005 r. Mazowiecki Urząd Wojewódzki, Wydział Środowiska i Rolnictwa, Wojewódzki Konserwator Przyrody przejmie informuje, że :

- Trasa planowanej obwodnicy Warszawy zlokalizowana jest poza rezerwatami przyrody. Należy jednak wziąć pod uwagę sąsiedztwo istniejących rezerwatów przyrody Las Kabacki i Las Natoliński oraz projektowanego rezerwatu przyrody na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

- Trasa obwodnicy przebiega częściowo przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Mazowiecki Park Krajobrazowy – materiały mapowe do wglądu w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim pok. 905.

- Trasa obwodnicy przebiega też przez obszar Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły – materiały na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska

- Wyciąg z Rejestru Wojewody Mazowieckiego został Państwu przekazany w dniu 23.11.2005 r.

- w zasobach Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody brak szczegółowych danych na temat chronionych gatunków zwierząt, roślin i siedlisk – mogą one znajdować się we właściwym terenie Nadleśnictwie.

Sporządzany raport również winien uwzględniać w sposób szczegółowy wpływ planowanego przedsięwzięcia na użytki ekologiczne istniejące w pobliżu oraz projektowany rezerwat przyrody na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

DYREKTOR
Wydział Środowiska i Rolnictwa
Al. Sępkińska

» PROFIL « Sp. z o.o. 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
Wpłynęło dnia 31.01.06
L.dz. 233

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE

ul. Mokotowska 63, 00-533 Warszawa

Sekretariat tel. (022) 58-30-011

fax (022) 58-30-002

e-mail: sekretariat@rzgw.warszawa.pl

Konto: NBP O/O Warszawa 2610101010 002 770231000000

NIP 526-23-90-341 REGON 016113991



p. woj. D. Piątek
p. dyr. T. Stachowicz
Jacek Kozłowski

Warszawa, dnia 07.01.2008 r.

Znak sprawy UW-435/3/07

Pan Jacek Kozłowski
Wojewódz. Mazowiecki

Stamp: WARSZAWA, 07.01.2008, Zst. [Signature]

Szanowny Panie Wojewodo,

Odpowiadając na pismo WSR.LSM./6613/1/1150/06 z dnia 30.11.2007 r. informuję, że pismem TE - 4000 - 153 - 2004 z dnia 31.08.2004 r. (w załączeniu) uzgodniłem koncepcję budowy mostu przez Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” i w pełni podtrzymałem stawiane w nim warunki.

Dodatkowo podaję, iż:

1. Oś projektowanej przeprawy mostowej jest zlokalizowany poza granicami rezerwatu „Wyspy Zawadowskie”.
2. Wymagane prace regulacyjne w korycie rzeki nie zmieniają stosunków wodnych.
3. Odstąpienie od realizacji prac regulacyjnych byłoby niekonsekwencją wobec przyjętej „Koncepcji Programowo - Przestrzennej Zagospodarowania Doliny i Regulacji Wisły”, która wskazuje odcinek km 495 + 000 do 501 + 000 jako szczególnie zatorogenny i wymagający pilnej interwencji hydrotechnicznej.

zał: pismo TE 4000 - 153 /04 z dnia 31.08.04

Wydział Środowiska i Kultury

Stamp: Wpłyło 2008-01-14, Sekretariat

- Do wiadomości:
- 1) NZW
 - 2) UW - a/a

SEKRETARIAT WICEWOJEWODY
Wpłynęło... 11.01.08
Nr... DP/38/08

informer
[Signature]



MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie

Wpłynęło do rejestru pod Nr *9034*

Dnia *1.6.07* CZE 2007

Warszawa, dnia *12.07.2007* r.

P21+PK
7.07.07
13
DOOS-133D/3199/2007/EB

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.

Uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określám następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz poza pozostałymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i w możliwie największej odległości od terenów cennych przyrodniczo takich jak użytek ekologiczny „Powsinek” jak również doliny rzek Wilanówki i Wisły;

3. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Nie należy lokalizować jej również w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
4. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
5. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
6. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
7. Nasadzenia należy zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami. Wokół drogi należy bezwzględnie wykluczyć wszystkie gatunki drzew i krzewów z owocami spożywanymi przez ptaki (np. jarzab szwedzki, bez czarny, rokitnik, śnieguliczka, głóg, dzika róża, dzika jabłoń, cis, wszelkie drzewa owocowe, tarnina, śliwa ałycza);
8. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6⁰⁰÷22⁰⁰)

9. ~~Należy zdjąć wierzchnią warstwę ziemi organicznej, odpowiednio ją zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy;~~
10. W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć działania eliminujące i ograniczające możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na obszar sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” poprzez zakaz wprowadzania nieczyszczonych wód z drogi do rzeki Wisły.
11. Wycinkę drzew na całym odcinku planowanej inwestycji oraz roboty budowlane w rejonie obszaru sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia-włącznie).
12. Obszar użytku ekologicznego „Powsinek” (wzdłuż działki nr 4 obręb geod. 1-06-37) na czas budowy ogrodzić tymczasowym ogrodzeniem aby zapewnić ochronę tego terenu przed przypadkową ingerencją, postojem maszyn, składowaniem urządzeń i materiałów oraz innych działań, które mogą uszkodzić siedlisko.
13. Należy zabezpieczyć dąb szypułkowy – pomnik przyrody – położony przy ul. Wał Miedzeszyński 130 (pień drzewa, gałęzie i system korzeniowy) przed ewentualnym uszkodzeniem w fazie budowy.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie na następujących odcinkach:
 - od km -0+500 do km 0+505, usytuowany po stronie prawej o długości 1 005 m i wysokości ok. 5 m,
 - w km 0+500 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
 - w km 0+505 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
 - od km 0+500 do km 0+800 usytuowany po stronie prawej o długości 300 m i wysokości ok. 5 m,
 - od km 3+455 do km 3+550 usytuowany po stronie prawej o długości 95 m i wysokości ok. 8 m,
 - od km 3+550 do km 5+450 usytuowany po stronie prawej o długości 1 900 m i wysokości ok. 5 m,

- od km 7+750 do km 8+440 usytuowany po stronie prawej o długości 690 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 10+200 do km 12+540 usytuowany po stronie prawej o długości 2 340 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 12+540 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 12+530 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 12+530 do km 13+445 usytuowany po stronie prawej o długości 915 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 13+700 do km 14+020 usytuowany po stronie prawej o długości 320 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 14+020 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 14+010 zakładka po stronie prawej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 14+010 do km 16+400 usytuowany po stronie prawej o długości 2 390 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 18+800 do km 20+150 usytuowany po stronie prawej o długości 1 350 m i wysokości ok. 5 m,
- od km -0+500 do km 0+520 usytuowany w osi jezdni o długości 1 020 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 5+250 do km 5+850 usytuowany w osi jezdni o długości 600 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 7+750 do km 8+440 usytuowany w osi jezdni o długości 690 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 10+200 do km 11+190 usytuowany w osi jezdni o długości 990 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 12+000 do km 12+545 usytuowany w osi jezdni o długości 545 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 13+970 do km 14+910 usytuowany w osi jezdni o długości 940 m i wysokości ok. 5 m,

- od km 15+415 do km 16+310 usytuowany w osi jezdni o długości 895 m i wysokości ok. 4 m,
- od km 17+900 do km 18+430 usytuowany w osi jezdni o długości 530 m i wysokości ok. 5 m,
- od km -0+500 do km 0+495 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 995 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 3+455 do km 3+550 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 95 m i wysokości ok. 8 m,
- od km 3+550 do km 5+850 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 2 300 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 7+750 do km 8+755 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 1 005 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 10+200 do km 11+190 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 990 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 12+000 do km 12+525 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 525 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 12+525 zakładka po stronie lewej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 12+515 zakładka po stronie lewej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 12+515 do km 13+455 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 940 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 13+700 do km 14+020 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 320 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 14+020 zakładka po stronie lewej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- w km 14+010 zakładka po stronie lewej o długości 3 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 14+010 do km 14+910 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 900 m i wysokości ok. 5 m,
- od km 15+420 do km 16+305 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 885 m i wysokości ok. 5 m,

- od km 17+900 do km 18+430 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 530 m i wysokości ok. 5 m,
 - od km 18+800 do km 19+990 usytuowany po lewej stronie drogi o długości 1 190 m i wysokości ok. 5 m.
2. Ekran akustyczny należy zaprojektować zapewniając im estetyczny wygląd, wkomponowany w krajobraz oraz zapewnić obsadzenie zielenią osłaniającą od strony zewnętrznej;
 3. Budowę tunelu od km 0+800 do km 3+450. Tunel należy wyposażyć w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo takie jak system wentylacyjny dla zapewnienia oddymiania, oświetlenie, sieć wodociągowa – kanalizacyjną, system sterowania ruchem pojazdów: monitoring natężenia ruchu, kontrola ruchu pojazdów; system łączności, nagłośnienia, monitorowania i kontroli, w tym pomiarów stężenia tlenu węgla.
 4. Należy wybudować 4 wyrzutnie z całego tunelu i aby substancje wydostające się tymi wyrzutniami nie powodowały przekroczeń stężeń w powietrzu, punkt emisji zanieczyszczeń powinien być na wysokości 12 m – 14 m;
 5. Sposoby odwadniania opierające się na systemie kanalizacji deszczowej oraz systemie odkrytych rowów trawiastych. Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą poprzez rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową do zbiorników infiltracyjnych, zbiorników retencyjnych oraz do istniejących cieków wodnych i do ziemi. W celu intensyfikacji procesów retencji i infiltracji w rowach trawiastych oraz dla zabezpieczenia odbiorników na wylotach wód opadowych należy rozważyć wykonanie przegród piętrzących na rowach.
 - 5a. Na odcinkach zlokalizowanych w Dolinie Wisły i na Wysoczyźnie Wołomińskiej, w miarę możliwości należy zatrzymać jak największą ilość wody na danym terenie. Ma to szczególne znaczenie w zasięgu zbiornika GZWP-222 Doliny Środkowej Wisły. Szczelną kanalizację deszczową należy wykonywać tylko tam, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wody deszczowej do gruntu lub wód powierzchniowych lub gdy wymagają tego względy ochrony środowiska np. na terenach chronionych, gdzie płytko występują wody gruntowe;
 - 5b. Należy wykonać następujące zbiorniki retencyjne i retencyjno – infiltracyjne:
 - zbiornik nr 1 w km 0+350 przy rowie „B” w rejonie ul. Puławskiej ,

- zbiornik nr 2 (tunel) w km 0+340 przy rowie Grabowskim,
- zbiornik nr 3 w km 5+600 przy rowie Natolińskim w rejonie ul. Przyczółkowskiej
- zbiornik nr 4 w km 6+140 przy rowie Powsińskim,
- zbiornik nr 5 w km 6+540 przy węźle „Czerniakowska bis”, odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Wisła,
- zbiornik nr 6 w km 10+650 w rejonie Wału Miedzeszyńskiego, odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Wisła,
- zbiornik nr 7 w km 13+900 w rejonie ul. Patriotów, odbiornikiem wód opadowych będzie ziemia,
- zbiornik nr 8 w km 17+680 w rejonie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, odbiornikiem wód opadowych będzie rów,
- zbiornik nr 9 w km 18+100 w rejonie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, odbiornikiem wód opadowych będzie ziemia,
- zbiornik nr 10 w km 18+750 w rejonie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, odbiornikiem wód opadowych będzie rów,
- zbiornik nr 11 w km 19+120 w rejonie wsi Majdan, odbiornikiem wód opadowych będzie ziemia.

5c. Należy wykonać następujące separatory koalescencyjne na odpływie ze zbiorników:

- separator na zbiorniku nr 3 „Przyczółkowa”,
- separator na zbiorniku nr 4 „Latoszki”,
- separator na zbiorniku nr 5 „Czerniakowska bis”,
- separator na zbiorniku nr 6 „Wał Miedzeszyński”,
- separator na zbiorniku nr 7 „Patriotów”
- separator na zbiorniku nr 8 „MPK1”, w rejonie projektowanego rezerwatu „Biały Ług”, któremu należy nadać naturalny wygląd wkomponowany w krajobraz przyrodniczy.

5d. Dla ochrony użytku ekologicznego „Powsinek” należy zlokalizować zbiornik retencyjny wraz z separatorem po prawej stronie drogi, tak aby wody opadowe odprowadzić do Kanału Powsińskiego. Nie należy odprowadzać wód do rowu P-12.

- 5e. Odwodnienie węzła „Wał Miedzeszyński” wykonać w taki sposób aby spływy zanieczyszczone substancjami służącymi zimowemu utrzymaniu drogi nie zasilają bezpośrednio systemu korzeniowego drzewa, pomnika przyrody dębu szypułkowego, położonego w obrębie projektowanego węzła „Wał Miedzeszyński” (rosnący na działce przy ul. Wał Miedzeszyński 130 w rejonie km 10+970)
6. Należy zaprojektować następujące przejścia dla dużych zwierząt:
- przejście dolne około 7+000 nad rzeką Wilanówką, o szerokości ok. 5 m i wysokości ok. 2 m.
 - na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego w rejonie szlaku migracyjnego około km 17+450. Do przejścia należy dostosować estakadę poprzez zachowanie w co najmniej w jednym miejscu (na odcinku od 15+800 do 17+700) odległości w osi podpór estakady co najmniej 20 m i swobodną wysokość pod estakadą, wyniesienie spodu konstrukcji ponad teren co najmniej 5,0 m.
 - na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego w rejonie szlaku migracyjnego około km 18+700. Do przejścia należy dostosować estakadę. Przejście powinno mieć szerokość minimum 20 m i wysokość minimum 5 m. Należy zapewnić odpowiednie doświetlenie estakady np. przez pozostawienie wolnej przestrzeni pomiędzy jezdniami.
- 6a. Strefa przejścia dla zwierząt powinna być odpowiednio urządzona (zakrzaczona), tak aby stwarzała bezpieczne ukrycie się przechodzących zwierząt.
7. Na odcinku trasy od km około 5+600 do km 6+200 ze względu na charakter krajobrazu należy zaprojektować przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów. Przepusty należy rozmieścić w odległościach co 100 m. Przejścia dla płazów i innych małych zwierząt (gryznie, łasica, gronostaj), powinny mieć wymiary: szerokość min. 2,5m i wysokość min. 1,5 m. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej, a w części przeznaczony dla zwierząt posiadać wyrównaną powierzchnię. W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia, natomiast po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta.

Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.

8. Na odcinku od km 16+050 do km 17+700 na obszarze leśnym Mazowieckiego Parku Krajobrazowego dopuszcza się strefy przejściowe oświetlenia (o długości max. po 200 m).
 9. W celu ochrony ptaków most przez rzekę Wisłę należy zaprojektować o strukturze płaskiej tzn. bez elementów konstrukcyjnych wyniesionych ponad jezdnie, w tym bez ekranów akustycznych;
 10. Należy przewidzieć oświetlenie mostu z zastosowaniem opraw oświetleniowych ukierunkowujących snop światła na jezdnie i minimalizujących rozsył światła na stronę zewnątrz, oświetlać należy również konstrukcję mostu poniżej jezdni kolorem czerwonym tak aby ptaki przelatujące tuż nad lustrem wody miały informację o przeszkodzie i jej rozmiarach;
 11. W celu ochrony pomnika przyrody, dębu szypułkowego położonego w obrębie projektowanego węzła „Wał Miedzeszyński” należy łącznice węzła odsunąć od pnia drzewa na odległość co najmniej 20 - 25 m,.
- III.** W okresie budowy tunelu należy prowadzić monitoring poziomu zwierciadła wody w przypowierzchniowej i w podglinowej (główny poziom użytkowy) warstwie wodonośnej. Prowadzenie monitoringu pozwoli na wczesne zaobserwowanie zmian położenia zwierciadła wody i podjęcie stosownych środków zapobiegawczych.
- IV.** Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska dnia 30.04.2007 r. wpłynął wniosek o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, na podstawie art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Ministra Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- 2) Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.
- 3) Aneks. Ocena wpływu na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”
- 4) Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest budowa Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” o długości 19,5 km. Umożliwi ona połączenie pomiędzy dzielnicami, rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego a także powiązanie sieci dróg miejskich z planowaną autostradą A-2 (w węzle „Konotopa” i „Konik”) i innymi drogami krajowymi. Celem budowy obwodnicy jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zapewnienie (wraz z obwodnicą miejską i śródmiejską, których realizację do 2020 r. planuje m.st. Warszawa) sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami. Dzięki wykonanym nowym sprawnym elementom sieci (połączenia ekspresowe i autostradowe) unika się praktycznego paraliżu sieci w godzinach szczytu.

Planowana droga ekspresowa będzie drogą o ograniczonym dostępie: przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą bezpośrednio przyległego terenu, wyposażoną w dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami komunikacji. Na analizowanym odcinku drogi ekspresowej zostaną wybudowane obiekty inżynierskie takie jak: mosty, wiadukty, estakady oraz kładki pieszo-rowerowe. Na odcinku od km 0+800 do km 3+450 planuje się budowę tunelu

wyposażonego w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo (system wentylacyjny dla zapewnienia oddymiania, oświetlenie, sieć wodociągowo – kanalizacyjną, system sterowania ruchem pojazdów: monitoring natężenia ruchu, kontrola ruchu pojazdów; system łączności, nagłośnienia, monitorowania i kontroli, w tym pomiarów stężenia tlenu węgla).

Zaniechanie budowy POW należy rozpatrywać w szerszym kontekście, jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta co w sposób kardynalny zmieni warunki pracy tego systemu. Zaniechanie budowy spowoduje dalszy wzrost obciążenia sieci dróg co przyczyni się do pogłębienia obecnych utrudnień w przemieszczaniu się – w Warszawie: prognozowany całkowity średni dobowy ruch na wszystkich wlotach dróg krajowych do Warszawy w 2025 roku - około 750 tys. poj./dobę, do 2025 r. nastąpi wzrost ruchu - nawet o 100% na niektórych odcinkach dróg w Warszawie w porównaniu do roku 2005 r. Zaniechania budowy obwodnicy ekspresowej oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie krótszych i dłuższych przerw w ruchu pojazdów. Zwiększone potoki ruchu wypełnią wszystkie istniejące jeszcze rezerwy przepustowe ulic części śródmiejskiej sieci, co spowoduje rozciągnięcie w czasie obu szczytów komunikacyjnych oraz wywoła zjawiska wtórne (zwiększenie emisji spalin, hałasu etc.). Wzrost ruchu spowoduje drastyczne pogłębienie trudności komunikacyjnych na głównych ulicach aż do zablokowania niektórych odcinków dróg.

Analiza wariantów Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) rozpoczęła się latami siedemdziesiątych, kiedy planowano korytarz trasy autostrady A2. W 1974 r. została opracowana „Koncepcja modernizacji drogi E-8 (/Berlin/-Świecko-Poznań – Warszawa-Terespol - /Moskwa/)", w której analizowano dwa warianty przebiegu przedsięwzięcia: po nowym śladzie oraz dobudowę drugiej jezdni do drogi krajowej Nr 2. Zakładano wówczas przejście autostrady przez obszar centralny Warszawy z wykorzystaniem Trasy Łazienkowskiej. W 1982 r. opracowano dokumentację, której celem było uściślenie korytarza trasy i rezerwy terenu dla drogi szybkiego ruchu na kierunku wschód – zachód w obszarze województwa stołecznego warszawskiego. W opracowaniu tym uwzględniono wcześniejsze analizy techniczne budowy dróg w rejonie lotniska i wówczas obowiązujące ustalenia komunikacyjne. Wyznaczono trasę drogi oraz zaproponowano parametry techniczne. W części dotyczącej obecnie analizowanego odcinka na terenie Ursynowa – Natolina w pasie autostrady E-8 (ówczesna numeracja) przewidziano poprowadzenie ulicy zbiorczej (ul. Płaskowickiej) obsługującej osiedle, równocześnie wykorzystywanej jako

zbiorczo – rozprowadzająca (2x2 pasy ruchu) dla powiązań autostrady z pasem ursynowskim. Planowano wówczas poprowadzenie drogi w tunelu o długości ok. 2,5 km na Ursynowie z tunelem poniżej poziomu metra w rejonie ul. KEN, węzły i bezkolizyjne skrzyżowania z istniejącymi drogami. W połowie lat 90 podjęto prace nad projektem wstępnym autostrady A2. W 1996 roku, w ramach procesu lokalizacyjnego autostrady płatnej A2, przedstawiono wnioski o udzielenie wskazania lokalizacyjnego dla odcinka autostrady A2 między Strykowem a wschodnią granicą państwa. Dla okolic Warszawy przedstawiono wówczas dwa przebiegi autostrady – „południowy” i „północny”. W 1998 roku wykonano studium przebiegu autostrady w rejonie Warszawy i zdecydowano o wyłączeniu z dalszych analiz poprowadzenia trasy daleko na południe od Warszawy. Do dalszego porównania wybrano dwie opcje przebiegu trasy przez tereny podmiejskie (z Brwinowa, przez Michałowice, Piaseczno, Konstancin-Jeziorną, Klarysew, Michalin i Wiązowną) oraz wariant poprowadzenia trasy przez Ursynów. W roku 2001 Rada m.st. Warszawy uchwaliła plan zagospodarowania m.st. Warszawy, który na jesieni 2002 roku, stał się „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”. W ustaleniach wiążących dotyczących układu drogowego, wprowadzono zapis, że w korytarzu rezerwowanym w planie zagospodarowania przestrzennego z 1992 roku przewiduje się „Południową Obwodnicę Warszawy”, bez sprecyzowania klasy technicznej drogi. Wobec wielu wcześniejszych analiz, na etapie oceny oddziaływania na środowisko wariantowanie trasy dotyczyło przesunięcia osi drogi w kierunku północnym o ok. 140 m na odcinku przeprawy przez Wisłę, w wyniku czego m.in. następuje oddalenie od rezerwatu przyrody Kępa Zawadowska, przesunięcia osi drogi w kierunku północnym o ok. 100 m o długości ok. 2 km w celu oddalenia od Jez. Torfy na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, przejścia w tunelu lub na estakadzie torów kolejowych WKD i ul. Patriotów w Wawrze. Alternatywnie rozpatrywano także w celu ochrony przed hałasem dzielnicy Ursynów, budowę tzw. tunelu długiego o długości 2655 m i budowę tzw. tunelu krótkiego o długości 2220 m oraz analizowano wyposażenie mostu w ekrany ze względu na ochronę ptaków; ekrany miałyby być wyposażone w sylwetki ptaków drapieżnych. Należy tu zauważyć, że wobec trasy przecinającej obszar sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” nie ma wariantów alternatywnych, gdyż budowa przeprawy mostowej, w jakimkolwiek miejscu przez rzekę Wisłę wiąże się ingerencją w przedmiotowy obszar chroniony.

Wariantowaniu podlegały także rozwiązania techniczne dotyczące tunelu oraz przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę. Odnośnie tunelu w toku analiz technicznych, uwzględniając aspekt bezpieczeństwa, zdrowia i życia osób przemieszczających się tunelem

w analizie uwzględniono pięć wariantów. Pierwszy z nich zakłada budowę tunelu głębokiego z wentylacją poprzeczną o długości 2655 m od km 0+800 do km 3+455. Jest to wariant preferowany przez Inwestora. Drugi wariant analizuje budowę tunelu głębokiego o długości 2655 m od km 0+800 do km 3+455 bez wentylacji poprzecznej z wentylacją wzdłużną i wyposażony w 2 otwory (około 150 m długości każdy) w tunelu na odcinkach: 1+930 – 2+080 i 2+630 – 2+780. Następne warianty polegały na upłycceniu tunelu o około 6-7 m i poprowadzeniu niwelety drogi powyżej metra w rejonie KEN. Trzeci zakłada budowę drogi w tunelu o długości 1000 m tj. od km 0+800 do km 1+800 dalej na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (z przestrzenią otwartą: 1+800 – 2+200, 2+350 – 2+450, 2+600 – 2+700, 2+850 – 3+150), a dalej od km 3+150 do km 3+455 w tunelu (305 m). Następny wariant to droga w tunelu o długości 1000 m od km 0+800 do km 1+800 dalej na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (z przestrzenią otwartą wzdłuż całej długości w szczęści stropowej) i dalej w tunelu do 3+455. Ostatni zakładał budowę drogi w tunelu o długości 1000 m od km 0+800 do km 1+800 dalej na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (zabudowana) i dalej w tunelu do 3+455. Tak przedstawione warianty różnią się skalą oddziaływania na środowisko. Różnice te dotyczą głównie wpływu na środowisko gruntowo – wodne, a pośrednio na przyrodę (Las Kabacki). Istotne różnice dotyczą też oddziaływania akustycznego i wpływu na powietrze.

Odnośnie wariantowania przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę, mając na uwadze względy konstrukcyjne, ekologiczne i ekonomiczne, zaproponowano w ramach analizy wariantowej przesunięcie osi przeprawy w kierunku północnym. Powoduje ono zmniejszenie kąta skosu mostu o 10° i oddalenie obiektu od rezerwatu „Wyspy Zawadowskie” o dodatkowe 100 m. Taka korekta trasy umożliwiła również jej odsunięcie od kompleksu pomnikowych dębów na prawym brzegu rzeki oraz umożliwiła wprowadzenie załamania osi trasy w planie po przekroczeniu rzeki Wisły, co jest zgodne z warunkami technicznymi. Ostatecznie os przeprawy mostowej została zlokalizowana w km 499+500 biegu rzeki i przecina kierunek spływu wysokich wód pod kątem 70° stopni. Konstrukcja mostu składać się będzie z części nurtowej oraz części zalewowych – lewobrzeżnej i prawobrzeżnej. Rozpiętość teoretyczna głównego przęsła nurtowego wyniesie 225,0 m. Całkowita długość mostu wyniesie 1 003 m. Dodatkowo opracowano 3 warianty projektowe konstrukcji mostu tj. koncepcje mostu łukowego, koncepcje mostu kratowego, koncepcje mostu betonowego.

Analizowana trasa POW rozpoczyna się w węźle „Puławska” w rejonie którego występują tereny usługowo-mieszkaniowe oraz zabudowa jednorodzinna osiedla Pyry stykająca się bezpośrednio z rezerwatem Las Kabacki. Północny skraj rezerwatu znajduje się

w odległości 150 m od osi obwodnicy. Następnie trasa przechodzi w tunel aby uniknąć kolizji z terenami zabudowy wielorodzinnej. Po wyjściu trasy z tunelu obwodnica przebiega przez tereny obecnie zielone z nielicznym drzewami. W okolicach węzła „Przyczółkowa” obwodnica przylega do osiedla domów jednorodzinnych a dalej rozciąga się płaski taras zalewowy, na którym występują głównie pola uprawne i sady z doliną rzeki Wilanówki. Pomiędzy ul. Sytą a Wałem Zawadowskim znajdują się tereny rolnicze z rozproszoną zabudową i licznymi szklarniami. Następnie trasa przecina rzekę Wisłę a dalej, do ulicy Tawułkowej, przechodzi przez tereny rolnicze i częściowo zabudowane (zabudowa jednorodzinna rozproszona). Dalej trasa przechodzi w całości przez tereny leśne i rozproszoną zabudowę jednorodziną. Od km 14+300 do km 18+700 obwodnica przebiega przez duży kompleks lasów sosnowych. Po wyjściu trasy z obszaru leśnego obwodnica przebiega przez pola uprawne z nielicznymi pojedynczymi zabudowaniami aż do węzła „Lubelska”.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn drogowych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Maszyny drogowe to głównie źródła hałasu niskich częstotliwości. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Hałas posiadać będzie zasięg lokalny. Niemniej jednak prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰÷22⁰⁰) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Inaczej będzie w przypadku hałasu związanego z użytkowaniem drogi. Zachodnia część trasy przechodzi przez intensywnie zabudowane obszary części Ursynowa, część środkowa przecina dolinę Wisły, a część wschodnia przechodzi przez zabudowę jednorodziną Wawra. Pojawienie się „nowego źródła hałasu”, w postaci znacznej liczby pojazdów mechanicznych poruszających się po projektowanej drodze ekspresowej, może być przyczyną skarg mieszkańców na nadmierny hałas emitowany z omawianej drogi. Każdy z analizowanych wariantów wpływa na zmianę klimatu akustycznego terenów przyległych do projektowanej południowej obwodnicy Warszawy. Istotne różnice dotyczą oddziaływania w rejonie zwartej zabudowy mieszkaniowej Ursynowa. Najlepszym środkiem minimalizującym

oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy, w rejonie Ursynowa, będzie poprowadzenie jej w tunelu od km 0+800 do km 3+455 i takie rozwiązanie zostało wskazane do realizacji. Na pozostałych odcinkach drogi zaprojektowano ekrany akustyczne, które chronią obiekty zabudowy mieszkalnej. Rozpatrując klimat akustyczny całej Warszawy, budowa POW poprawi globalnie stan akustyczny stolicy. Przez przejęcie nadmiernego natężenia ruchu z nieprzystosowanych do tego celu ulic miejskich zmniejszy się hałas w centrum miasta, a właściwe zaprojektowanie urządzeń ochrony środowiska (w tym ekranów akustycznych, tuneli) doprowadzi do utrzymania normatywnego równoważnego poziomu dźwięku na terenach przyległych do planowanej obwodnicy. Zaproponowana lokalizacja i parametry techniczne ekranów akustycznych uwzględniają ochronę terenów od uciążliwości powodowanej przez ruch prognozowany na 2030 rok.

Budowa drogi wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie budowy drogi emisja zanieczyszczeń będzie miała charakter czasowy i lokalny - zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy drogi i zniknie wraz z zakończeniem budowy określonego odcinka drogi. Podczas prac związanych z budową drogi będzie miała miejsce emisja zarówno zorganizowana jak i niezorganizowana występująca na placu budowy drogi oraz na obszarze budowy: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. Pośrednie emisje do środowiska pochodzące z obiektów pracujących na potrzeby budowy drogi: wytwórnie betonu, mas bitumicznych, wyrobiska i składowiska kruszywa będą źródłem lokalnej znacznej uciążliwości związanej z niezorganizowaną i zorganizowaną emisją pyłu oraz emisją fenolu, formaldehydu i naftalenu z produkcji masy. Emisja zanieczyszczeń podczas budowy drogi będzie zależna między innymi od wybranej technologii budowy: czy zastosowana zostanie nawierzchnia z mieszanki mas mineralno - bitumicznych czy betonowa. W trakcie budowy drogi bitumicznej należy się spodziewać większej emisji węglowodorów niż w przypadku układania nawierzchni betonowej. W fazie budowy, której czas trwania szacuje się na ok. 3 lata, będą występować emisje bezpośrednio z placu budowy oraz z dróg dojazdowych. Intensywność i rodzaje emisji są związane z etapem prac: podczas robót ziemnych – dominować będzie niezorganizowana emisja pyłów, podczas budowy konstrukcji nawierzchni – emisja tlenków azotu, lotnych związków organicznych (VOC). Z analizy wyników obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń emitowanych w trakcie budowy drogi wynika, że nie powinny występować

przekroczenia stężeń dopuszczalnych i wartości odniesienia substancji emitowanych z urządzeń pracujących na placu budowy. W trakcie eksploatacji drogi z odcinków otwartych przebiegających na poziomie terenu, w wykopach oraz na nasypach czy estakadach nie przewiduje się występowania takich wielkości emisji substancji, które powodowałyby przekroczenia stężeń dopuszczalnych czy wartości odniesienia w powietrzu zarówno na poziomie terenu jak i na wysokości zabudowy zlokalizowanej najbliżej projektowanej drogi. Dla tunelu realizowanego z wentylacją wzdłużną i poprzeczną niezbędne będzie usuwanie zanieczyszczeń powstających w tunelu wyrzutniami. Zanieczyszczenia z całego tunelu zostaną usunięte za pomocą wyrzutni i w wyniku obliczeń stwierdzono, że aby nie były przekraczane stężenia dopuszczalne i wartości odniesienia w powietrzu, niezbędne jest wybudowanie wyrzutni o wysokości 12 m – 14 m (punkt emisji) dla prognozy dla roku 2030. Substancją decydującą o potrzebie wybudowania wyrzutni o takich wysokościach jest dwutlenek azotu. Dla pozostałych substancji emitowanych z tunelu nie przewiduje się występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych i wartości odniesienia pomniejszonych o aktualny stan zanieczyszczenia powietrza.

Budowa POW może stanowić potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne – stosunki wodne oraz zanieczyszczenie wód powierzchniowych. Może ona spowodować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze sąsiadującym oraz pogorszenie jakości wód powierzchniowych. Możliwość zmiany stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogę oraz realizacją obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej, palowaniem w czasie budowy obiektów inżynierskich, regulacją stosunków wodnych w rejonie trasy (regulacją cieków, ich przełożeniem, budową przepustów, mostów, itp.). Najbardziej podatne na zmiany stosunków wodnych są zlokalizowane w rejonie trasy małe cieki i obszary zmeliorowane. W związku z powyższym konieczne będą działania, które zminimalizują negatywne oddziaływanie obwodnicy na stosunki wodne sieci hydrograficznej. Sprowadzą się one do przebudowy urządzeń melioracyjnych, budowy przepustów wodnych, zastosowania separatorów i osadników oraz robót przystosowujących odbiorniki do przyjęcia punktowych dopływów wód opadowych z obwodnicy.

Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą poprzez rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową do zbiorników infiltracyjnych, zbiorników retencyjnych oraz do istniejących cieków wodnych i do ziemi. W rozwiązaniu tym wykorzystywane będą procesy samooczyszczania wskutek współdziałania procesów sedymentacji, filtracji oraz procesów biochemicznych. Przedstawione prognozowane wartości zanieczyszczeń wód

opadowych spływających z powierzchni planowanej POW wskazują na przekroczone wartości wskaźnika - zawiesina ogólna. W związku z powyższym zostaną zaprojektowane rozwiązania i urządzenia podczyszczające (osadniki, zbiorniki retencyjne) przed zrzutem wód do środowiska. Ponadto, w celu intensyfikacji procesów retencji i infiltracji w rowach trawiastych oraz dla zabezpieczenia odbiorników na wylotach wód opadowych, należy rozważyć budowę przegród na rowach. Szacowane stężenia substancji ropopochodnych oznaczane w spływach deszczowych z analizowanej drogi spełniają wymagania prawa. W związku z tym, iż w okresach spływów pierwszej fali deszczu po dłuższym okresie suchym, może wystąpić wyższa od obliczonej zawartość tych zanieczyszczeń, zaplanowano zastosowanie separatorów koalescencyjnych przed odprowadzeniem wód opadowych do środowiska. Ze względu na użytkowy czwartorzędowy poziom wodonośny występujący bez izolacji, oraz na z uwagi na projektowany rezerwat „Biały Ług”, na odpływie ze zbiorników zostaną zastosowane separatory. Dla ochrony użytku ekologicznego „Powsinek” zostanie zaprojektowany zbiornik retencyjny wraz z separatorem tak aby wody opadowe odprowadzić do Kanału Powsińskiego.

Drogi szybkiego ruchu są dużym zagrożeniem dla wielu gatunków zwierząt, poczynając od owadów, a kończąc na dużych ssakach, takich jak sarna, dzik i łoś. Teren lokalizacji obwodnicy nie koliduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt o znaczeniu krajowym. Tak więc POW nie wpłynie negatywnie na zachowanie ciągłości struktur przestrzenno – przyrodniczych i stabilności populacji gatunków migrujących. Natomiast w części wschodniej w rejonie lokalizacji POW występują kompleksy leśne Mazowieckiego Parku Krajobrazowego będące ostoją lokalną. W związku z tym należy zapewnić możliwość przemieszczania się zwierząt. Uwzględniając potencjalne miejsca migracji zwierząt oraz miejsca migracji wskazane przez Nadleśnictwo Celestynów wyznaczono przejścia dla zwierząt w celu uniknięcia fragmentacji i izolacji populacji zwierząt jak również uniknięcia ograniczenia możliwości przemieszczania się i ich żerowania. Strefa przejścia dla zwierząt będzie odpowiednio urządzona (zakrzaczona), tak aby stwarzała bezpieczne ukrycie się przechodzących zwierząt. Skuteczność estakad jako przejść dla zwierząt zostanie zapewniona poprzez przede wszystkim odpowiednią przestrzeń pod wiaduktami oraz docierające tam światło, warunkujące rozwój roślin. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania trasy na zwierzęta na estakadzie przebiegającej przez Mazowiecki Park Krajobrazowy zrezygnowano z oświetlenia drogi. W rejonie przejścia przez rzekę Wisłę w celu zmniejszenia strat spowodowane rozbijaniem się ptaków o przęsła mostu, tym bardziej że Wisła jest

ważnym szlakiem migracji wielu gatunków ptaków, zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia na moście przez Wisłę. Zaprojektowany most będzie miał strukturę płaską, bez elementów konstrukcyjnych wyniesionych ponad jezdnię, bez ekranów akustycznych.

Czasowo zajmowany teren będzie przywracany do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie. Podczas budowy obwodnicy powstaną nadmiary mas ziemnych i z wykopów, które nie będą nadawały się do wbudowania w nasyp z powodu braku właściwości nośnych dlatego też pozyskane podczas prac masy ziemi należy czasowo gromadzić na odpowiednio przygotowanych terenach. Składowanie mas ziemi będzie prowadzone poza granicami obszaru Natura 2000, użytku ekologicznego i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Na odcinku 3+453 - 3+700 planowana trasa POW przetnie Skarpę Wiślaną. Planowane przedsięwzięcie nie będzie wywierało nacisku na krawędź skarpy ponieważ będzie posadowione na głębokości 10 m poniżej górnej krawędzi skarpy. W bezpośrednim podłożu inwestycji nie występują wypiętrzenia ilów plioceńskich o stoku nachylnym ku dolinie Wisły, które mogą stanowić płaszczyznę ślizgową dla nadległych mas gruntu i sprzyjać powstawaniu osuwisk. Dodatkowo posadowione będzie ono poniżej występowania gruntów nasypowych. Biorąc pod uwagę powyższe można przyjąć, iż planowana budowa drogi nie przyczyni się do powstawania osuwisk.

Trasa odcinka od km 0+391 do km 3+453 przebiegać będzie w tunelu, który realizowany będzie metodą odkrywkową w ścianach szczelinowych. W czasie prac związanych z wykonywaniem tunelu konieczne będzie prowadzenie prac odwodnieniowych. Zakłada się, że odwodniana będzie druga warstwa wodonośna, natomiast warstwa pierwsza będzie odcięta ściankami szczelinowymi i wody tej warstwy nie będą dopływały bezpośrednio do wykopu. Różnica poziomów zwierciadeł wody warstwy pierwszej i drugiej wynosząca od około 7 m do około 10 m wskazuje na brak kontaktu hydraulicznego pomiędzy warstwami. Prowadzenie prac odwodnieniowych w drugiej warstwie wodonośnej nie powinno powodować obniżenia zwierciadła wody w pierwszej warstwie. Ze względu na występowanie w sąsiedztwie prac odwodnieniowych Rezerwatu Las Kabacki, którego północny skraj oddalony jest od planowanych prac o około 150 m i Lasu Natolińskiego od 420 do 750 m oraz występowanie w rejonie planowanych prac gruntów słabonośnych proponuje się uruchomienie systemu monitorowania poziomu wód pierwszej i drugiej warstwy wodonośnej w obszarze objętym oddziaływaniem pompowania (lej depresji) oraz na zewnątrz leja. Wody opadowe z tunelu będą spływały do pompowni P1÷P3, a następnie

przepompowywane będą do studzienek rozprężnych, skąd odprowadzane będą grawitacyjnie do kanalizacji miejskiej oraz Kanału Grabowskiego. Prace odwodnieniowe będą prowadzone krótkimi odcinkami i tylko wtedy gdy będą konieczne.

W sąsiedztwie projektowanej POW zlokalizowane są dwa ujęcia komunalne bazujące na wodach czwartorzędowych. Ujęcie w Falenicy zlokalizowane w odległości 500 m (najbliższa studnia) na południe od projektowanej trasy oraz ujęcie w Majdanie zlokalizowane w odległości 500 m (najbliższa studnia) na północ od projektowanej trasy. Wokół ujęć nie wyznaczono stref ochrony pośredniej. Wody podziemne do ujęcia w Falenicy dopływają z kierunku wschodniego. Kierunek dopływu wody do ujęcia jest równoległy do przebiegu obwodnicy na tym odcinku. Zasięg oddziaływania najbliższej od POW położonej studni wynosi 125 m. Wynika stąd, że nie ma możliwości migracji zanieczyszczeń z POW w kierunku ujęcia. Ujęcie w Majdanie eksploatuje II podglinowy poziom wodonośny. Wody podziemne do ujęcia dopływają z kierunku północno-zachodniego i zachodniego. Z obliczeń przedstawionych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wynika, że czas przesączania się wód opadowych przez serie glin zwałowych wynosi ponad 30 lat. Z badań geofizycznych wykonanych dla potrzeb wymienionej dokumentacji wynika, że w rejonie ujęcia nie ma okien hydrogeologicznych. W związku tym nie ma zagrożenia dla wód podziemnych.

Cały opiniowany odcinek POW położony jest w obszarze trzeciorzędowego zbiornika wód podziemnych GZWP 215A Subniecka Warszawska. Wody w tym zbiorniku występują na znacznej głębokości (ponad 100 m), pod nakładem osadów przepuszczalnych i słaboprzepuszczalnych, stanowiących izolację. Wody podziemne przedmiotowego zbiornika nie są zagrożone zanieczyszczeniem gdyż występuje on na całym odcinku pod pełną izolacją. Duża zasobność i łatwość dostępu spowodowały, że w obrębie doliny Wisły wydzielono także Główny Zbiornik Wód Podziemnych GZWP nr 222 Doliny Środkowej Wisły (Warszawa-Puławy). Trasa obwodnicy położona jest na obszarze ochrony zwykłej wód tego zbiornika. W celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia wód podlegających ochronie, bazy budowlane i transportowe będą lokalizowane poza obszarami konfliktowymi. Przy projektowaniu zostanie przyjęta zasada zatrzymania jak największej ilości wody na danym terenie. Do tego celu w pierwszym rzędzie należy wykorzystać warunki naturalne, a dopiero potem rozważyć budowę urządzeń sztucznych. Kanalizacja deszczowa zostanie wykonywana tylko wtedy, gdy nie będzie możliwości odprowadzenia wody deszczowej do gruntu lub wód powierzchniowych lub gdy będą wymagały tego względy ochrony środowiska np. na terenach chronionych, gdzie

płytko występują wody gruntowe i nie mogą być zastosowane naturalne sposoby oczyszczania spływów z powierzchni drogi.

Planowana POW przechodzi przez środkową część Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na odcinku długości około 2,7 km, z czego na długości 1,60 km na estakadzie oraz 1,05 km na gruncie. Sposób budowy estakady będzie zapewniać maksymalną ochronę powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą. Strefa przejścia dla zwierząt dużych (pod estakadą) będzie tak urządzona, aby stwarzała możliwość bezpiecznego ukrycia się przechodzących zwierząt. Na odcinku gdzie trasa przebiega na gruncie zostaną zaprojektowane odpowiednie przejścia dla zwierząt, które znacznie ograniczą straty spowodowane przemieszczaniem się zwierząt przez projektowaną drogę. Biorąc pod uwagę powyższe warunki droga nie spowoduje zagrożenia dla egzystencji siedlisk, roślin i zwierząt w granicach MPK, ale będzie barierą utrudniającą funkcjonowanie populacji lokalnych (szczególnie na odcinku na gruncie) oraz przeszkodą dla zwierząt migrujących. Ponadto planowana inwestycja koliduje z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, użytkiem ekologicznym „Powsinek” na długości 80 m oraz z projektowanym rezerwatem „Biały Ług” 1 130 m. Znajdujące się w obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu kompleksy leśne tworzą "otulinę" dla terenów objętych wyższą formą ochrony oraz ciąg wszystkich zatwierdzonych i projektowanych rezerwatów i pomników przyrody, zabytkowych parków podworskich, a także wszystkich zorganizowanych terenów wypoczynkowych, zabudowy letniskowej i podmiejskich ogródków działkowych. W związku z podjętymi działaniami zabezpieczającymi środowisko przyrodnicze przed wpływem projektowanej drogi oraz mając na uwadze rangę i cel ochrony dla jakiej został powołany przedmiotowy obszar nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na WOCK. Na terenie użytku ekologicznego „Powsinek” z punktu widzenia planowanej drogi możliwymi zagrożeniami siedliska, w którym bytuje modraszek jest utrata części powierzchni użytku oraz możliwość doprowadzenia do zmian stanu wilgotnościowego łąk (zarówno osuszenie jak i zabagnienia). Dla ochrony zasobów przyrodniczych użytku zadbano o nie wprowadzanie jakichkolwiek wód do rowu P12. Jednocześnie lokalizacja ewentualnego zbiornika retencyjnego lub retencyjno – infiltracyjnego będzie poza obszarem użytku tak aby nie zmniejszać powierzchni użytku i nie podnosić poziomu wód gruntowych na jego terenie. Na odcinku przejścia obwodnicy przez projektowany rezerwat „Biały Ług” (od km 16+540 do km 17+ 680) prace będą realizowane po powiadomieniu Nadleśnictwa Celestynów i Dyrekcji Zespołu Parków Krajobrazowych Mazowieckiego, Chojnowskiego i Brudzeńskiego. Droga

koliduje również z położonym w węźle „Wał Miedzeszyński” ok. km 10+970 pomnikiem przyrody dębem szypułkowym. W celu ochrony przedmiotowego drzewa łącznica węzła zostanie odsunięta o ok. 20 -25 m od pnia dębu natomiast odwodnienie zostanie zaprojektowane w sposób uniemożliwiający przedostawanie się spływów zanieczyszczonych substancjami z zimowego utrzymania ruchu bezpośrednio do systemu korzeniowego.

Projektowana trasa przecina koryto rzeki Wisły w km 499,5 biegu rzeki. W miejscu przecięcia rzeki planowaną drogą od ok. km 9+110 do ok. km 9+410 drogi występuje obszar Natura 2000 – Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków – PLB 140004 „Dolina Środkowej Wisły”. Brak jest możliwości uniknięcia kolizji planowanej trasy z obszarem Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” ze względu na przebieg drogi z zachodu na wschód i korytarz Wisły posiadający w granicach Warszawy przebieg południe – północ. Trasa drogi została wyznaczona w taki sposób aby zminimalizować ryzyko kolizji z obszarami chronionymi. Przęsła planowanego mostu będą rozpięte wysoko ponad lustrem wody. Ze względu na przewężenie na tym odcinku koryta Wisły, co skutkuje zwiększoną prędkością przepływu wody, nie występują tu piaszczyste siedliska (wyspy), które mogłyby być zasiedlane przez tzw. gatunki plażowe, takie jak rybitwa rzeczna i białoczelna (gatunki kluczowe obszaru Natura 2000), sieweczka rzeczna i obroźna, a także mewa pospolita, mewa śmieszka i inne rzadziej występujące gatunki. Zatem planowany most nie będzie w bezpośredni sposób oddziaływał na siedliska lęgowe tych gatunków, gdyż znajdują się one w znacznej odległości od projektowanej budowli. Istotną kwestią jest wpływ konstrukcji mostowej na ptaki przelatujące wzdłuż koryta Wisły. Aby zminimalizować powierzchnię kolizyjną, proponuje się płaską konstrukcję mostu, bez wysokich pylonów lub innych elementów konstrukcyjnych ponad powierzchnią jezdni. W czasie dnia most nie będzie stanowił zagrożenia dla przelatujących ptaków, które są bardzo dobrymi wzrokowcami. W czasie przelotów nocnych, teoretycznie ptaki mogą się rozbijać o konstrukcję mostu, ale straty z tego powodu będą prawdopodobnie niewielkie lub wręcz sporadyczne o ile zostaną podjęte proponowane środki zaradcze w postaci płaskiej konstrukcji mostu oraz oświetlenia mostu, co spowoduje, że w godzinach nocnych będzie on widoczny dla ptaków. Zostaną zastosowane obudowy ukierunkowujące snop światła. Oświetlona zostanie również konstrukcja mostu poniżej jezdni – kolorem czerwonym – tak aby ptaki przelatujące tuż nad lustrem wody miały informację o przeszkodzie i jej rozmiarach. Migrujące nocą stada przelatują najczęściej na wysokości kilkuset metrów lub więcej. Zatem nie będzie możliwości kolizji z mostem. Budowa nowej przeprawy mostowej przez Wisłę w granicach obszaru chronionego NATURA 2000 Dolina

Środkowej Wisły, nie spowoduje istotnych zmian w środowisku. Wobec braku odpowiednich siedlisk (piaszczystych wysp i siedlisk) w sąsiedztwie mostu nie występują stanowiska lęgowe tzw. plażowych gatunków ptaków chronionych w ramach sieci Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie więc w sposób istotnie negatywny na siedliska i gatunki objęte ochroną, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 ze szczególnym uwzględnieniem gatunków kluczowych (rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna). Brak zagrożeń dla przedmiotu ochrony tego obszaru związanych z planowaną przeprawą mostową potwierdza również pkt. 6.1 Standardowego Formularza Danych obszaru „Dolina Środkowej Wisły”, zgodnie z którym mosty i wiadukty nie mają negatywnego wpływu na chronioną florę i faunę.

Na etapie eksploatacji obwodnicy zagrożenia dla siedlisk położonych w sąsiedztwie drogi nie będą tak duże jak w czasie jej budowy. Na odcinkach napowierzchniowych będą dotyczyć przede wszystkim bezpośredniego sąsiedztwa drogi (emisja spalin, metali ciężkich i innych substancji szkodliwych) oraz sytuacji awaryjnych (wycieki paliwa, innych substancji chemicznych). Siedliska położone w odległości kilkadziesiąt i więcej metrów od skraju drogi będą narażone w niewielkim stopniu.

Oddziaływanie na rośliny na etapie eksploatacji obwodnicy będzie podobne jak oddziaływanie na siedliska. Negatywne skutki tego oddziaływania zachodzące w siedliskach będą bardzo szybko przenoszone na rośliny. Podstawową kwestią jest zatem ochrona siedlisk w bezpośrednim i dalszym otoczeniu obwodnicy. Otoczenie projektowanej drogi na znacznej jej długości stanowią tereny zabudowane lub planowane do zabudowy. Projektowana trasa przebiega przez Mazowiecki Park Krajobrazowy na odcinku około 2,7 km. Dla jednego z odcinków zlokalizowanego na terenie MPK wykonano obliczenia dla wszystkich analizowanych substancji (dwutlenek azotu, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne, benzen, pył zawieszony) oraz dodatkowo dla tlenków azotu NO_x ze względu na ochronę roślin. Z obliczeń wykonanych dla tego odcinka wynika, że stężenia dopuszczalne oraz wartości odniesienia nie będą przekraczane.

Trasa koliduje z dwoma stanowiskami archeologicznymi. Warszawa - Wilanów osadnictwo neolit, wczesny okres wpływów rzymskich, wczesne średniowiecze, Warszawa - Wawer osadnictwo okresu halsztacko - lateńskiego. POW w analizowanym przebiegu trasy koliduje z terenem szczególnego nadzoru archeologicznego na odcinkach od km 0+680 do km 1+840, od km 3+180 do km 3+430, od km 10+320 do km 10+520, od km 10+800 do km 10+990, od km 12+330 do km 18+520. Kolizje planowanej drogi z obiektami zabytkowymi,

pozwalają stwierdzić, że jedynym sposobem minimalizacji ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko kulturowe będzie realizacja gruntownego i wszechstronnego programu prac ratowniczo-zabezpieczających. Program taki będzie składać się z takich elementów jak: badania powierzchniowo – sondażowe, ratownicze badania wykopaliskowe oraz nadzór archeologiczny. Należy podkreślić, że wszelkie prace ratowniczo-konserwatorskie winny spełniać współczesne wymogi metodyczne, powszechnie obowiązujące w archeologii. Tak więc, nieodłączną część tych prac musi stanowić sporządzanie odpowiedniej dokumentacji podczas trwania prac terenowych i po ich zakończeniu oraz opracowanie naukowe pozyskanych materiałów zabytkowych wraz z odpowiednimi ekspertyzami specjalistycznymi, zakończone publikacją wyników badań. Pozyskane materiały zabytkowe, po ich uprzednim zakonserwowaniu, winny być przekazane do odpowiednich zbiorów muzealnych na ogólnie obowiązujących zasadach (decyzje w tych kwestiach podejmuje Wojewódzki Konserwator Zabytków, właściwy dla danego terenu). W kolizji z planowaną trasą znajduje się także krzyż przydrożny położony w Wawrze przy ul. Tawułowej, który zostanie przeniesiony w miejsce uzgodnione przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Prace ziemne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu chronić pozostające drzewa i krzewy. Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozo odporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni), dzięki czemu przedsięwzięcie będzie lepiej wkomponowane w otoczenie. Nasadzenia będą zaprojektowane i zrealizowane na poziomie terenu, tzn. nie zostaną wprowadzone nasadzenia na skarpy nasypów aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie zrekultywowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana.

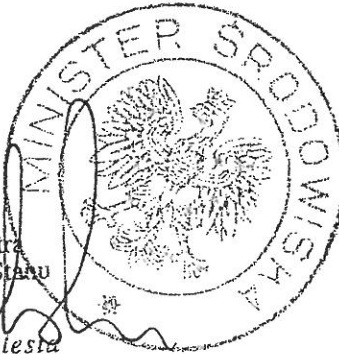
Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając przedstawione wnioski, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie, jednakże strona niezadowolona z postanowienia, zgodnie z art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa, może zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

Z up. Ministra
Podsekretarz Stanu
Agnieszka Bolesła



Otrzymują:

1. Wojewoda Mazowiecki;
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie;
3. Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego

Warszawa, dnia 14.11. 2007 r.



MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

DOOŚ-133D/6139-6051/PR/2007/EB

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i pkt 2 Kpa, po rozpatrzeniu wniosków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, Stowarzyszenia Ekologicznego „Światowid” oraz Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej postanowieniem Ministra Środowiska z dnia 12 lipca 2007 r. znak DOOŚ-133D/3199/2007/EB uzgadniającym warunki środowiskowe dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.

1. Uchylam pkt II.4 w/w postanowienia i w tym zakresie orzekam;

Wentylacje w tunelu należy zaprojektować w sposób zapewniający sprawne usunięcie zanieczyszczonego powietrza przy zachowaniu warunków nie przekraczania dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu.

2. W pozostałej części utrzymuję w/w postanowienie w mocy.

Uzasadnienie

Minister Środowiska postanowieniem z dnia 12 lipca 2007 roku znak DOOŚ-133D/3199/2007/EB, uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.

Strony wymienione w sentencji wniosły o ponowne rozpatrzenie sprawy przedstawiając poniższe zarzuty:

1. Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid” zarzuca, że Minister Środowiska wydając postanowienie nie wziął pod uwagę konieczności wykonania strategicznej oceny

oddziaływania na środowisko dla autostrady A2 a ponadto nie przeanalizował treści

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA
Departament Oceny
Oddziaływania na Środowisko
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

Za zgodność z oryginałem

Warszawa, dnia 14.11.2007 r.

dokumentu Pt. „Studium wykonalności dla równoważonego rozwoju Warszawskiego Węzła Transportowego w połączeniu z Transeuropejskimi Korytarzami I, II, VI”. Dodatkowo zarzuca, iż ustosunkowując się do wariantu „O” organ uzgadniający posługuje się wyłącznie informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonanym na zlecenie strony bezpośrednio zainteresowanej realizacją inwestycji.

2. Organizacja pożytku publicznego „Zielone Mazowsze” zarzuca, że:
 - ostateczne przesądzenie wariantu przez Ministra miało miejsce przed wszczęciem procedury z udziałem społecznym,
 - zaprojektowany tunel nie jest dostatecznym środkiem ochronnym dla najbliższej położonej zabudowy mieszkaniowej,
 - pominięto wpływ inwestycji na obszar sieci Natura 2000,
 - naruszono zasadę kompensacji przyrodniczej w inwestowaniu.
3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie zwróciła się z wnioskiem o zmianę zapisu odnośnie sposobu wentylowania tunelu.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego stwierdzono, co następuje.

Odnosząc się do pierwszego z zarzutów należy wyjaśnić, że Wojewoda zgodnie z art. 48 ust. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków środowiskowych realizacji przedsięwzięcia na wniosek inwestora. W przedłożonym wniosku szczegółowo określono zakres oraz cel inwestycji. Minister Środowiska uzgodnił warunki realizacji inwestycji wydając postanowienie w sprawie indywidualnej działając w oparciu o konkretny wniosek i w granicach tego wniosku. Analizując dalej zarzut należy zaznaczyć, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia spełniał wymogi art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, a co za tym idzie zawierał informacje niezbędne do wydania uzgodnienia warunków środowiskowych. Przedstawione do uzgodnienia warunków środowiskowych dokumenty w pełni przedstawiły sytuację w rejonie projektowanej drogi. Materiał dowodowy został w sposób wyczerpujący rozpatrzony oraz zostały podjęte wszelkie kroki niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego. Organ wydający uzgodnienie warunków środowiskowych dla przedmiotowej inwestycji kierował się zarówno względami środowiskowymi jak i interesem społecznym.

W odniesieniu do wskazywanych przez Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” nieprawidłowości związanych z zapewnieniem w postępowaniu udziału społeczeństwa należy

również zauważyć, że zapisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA
Departament Ocen
Oddziaływanie na Środowisko

ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa 2

Za zgodność z oryginałem

Warszawa, dnia 14/11-2007

art. 31 do art. 38 nie precyzują tego, kiedy w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko organ powinien zapewnić udział społeczeństwa. Nie jest więc uchybieniem wobec przepisów prawa fakt przeprowadzenia go po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia przez organ ochrony środowiska.

Rozpatrując drugi z zarzutów stawianych przez „Zielone Mazowsze”, należy zaznaczyć, że z akt sprawy wynika iż, jednym z najskuteczniejszych sposobów minimalizacji niekorzystnego oddziaływania akustycznego planowanej południowej obwodnicy Warszawy jest zastosowanie tunelu. Rozwiązanie to w znaczący sposób ograniczy propagację hałasu. Dodatkowo ściany szczególnie w miejscach wjazdu i wyjazdu z tunelu będą posiadały własności pochłaniające dźwięk. Takie rozwiązanie wyeliminuje niekorzystny wpływ również fal odbitych a co za tym idzie znacznie zmniejszy zasięgi ponadnormatywnego hałasu.

Nie zasługują na uwzględnienie również zarzuty, że pominięto w wydanym postanowieniu wpływ na obszar sieci Natura 2000 oraz naruszono zasadę kompensacji przyrodniczej. Jest sprawą bezsporną brak możliwości uniknięcia kolizji planowanej trasy z obszarem Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” ze względu na przebieg drogi z zachodu na wschód i korytarz Wisły posiadający w granicach Warszawy, ale trasa drogi została wyznaczona w taki sposób aby zminimalizować ryzyko kolizji z obszarem chronionym. W pkt. I. 2, I.10, I.11, II.9 oraz II.10 nałożono na Inwestora warunki, które mają na celu ochronę obszaru sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Planowany most został zlokalizowany na w miejscu przewężenia koryta Wisły tam gdzie siedliska lęgowe gatunków kluczowych, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, znajdują się w znacznej odległości od projektowanej budowli. Dodatkowo aby zminimalizować powierzchnię kolizyjną, zaproponowano się płaską konstrukcję mostu, bez wysokich pylonów i innych elementów konstrukcyjnych wyniesionych ponad powierzchnią jezdni. Dodatkowo zostanie zastosowane specjalne oświetlenia mostu, co spowoduje, że w godzinach nocnych będzie on widoczny dla ptaków. Zastosowanie przedmiotowych rozwiązań spowoduje, że realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób istotny na gatunki i siedliska chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” a co za tym idzie nie zachodzi konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej dla tego obszaru. Zgodnie a art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000 jest wymagane tylko w przypadku realizacji planu lub programu, które mogą mieć negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

za zgodność z oryginałem
Warszawa, dnia

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA
Departament Ocen
Oddziaływania na Środowisko
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

Odnosząc się do wniosku GDDKiA dotyczącego zmiany zapisu w pkt. II.4 należy zaznaczyć, że rozważane są dwa sposoby wentylacji wzdłużna i poprzeczna. Obecnie trwają prace projektowe i konsultacje ze strażą pożarną odnośnie wyboru najlepszego sposobu wentylowania tunelu. Ponownie analizując sprawę stwierdzić należy, że podany w postanowieniu zapis odnośnie rodzaju wentylacji oraz podana liczba i wysokość wyrzutni mogą ulec zmianie na dalszym etapie projektowania, gdyż szczegółowe rozwiązania techniczne co do sposobu wentylowania tunelu wymagają jeszcze dodatkowych uzgodnień z odpowiednimi służbami. W świetle przedstawionych przez Inwestora argumentów złożony wniosek wydaje się zasadny, dlatego też, uchylono pkt II.4 skarżonego postanowienia i orzeczono jego nowe brzmienie.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Postanowienie niniejsze jest ostateczne.

Na postanowienie niniejsze można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Ministra Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania postanowienia.


Z up. Ministra
Podsekretarz Stanu
Agnieszka Bolesta

Otrzymują:

1. Wydział Środowiska i Rolnictwa Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie
3. „Zielone Mazowsze” Organizacja Użytku Publicznego
4. Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”
5. Pozostałe strony, zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania Administracyjnego

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA
Departament Ocen
Oddziaływania na Środowisko
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

Za zgodność z oryginałem

Warszawa, dnia 14/11/2007

P.2.1/733/2008



Warszawa, dnia 06 2008 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Maciej Nowicki

DOOŚ-133D/5753/SSA/2008/EB/SM

PEL + 02
15.10.07

Generalna Dyrekcja Drogi Krajowych Autostrad

Oddział w Warszawie

Wpłynęło do rejestru pod nr

6504

Dnia ~~2008-06-13~~

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 54 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. nr 153 z 2002 r., poz. 1270 ze zm.) po uwzględnieniu skargi Muzeum Pałacu w Wilanowie na postanowienie Ministra Środowiska wydane dnia 31.10.2007r. znak: DOOŚ-133D/5753/PR/2007/EB

- uchylam w/w postanowienie Ministra Środowiska

UZASADNIENIE

Minister Środowiska postanowieniem z dnia 12.07.2007r. znak: DOOŚ-133D/3199/2007/EB, w trybie art. 106 § 5 kpa, uzgodnił warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.

Na powyższe postanowienie zażalenie złożyło Muzeum Pałacu w Wilanowie wskazując, że jest stroną postępowania, bowiem skutki planowanej inwestycji dotyczyć będą jego praw i obowiązków

Organ odwoławczy w postanowieniu z dnia 31.10.2007r. uznał, że Muzeum Pałacu w Wilanowie nie przysługuje status strony, w rozumieniu art. 28 kpa, w omawianym postępowaniu uzgadniającym realizację przedsięwzięcia. Jako argument organ powołał się na wypisy z ewidencji gruntów, które nie wskazują, aby Muzeum było właścicielem nieruchomości, na które wpływałoby planowane przedsięwzięcie.

Na w/w postanowienie Muzeum Pałac w Wilanowie złożyło skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wnosząc o jego uchylenie i zarzucając naruszenie art. 28 kpa.

Uznając argumenty zawarte w skardze Minister Środowiska postanowił uchylić swoje postanowienie o umorzeniu postępowania odwoławczego i rozpatrzyć zażalenie na własne postanowienie uzgadniające.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji. Postanowienie niniejsze jest ostateczne w administracyjnym toku instancji. W przypadku jego niezgodności z prawem, służy na nie skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, złożona za pośrednictwem Ministra Środowiska, w terminie 30 dni od daty doręczenia postanowienia.



Otrzymują:

1. Muzeum Pałac w Wilanowie
ul. Stanisława Kostki Potockiego 10/16, 02-958 Warszawa
2. GDDKiA Oddział w Warszawie
3. Mazowiecki Urząd Wojewódzki,
Wydział Środowiska i Rolnictwa
4. a/a

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE
Zarząd Zlewni Wisły Mazowieckiej w Warszawie



ul. Zarzecze 13B 03-194 Warszawa
tel. (022) 587-04-50(51) fax (022) 587-04-60

e-mail: warszawa@rzgw.waw.pl
Konto: BPH PBK O/Warszawa 39 106000760000411040004268
NIP 526 - 23 - 90 - 341 REGON 016183991

Warszawa 20.06.2008 r.

NZW-210-91-08

DHV POLSKA Sp.z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

Dot.: uzgodnienia układu konstrukcji i podpór mostu przez Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy

W odpowiedzi na Państwa pismo L.dz.: 1463/2008 z 12.05.2008 i po przeanalizowaniu załączonych materiałów określających układ konstrukcji i podpór oraz po dokonanych przez Projektanta korektach w załączniku nr 1 (Rys.ogólny – most przez Wisłę w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy)do rzeczzonego pisma informujemy, że nie wnosimy zastrzeżeń do zaproponowanych rozwiązań.

Ponadto informujemy, że na wykonanie podpór w obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią oraz prowadzenie wszelkich innych prac budowlanych oraz robót towarzyszących należy uzyskać zwolnienie z zakazu wykonywania robót i czynności od Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie (Art. 82 Prawo Wodne)

Zastępca Dyrektora RZGW w Warszawie
dla Zarządu Zlewni Wisły mazowieckiej
w Warszawie

Anna Michna

Pismo przesłane e-mailami
od DHV.



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie

Wpłynęło do rejestru pod nr
2011-05-02

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4200.12.2011.JI

DOREKZONO OSOBIŚCIE

J-9 + P.2.1. + P-2 + 2P
02.05.11
[Signature]

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 46 a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz.150, ze zm., zwanej dalej, ustawą Poś”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku, z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm. zwanej dalej „ustawą oos”) oraz z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20 grudnia 2006 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

ustalam

warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” dla wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła Przyczółkowa do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej i jednocześnie

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, zwanej dalej POW i zlokalizowane będzie na terenie województwa mazowieckiego w mieście stołecznym Warszawie – mieście na prawach powiatu, w dzielnicach: Ursynów, Wilanów i Wawer oraz w gminie Wiązowna w powiecie otwockim. Projektowana droga posiada długość ok. 18,65 km. Omawiany odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy zaczyna się w km 0+300 i kończy w km 18+950. Węzeł „Puławska” objęty jest decyzją o uwarunkowaniach środowiskowych POW od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska” - wydaną przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 30 maja 2008 r. (znak: WŚR.I.SM.6613/1/121/06), natomiast węzeł „Lubelska” – decyzją dotyczącą Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła „Marki – Drewnica” do węzła „Lubelska” wydaną przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 19 października 2007 r. (znak: WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/5). Projektowany odcinek drogi ekspresowej od węzła „Puławska”

do węzła „Lubelska” stanowi element planowanej ekspresowej obwodnicy Warszawy, która ma na celu usprawnienie ruchu na terenie Warszawy poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego w mieście oraz powiązanie miejskiego układu drogowego z siecią zewnętrzną.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

- 1.2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.**
- 1.2.1 Teren budowy, w tym jego zaplecza oraz drogi dojazdowe, lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni.
- 1.2.2 Zaplecza budowy lokalizować poza terenem Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (tj. poza odcinkiem od km 16+050 do km 18+770) i poza granicami obszaru Natura 2000 PLB 140004 Dolina Środkowej Wisły (poza odcinkiem od ok. km 8+800 do ok. km 9+800).
- 1.2.3 Wykluczyć lokalizowanie zapleczy budowy na użytku ekologicznym „Powsinek” i w dolinie rzeki Wilanówki, w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz w sąsiedztwie dolin innych rzek, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych; zaplecza lokalizować z zachowaniem minimalnej odległości 30 m od tych obszarów.
- 1.2.4 Bazy budowlane i transportowe lokalizować poza odcinkiem od ok. km 3+455 do ok. km 15+250.
- 1.2.5 Drogi dojazdowe, w miarę możliwości, lokalizować na istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych, a nowe w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia.
- 1.2.6 Nowe drogi dojazdowe wytyczać w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi.
- 1.2.7 Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym należy poprzedzić usunięciem warstwy próchnicznej gleby, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewniając możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty; warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy.
- 1.2.8 Po zakończeniu prac należy przeprowadzić rekultywację terenu zajętego podczas budowy; zajmowany teren należy przywrócić do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie; na terenach podmokłych, zwłaszcza w dolinach rzek, teren należy pozostawić do naturalnej sukcesji i spontanicznego pojawienia się roślinności.
- 1.2.9 Zaplecza budowy, w szczególności bazy materiałowe, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu, zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.
- 1.2.10 W czasie prac budowlanych prowadzić systematyczny przegląd sprawności technicznej maszyn i pojazdów.
- 1.2.11 Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie.
- 1.2.12 Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.
- 1.2.13 Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.14 Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom.

- 1.2.15 Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów; pojemniki te magazynować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.16 Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- 1.2.17 Podczas budowy przeprawy mostowej na rzece Wilanówce zabezpieczyć wody przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych.
- 1.2.18 Wszelkie zaplanowane prace związane z realizacją inwestycji nie powinny doprowadzić do zmian stosunków wodnych (obniżenia zwierciadła wody gruntowej lub podtopienia terenu), które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów; w szczególności na terenie pomiędzy ul. Przyczółkową i rz. Wilanówką, terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego - tj. od km 16+050 do km 18+770 - należy dążyć do możliwie całkowitego wykluczenia odwodnień okresowych.
- 1.2.19 W okresie budowy tunelu i prac odwodnieniowych prowadzić monitoring poziomu zwierciadła wody w przypowierzchniowej i w podglinowej (główny poziom użytkowy) warstwie wodonośnej.
- 1.2.20 Zaplecza budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.
- 1.2.21 W sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00.
- 1.2.22 Opracować i stosować taki plan robót, który optymalizuje uciążliwość akustyczną względem zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów, zastosowanie maszyn o możliwie najmniejszej mocy akustycznej).
- 1.2.23 W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
- 1.2.24 W czasie robót budowlanych zapewnić specjalistyczny nadzór przyrodniczy, w tym ornitologiczny i herpetologiczny.
- 1.2.25 Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających.
- 1.2.26 Zabezpieczyć za pomocą osłon pnie i korony drzew znajdujących się w rejonie prac budowlanych, a nieprzewidzianych do wycinki.
- 1.2.27 Należy zabezpieczyć dąb szypułkowy – pomnik przyrody – położony przy ul. Wał Miedzeszyński 130 (pień drzewa, gałęzie i system korzeniowy) przed ewentualnym uszkodzeniem w fazie budowy.
- 1.2.28 Sposób budowy estakady na terenie projektowanego rezerwatu Biały Ług powinien zapewnić maksymalną ochronę powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą.
- 1.2.29 Fazę inicjalną prac budowlanych polegającą na zdjęciu warstwy ziemi – humusu, na odcinkach inwestycji:
- od km 5+600 do km 6+950,
 - od km 8+800 do km 9+765,
 - od km 16+100 do km 17+300,
- prowadzić poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 maja (okres migracji płazów).

- 1.2.30 Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy; w tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów.
- 1.2.31 Plac budowy należy zabezpieczyć przed wejściem płazów poprzez ogrodzenie terenu folią lub siatką o wysokości minimum 40 cm; oczka siatki powinny być nie większe niż 0,5 cm; siatka lub folia powinna być stabilnie i szczelnie zakotwiczona w gruncie oraz posiadać przewieszkę.
- 1.2.32 Lokalizacja ogrodzeń ochronnych opisanych w pkt 1.2.31 sentencji decyzji:
- od km 5+500 do km 6+950 – ogrodzenie obustronne,
 - od km 7+050 do km 7+800 – ogrodzenie obustronne,
 - od km 8+800 do km 9+100 – ogrodzenie obustronne,
 - od km 9+800 do km 10+300 – ogrodzenie obustronne,
 - od km 16+100 do km 18+700 – ogrodzenie prawostronne,
 - od km 16+400 do km 18+700 – ogrodzenie lewostronne.
- 1.2.33 Z uwagi na okres lęgowy ptaków fazę początkową realizacji inwestycji w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” PLB140004 (przygotowanie terenu na potrzeby budowy: usunięcie drzew, krzewów, wierzchniej warstwy ziemi) należy przeprowadzić poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.
- 1.2.34 Wycinki drzew oraz usunięcia krzewów dokonać należy poza okresem lęgowym ptaków, t.j. poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.
- 1.2.35 W celu zachowania aktualnych właściwości linii brzegowej oraz samorzutnie powstających okresowych łach oraz wysp należy zrezygnować z prac związanych z regulacją koryta oraz zabezpieczeniem brzegów rzeki Wisły; jedynie w przypadku gdy, po przeprowadzeniu stosownych obliczeń szczegółowych w fazie prac nad projektem budowlanym, zajdzie konieczność umocnienia koryta rzeki w granicach pasa drogowego, należy zastosować umocnienia faszynowe.
- 1.2.36 Do minimum należy ograniczyć usuwanie roślinności na brzegach rzeki Wisły.
- 1.2.37 Przed rozpoczęciem prac ziemnych na terenie Łąk Wilanowskich w okolicy użytku ekologicznego „Powsinek” należy na przełomie maja i czerwca dokonać inwentaryzacji terenu przeznaczonego pod inwestycję i plac budowy; następnie należy usunąć z niego wszystkie rosnące krwiściagi; zabieg powtórzyć ok. 20 czerwca; od 10 sierpnia codziennie przy słonecznej pogodzie w godzinach 10-12 lub 14-16 penetrować teren pod kątem obecności imago motyla; po ustaleniu zakończenia lotów imago usunąć z pasa inwestycji warstwę ziemi z mrowiskami.
- 1.2.38 Obszar użytku ekologicznego „Powsinek” (odcinek drogi minimum: od km 6+190 do km 6+270) na czas budowy odgrodzić tymczasowym ogrodzeniem.
- 1.2.39 W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek” należy minimalizować zajęcie powierzchni terenu, kierować dostawy materiałów siecią dróg istniejących w pasie drogowym od strony południowej.
- 1.2.40 W czasie prac w sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek” zapewnić ochronę istniejących stosunków wodnych, a po zakończeniu robót doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego.
- 1.2.41 Należy przenieść krzyż przydrożny położony w Dzielnicy Wawer przy ul. Tawułkowej w miejsce uzgodnione z właściwym miejscowo i rzeczowo Konserwatorem Zabytków.
- 1.2.42 Na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych należy wstrzymać prace, powiadomić właściwego miejscowo i rzeczowo Konserwatora Zabytków i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac (art. 32 ust. 1, 4, 9 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.).
- 1.2.43 W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić Wojewodę Mazowieckiego albo właściwego terytorialnie: Prezydenta m.st. Warszawy lub Wójta Gminy Wiązowna (art. 122 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, ze zm.).
- 1.2.44 Ewentualna likwidacja obiektu zabytkowego (Wolica) wymaga uzyskania zezwolenia Prezydenta m.st. Warszawy; przed likwidacją należy przeprowadzić inwentaryzację

architektoniczną i fotograficzną obiektów; zaleca się wykonać te inwentaryzacje w ramach prac nad projektem budowlanym.

1.3 Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

1.3.1. Ekranery akustyczne zgodnie z lokalizacją zaproponowaną w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, tj:

a. strona prawa jezdni:

- 1) od 0+300 do 0+505 ekran o wysokości 5 m, dł. 205 m,
- 2) od km 0+505 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 3) od km 0+500 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 4) od km 0+500 do km 0+800 ekran o wysokości 5 m, dł. 300 m,
- 5) od km 3+455 do km 3+550 ekran o wysokości 8 m, dł. 95 m,
- 6) od km 3+550 do km 5+450 ekran o wysokości 5 m, dł. 1900 m,
- 7) od km 7+750 do km 8+440 ekran o wysokości 5 m, dł. 690 m,
- 8) od km 8+440 do km 9+000 ekran o wysokości 5 m, dł. 560 m,
- 9) od km 10+200 do km 12+540 ekran o wysokości 5 m, dł. 2340 m,
- 10) od km 12+540 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 11) od km 12+530 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 12) od km 12+530 do km 13+455 ekran o wysokości 5 m, dł. 925 m,
- 13) od km 13+700 do km 14+020 ekran o wysokości 5 m, dł. 320 m,
- 14) od km 14+020 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 15) od km 14+010 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 16) od km 14+010 do km 16+400 ekran o wysokości 5 m, dł. 2390 m,
- 17) od km 18+800 do km 18+950 ekran o wysokości 5 m, dł. 150 m;

b. strona lewa drogi:

- 1) od km 3+455 do km 3+550 ekran o wysokości 8 m, dł. 95 m,
- 2) od km 3+550 do km 5+850 ekran o wysokości 5 m, dł. 2300 m,
- 3) od km 6+250 do km 7+400 ekran o wysokości 5 m, dł. 1150 m,
- 4) od km 7+750 do km 8+755 ekran o wysokości 5 m, dł. 1005 m,
- 5) od km 10+200 do km 11+190 ekran o wysokości 5 m, dł. 990 m,
- 6) od km 12+000 do km 12+525 ekran o wysokości 5 m, dł. 525 m,
- 7) od km 12+525 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 8) od km 12+515 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 9) od km 12+515 do km 13+455 ekran o wysokości 5 m, dł. 940 m,
- 10) od km 13+700 do km 14+020 ekran o wysokości 5 m, dł. 320 m,
- 11) od km 14+020 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 12) od km 14+010 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
- 13) od km 14+010 do km 14+910 ekran o wysokości 5 m, dł. 900 m,
- 14) od km 14+910 do km 15+415 ekran o wysokości 5 m, dł. 505 m,
- 15) od km 15+420 do km 16+305 ekran o wysokości 5 m, dł. 885 m,
- 16) od km 16+305 do km 16+650 ekran o wysokości 5 m, dł. 345 m,
- 17) od km 17+900 do km 18+430 ekran o wysokości 5 m, dł. 530 m,
- 18) od km 18+800 do km 18+950 ekran o wysokości 5 m, dł. 150 m;

c. oś jezdni:

- 1) od km 5+250 do km 5+850 ekran o wysokości 5 m, dł. 600 m,
- 2) od km 7+750 do km 8+440 ekran o wysokości 5 m, dł. 690 m,
- 3) od km 10+200 do km 11+190 ekran o wysokości 5 m, dł. 990 m,
- 4) od km 12+000 do km 12+545 ekran o wysokości 5 m, dł. 545 m,
- 5) od km 13+970 do km 14+910 ekran o wysokości 5 m, dł. 940 m,
- 6) od km 15+415 do km 16+310 ekran o wysokości 4 m, dł. 895 m,
- 7) od km 17+900 do km 18+430 ekran o wysokości 5 m, dł. 530 m.

1.3.2. Należy z zasady stosować ekranery akustyczne pochłaniające; wskazane jest stosowanie ekranów o wysokiej pochłalności akustycznej $DL=13$ [dB].

- 1.3.3. Dopuszcza się zastosowanie ekranów akustycznych odbijających o izolacyjności akustycznej właściwej tych ekranów $R_w=30$ [dB].
- 1.3.4. Zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste; w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich ciemne, nieprzezroczyste pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10 cm od siebie.
- 1.3.5. Konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich powinna umożliwiać posadowienie ekranów o wysokości 8,0 m.
- 1.3.6. Ekran akustyczny należy zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz i zapewnić im zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej.
- 1.3.7. Na etapie prac nad projektem należy określić zasięgi emisji zanieczyszczeń od projektowanych wyrzutni usuwających spaliny z tunelu, aby dokładnie wskazać ich lokalizację i wysokości.
- 1.3.8. Na etapie prac nad projektem należy szczegółowo przeanalizować pod względem akustycznym okolice wyjścia z tunelu oraz węzły drogowe - w celu wybrania optymalnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy.
- 1.3.9. Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi.
- 1.3.10. Zlokalizować przejścia dolne dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
- a) nad rzeką Wilanówką ok. km 7+000,
 - b) pod estakadą ok. km 17+450, —
 - c) pod estakadą ok. km 18+700,
 - d) na odcinku drogi od km 14+800 do km 15+500,
 - e) w km 6+220,
 - f) w km 6+560,
 - g) w km 6+750.
- 1.3.11. Parametry przejścia zespolonego z rzeką (pkt 1.3.10. lit. a sentencji decyzji); szerokość powierzchni przeznaczony dla zwierząt – min. 6 m (po obu stronach rzeki), wysokość nie mniejsza niż 2,5 m.
- 1.3.12. Parametry przejścia zlokalizowanego pod estakadą (pkt. 1.3.10. lit. b sentencji decyzji): w co najmniej jednym miejscu na odcinku od km 15+800 do km 17+700 zapewnić rozstaw podpór estakady 40 – 50 m i swobodną wysokość pod konstrukcją min. 5,0 m; między jezdniami pozostawić wolną przestrzeń.
- 1.3.13. Optymalne parametry przejścia zlokalizowanego pod estakadą (pkt 1.3.10. lit. c sentencji decyzji): wysokość od powierzchni terenu do spodu konstrukcji min. 3,5 m, rozstawa podpór nie mniejsza niż 20 m (w co najmniej jednym miejscu).
- 1.3.14. Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. d sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość większa niż 1 m.
- 1.3.15. Parametry przejścia dla płazów (pkt 1.3.10. lit. e sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1 m.
- 1.3.16. Parametry przejścia dla małych zwierząt zespolonego z ciekim wodnym (pkt 1.3.10. lit. f sentencji decyzji): szerokość min. 2 m, wysokość min. 1,5 m; po obu stronach zainstalować półki o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.
- 1.3.17. Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. g sentencji decyzji) szerokość minimalna 2 m, wysokość min. 1,5 m.
- 1.3.18. Pozostałe przepusty prowadzące wodę powinny w zależności od możliwości technicznych umożliwiać migrację drobnych zwierząt; w tym celu należy zainstalować półki jedno lub dwustronne o szerokości ok. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.
- 1.3.19. Przejścia pod estakadami i mostem należy odpowiednio zagospodarować - zachować naturalne, ziemne podłoże, obsadzić roślinnością, najścia do przejść obsadzić zielenią naprowadzającą.
- 1.3.20. W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, należy zapewnić podłoże z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody.

- 1.3.21. Na najściach do przejść dla zwierząt, na długości minimum 50 m w każdą stronę od wylotu przejścia, wprowadzić szczelnie połączone z przejściami płotki naprowadzające o wysokości min. 40 cm od powierzchni gruntu; płotki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwiczone.
- 1.3.22. Należy przedstawić zakres wymiany gruntów i potrzeby prowadzenia odwodnień wykopów związanych z ich wymianą, bilans mas ziemnych i sposób ich zagospodarowania na podstawie opracowanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i hydrogeologicznej.
- 1.3.23. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.
- 1.3.24. Umacnianie stoków skarp i nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; nie stosować gabionów; należy unikać betonowania skarp, a w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe, umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności.
- 1.3.25. W przypadku konieczności umocnienia skarp rzeki Wilanówki, zaleca się je zrealizować metodami naturalnymi, np. faszyną.
- 1.3.26. Most na rzece Wiśle należy zaprojektować tak, by umożliwić swobodną migrację wszystkich gatunków ptaków; konstrukcja mostowa powinna być tradycyjna – możliwie płaska, bez elementów linowych, np. pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki.
- 1.3.27. Należy w możliwie największym stopniu zminimalizować moc stosowanych źródeł światła i zmaksymalizować odległość między tymi źródłami w rejonie przeprawy nad rzeką Wisłą i w obszarze leśnym Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.
- 1.3.28. Należy zaprojektować oświetlenie drogi tak, by odległość ostatniego źródła światła do mostu uległa zwiększeniu do co najmniej 60 m.
- 1.3.29. Przy oświetleniu inwestycji w granicach obszarów Natura 2000 i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego należy stosować lampy sodowe.
- 1.3.30. Przy projektowaniu odwodnienia trasy jako zasadę należy przyjąć odprowadzanie wód opadowych rowami trawiastymi; natomiast szczelne odprowadzanie wód kanalizacją deszczową z drogi na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych.
- 1.3.31. Przed zrzutem wód do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagożdźciański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia) zapewnić podczyszczanie wód opadowych i roztopowych (system rowów trawiastych, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, zbiorniki infiltracyjne).
- 1.3.32. Przed wlotami do odbiorników zainstalować osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfonowany odpływ.
- 1.3.33. Zbiorniki retencyjne winny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne;
- 1.3.34. Zbiorniki infiltracyjne i retencyjno-infiltracyjne należy odpowiednio wkomponować w istniejące otoczenie; zbiorniki infiltracyjne i retencyjno - infiltracyjne obsadzić roślinnością odpowiednią do istniejącego w danym rejonie siedliska; zaleca się nadawanie zbiornikom zlokalizowanym w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu kształtów nieregularnych; unikać stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego.
- 1.3.35. W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek” (od km 6+190 do km 6+270 drogi) - na długości kolizji z użytkowaniem (ok. 80 m) - nie lokalizować zbiornika retencyjnego ani nie wprowadzać wód do rowu melioracyjnego oznaczonego jako P12.
- 1.3.36. Odsunąć zbiorniki retencyjno – infiltracyjne o nr ZB10, ZB11, ZB12, ZB13 od rzeki Wilanówki, w celu zwiększenia przestrzeni w najściu do przejścia dla zwierząt zespolonego z rzeką.
- 1.3.37. Należy zapewnić ochronę pomnika przyrody – dębu szypułkowego – położonego w obrębie projektowanego węzła „Wał Miedzeszyński” (rosnącego na działce przy ul. Wał Miedzeszyński 130 w rejonie km 10+970); w tym celu łącznice węzła należy odsunąć od pnia drzewa na odległość co najmniej 20 - 25 m, w miarę możliwości wskazane jest zachowanie większych odległości; odwodnienie węzła „Wał Miedzeszyński” zaprojektować w taki

sposób, aby spływy zanieczyszczone substancjami służącymi zimowemu utrzymaniu drogi nie zasilaty bezpośrednio systemu korzeniowego drzewa.

- 1.3.38. W przypadku konieczności planowania wyrzutni z tunelu, należy je tak zaprojektować, aby wysokość wyniesienia emisji zapewniała zachowanie standardów jakości powietrza.
- 1.3.39. Zachować ciągłość istniejących ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych przeciętych drogą; w tym celu wzdłuż trasy Południowej Obwodnicy Warszawy przewidzieć należy możliwość lokalizacji ścieżki rowerowej.
- 1.3.40. Należy przewidzieć nasadzenia zieleni z uwzględnieniem gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa.
- 1.3.41. Nasadzenia należy projektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami; w projekcie zagospodarowania zieleni w pasie drogi należy w miarę możliwości rezygnować z gatunków drzew i krzewów z owocami spożywanymi przez ptaki (np. jarzab szwedzki, bez czarny, rokitnik, śnieguliczka, głóg, dzika róża, dzika jabłoń, cis, wszelkie drzewa owocowe, tarnina, śliwa ałyczna).
- 1.3.42. Wykonywane rowy trawiaste należy obsiać gatunkami traw wykazującymi odporność na zasolenie.
- 1.3.43. Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych według niżej określonego zakresu:

- 2.1. Przeprowadzić monitoring rozmieszczenia oraz liczebności populacji łęgowej jarzębatki oraz gąsiora w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.
- 2.2. Przeprowadzić monitoring występowania populacji rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej, zimorodka oraz brodzieca piskliwego w okresach migracji oraz w okresie łęgowym, w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.
- 2.3. Przeprowadzić monitoring występowania populacji modraszka telejusa na terenie Łąk Wilanowskich; ocenę stanu populacji modraszka i jego siedliska przeprowadzić przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, po zakończeniu budowy i po 3 latach po oddaniu drogi do użytku.
- 2.4. Każdorazowo otrzymane wyniki monitoringu należy bezzwłocznie przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.
- 2.5. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przeprowadzić monitoring wód podziemnych :
 - W okresie budowy tunelu i prac odwodnieniowych ze względu na występowanie w sąsiedztwie tych prac rezerwatu „Las Kabacki”, „Lasu Natolińskiego” oraz występowanie w rejonie planowanych prac gruntów słabonośnych prowadzić monitoring poziomu wód pierwszej i drugiej warstwy wodonośnej w obszarze objętym oddziaływaniem pompowania (lej depresji) oraz na zewnątrz leja.
- 2.6. Na etapie eksploatacji należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący:
 - hałasu w punktach (wg pikietażu planowanej drogi):
 - 3+450 po lewej stronie drogi, w odległości 110 m od osi jezdni, ul. Kokosowa nr 7,
 - 10+600 po prawej stronie drogi, 280 m od osi jezdni, ul. Ogórkowa nr 61B,
 - 13+600 po prawej stronie drogi, 95m od osi jezdni, ul. Arniki nr 4,
 - 16+200 po lewej stronie drogi, 200 m od osi jezdni, ul. Podmokła nr 4,
 - 19+900 po prawej stronie drogi, 90 m od osi jezdni, Majdan nr 21, gm. Wiązowna;
 - zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu trasy, uwzględniający także emisję z tunelu – pomiary emisji substancji do powietrza;

- gospodarki ściekowej (m.in. należy uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych);
- gleb (należy przeprowadzić badania wstępne w ramach analizy porealizacyjnej oraz badania w latach kolejnych; wyniki badań wstępnych zobrazują aktualne warunki glebowe, czyli stan istniejący; następnie badania monitoringu należy przeprowadzać cyklicznie co 10 lat) w jednym punkcie – na odcinku obejmującym teren Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

3. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Realizacja przedsięwzięcia wymaga również wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, zanieczyszczeń gleb i wód podziemnych oraz składu chemicznego odprowadzanych wód opadowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. W tym celu należy wykonać pomiary kontrolne poziomu hałasu, zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, gleb i wód podziemnych i zastosować w zależności jej wyników odpowiednie ewentualne dodatkowe zabezpieczenia oraz rozstrzygnąć kwestie związane z wyznaczeniem zasięgu obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, w ramach analizy porealizacyjnej należy określić szczegółowo lokalizację punktów poboru do prowadzenia badań w ramach monitoringu, o których mowa z pkt. 2 sentencji niniejszej decyzji.

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Dodatkowo w ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić monitoring rozmieszczenia oraz liczebności populacji łęgowej jarzębatki oraz gąsiora w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” w pasie po 1300 m po obu stronach POW oraz monitoring występowania populacji rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej, zimorodka oraz brodzca piskliwego w okresach migracji oraz w okresie łęgowym, w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy.

4. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 27 grudnia 2006 r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek z dnia 20 grudnia 2006 r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/452/2006, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”- dalej "POW".

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

Zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm. zwanej dalej „ustawą oos”), z dniem wejścia w życie ww. ustawy kompetencje wojewody w zakresie postępowań administracyjnych

prowadzonych na podstawie ustawy Poś, przejął regionalny dyrektor ochrony środowiska. W związku z powyższym akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego - protokołem przekazania spraw z dnia 21 listopada 2008 r. - do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy ooś. Inwestor pismem z dnia grudnia 4 2008 r., znak: RDOŚ-14-WOO-6613-96/06/bp, został poinformowany o zmianie organu.

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

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

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem;
- poświadczone przez właściwe organy kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub informacje z gmin o ich braku.

Należy wyjaśnić, że w toku przedmiotowego postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego, tj. do dnia 14 listopada 2008 r. – Minister Środowiska postanowieniem z dnia 12 lipca 2007 r., znak: DOOŚ-133D/3199/2007/EB, działając na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a następnie w wyniku rozpatrzenia złożonych zażaleń zmienił punkt II.4 ww. postanowienia, w pozostałej części utrzymując je w mocy. Oba powyższe postanowienia tego organu zostały uchylone przez Wojewódzki Sąd Administracyjny wyrokiem z dnia 31 października 2008 r., sygn. akt: IV SA/Wa 689/08. Natomiast Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w dniu 23 maja 2007 r. uzgodnił warunki realizacji ww. przedsięwzięcia postanowieniem, znak: ZNS.713-391-1/07.PN, na które w dniu 5 listopada 2007 r. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” złożyło zażalenie, znak: A2/11/2007, do Głównego Inspektora Sanitarnego. W dniu 5 maja 2008 r. Główny Inspektor Sanitarny umorzył postępowanie odwoławcze postanowieniem znak: GIS-HŚ-NZ-0261-340-2/JL/07/08, na które nie wpłynęło odwołanie.

Ze względu na liczne zmiany w odniesieniu do dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w 2006 r. wynikające, m.in. ze zmiany rozwiązań technicznych planowanej drogi (sposobu odwodnienia, propozycji przejścia przez Wisłę), zaproponowanych środków zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko, sposobu zagospodarowania terenu na obszarze planowanej drogi oraz ustaleń dokumentów urbanistycznych, a także zmiany wynikające z opracowanego w listopadzie 2008 r. „Studium Projektu Budowlanego Budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” – inwestor wykonał i w dniu 9 listopada 2009 r. przedłożył organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, tj. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie „Aktualizację raportu o oddziaływaniu na środowisko”. Ww. raport został opracowany na podstawie wykonanych analiz przewidywanego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia i przedstawiał w formie scalonej zebraną w trakcie trwania przedmiotowego postępowania dokumentację w sprawie w odniesieniu do aktualnie istniejących uwarunkowań związanych z realizacją przedmiotowej drogi.

Po szczegółowym przeanalizowaniu ww. opracowania oraz pozostałej dokumentacji zebranej w sprawie - Regionalny Dyrektor stwierdził, że przedłożony raport nie zawiera wszystkich informacji niezbędnych do określenia faktycznego wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi oraz określenia w pełnym kontekście wszystkich uwarunkowań i poznania

charakteru przewidzianej do realizacji inwestycji. Z uwagi na przytoczony wyżej fakt organ w dniu 15 grudnia 2009 r. pismem, znak: RDOŚ-14-WOOS-II-JI-6613-150/06/09, wezwał inwestora do przedłożenia zaktualizowanej i scalonej wersji poprzednich opracowań. W dniu 20 kwietnia 2010 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynął ujednoczony raport dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś Regionalny Dyrektor dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień. Działając na podstawie ww. art., w związku z art. 153 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 2 ustawy ooś w dniu 22 kwietnia 2010 r. wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko. W dniu 1 czerwca 2010 r. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie uzgodnił warunki realizacji ww. przedsięwzięcia postanowieniem, znak: ZNS.713-834-1/10.EG. Natomiast, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska po analizie przedłożonego raportu, pismem z dnia 31 sierpnia 2010 r., znak: DOOŚidk-452/1712/1711/10/PD-120, wezwał inwestora do uzupełnienia przedłożonego raportu. W odpowiedzi na wezwanie inwestor przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi aneks do raportu pismem z dnia 6 października 2010 r., znak: GDDKiA O/WA-P.4.1/1469/10. Raport ten został przekazany do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie w dniu 11 października 2011 r. z wnioskiem o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w dniu 25 października 2010 r. pismem, znak: ZNS.7170-834-2/10.PN, zawiadomił, że informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji nie powodują zmiany stanowiska wyrażonego w opinii sanitarnej z dnia 1 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-834-1/10.EG. Natomiast Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 7 grudnia 2010 r., znak: DOOŚidk-452/1712/2424/10/PD-140, uzgodnił warunki realizacji ww. przedsięwzięcia dla wariantu proponowanego przez inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej. Warunki wystosowane przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz przez Inspektora Sanitarnego zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie polegające na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, zlokalizowane jest na terenie województwa mazowieckiego w mieście stołecznym Warszawa – mieście na prawach powiatu, w dzielnicach: Ursynów, Wilanów i Wawer oraz w gminie Wiązowna w powiecie otwockim. Całkowita długość przedsięwzięcia wynosi ok. 18,65 km. Należy podkreślić, że węzeł „Lubelska” został już objęty decyzją Wojewody Mazowieckiego z dnia 19 października 2007 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy, natomiast węzeł „Puławska” decyzją z dnia 30 maja 2008 r., o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S2 (POW) od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska” wraz z odcinkiem drogi ekspresowej N-S (S 79) od węzła „Lotnisko” do węzła „Marynarska” w Warszawie.

Trasa Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku objętym wnioskiem rozpoczyna się w węźle „Puławska” w rejonie którego występują tereny usługowo - mieszkaniowe oraz z zabudową jednorodzinną osiedla Pyry, stykająca się bezpośrednio z rezerwatem „Las Kabacki”. Północny skraj rezerwatu znajduje się w odległości ok. 150 m od osi trasy. Następnie trasa przechodzi w tunel, aby uniknąć kolizji z terenami zabudowy wielorodzinnej Ursynowa. Dalej po wyjściu z tunelu planowana droga przebiega przez tereny obecnie zielone z nielicznymi drzewami. W okolicach węzła „Przyczółkowa” obwodnica przylega do osiedla domów jednorodzinnych a dalej rozciąga się płaski taras zalewowy, na którym występują głównie pola uprawne i sady z doliną rzeki Wilanówki. Dalej planowana droga przebiega przez tereny rolnicze z rozproszoną zabudową i licznymi szklarniami. Następnie trasa przecina rzekę Wisłę a dalej, przechodzi przez tereny rolnicze i częściowo zabudowane (zabudowa jednorodzinna rozproszona). Dalej trasa przechodzi w całości przez tereny leśne i rozproszoną zabudowę jednorodzinną. Od km 14+300 do km 18+700 przebiega przez duży kompleks lasów sosnowych. Po wyjściu trasy z obszaru leśnego obwodnica przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej.

Trasa planowanej drogi przecina obszary objęte ochroną, m.in.: Łąki Wilanowskie w km od ok. 5+600 do km 6+250 na łącznej długości ok. 650 m. W rejonie analizowanej trasy znajduje się również użytek ekologiczny „Powsinek”, zlokalizowany w km ok. 6+190 – 6+270. Ponadto trasa przebiega przez obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” (od ok. km 8+800 do ok. km 9+800); kompleksy leśne Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (od km 16+050 do km 18+770), w tym obszar projektowanego rezerwatu „Biały Ług” i tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Poza tym trasa drogi przebiega w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Las Kabacki” oraz rezerwatu przyrody „Las Natoliński” - Obszar Natura 2000 PLH 140024.

Planowana inwestycja będzie drogą ekspresową o prędkości projektowej 80 km/h z 3 pasami ruchu w każdą ze stron. Na odcinku przeprawy przez Wisłę droga będzie posiadała 2x4 pasy ruchu. Za wyjątkiem mostu na Wiśle i estakady w Mazowieckim Parku Krajobrazowym, gdzie zostaną zastosowane opaski zewnętrzne o szerokości 1,0 m, na całej długości droga będzie posiadała obustronne pasy awaryjne. Projektowana droga wyposażona w dwie jezdnie nie będzie obsługiwała terenów sąsiednich, zaś połączenia z innymi drogami komunikacyjnymi zostaną zapewnione przez wielopoziomowe skrzyżowania. Na omawianym odcinku drogi ekspresowej przewiduje się obiekty inżynierskie takie, jak: mosty, wiadukty, estakady oraz kładki pieszo-rowerowe.

Niniejsze przedsięwzięcie obejmuje budowę następujących węzłów drogowych:

- węzeł „Ursynów Zachód”,
- węzeł „Ursynów Wschód”,
- węzeł „Przyczółkowa”,
- węzeł „Wał Miedzeszyński”,
- węzeł „Patriotów”.

Ponadto w raporcie przedłożonym przez inwestora uwzględniono rezerwę terenu przewidzianego pod lokalizację dodatkowych węzłów:

- z projektowaną ul. Czerniakowską, węzeł usytuowany pomiędzy węzłem „Przyczółkowa” a węzłem „Wał Miedzeszyński”,
- z projektowaną trasą Olszynki Grochowskiej, węzeł usytuowany pomiędzy węzłem „Wał Miedzeszyński” a węzłem „Patriotów”.

Budowa drogi będzie wymagała wyeliminowania kolizji z istniejącą siecią infrastruktury technicznej (łączna długość kolizji ok. 5 330 m), jak i siecią hydrologiczną (łączna długość kolizji ok. 3 290 m).

Lokalizacja przedmiotowej inwestycji proponowana jest w korytarzu rezerwowanym we wcześniejszym okresie planowania krajowego układu transportowego i komunikacyjnego – w koncepcji przebiegu drogi szybkiego ruchu w kierunku wschód – zachód w obszarze województwa stołecznego warszawskiego, opracowanej w 1982 r. przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy w „Studium przebiegu drogi ruchu szybkiego na kierunku W-Z (E-8) wraz z analizą zagospodarowania trasy” - pod budowę autostrady A2. Korytarz ten został uwzględniony w planie zagospodarowania przestrzennego przyjętym uchwałą Nr XXXV/199/92 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 28 września 1992 r. Następnie w „Planie zagospodarowania m. st. Warszawy wraz z ustaleniami wiążącymi gminy warszawskie przy sporządzaniu planów miejscowych” z 2001 r., w korytarzu tym przewidziano POW bez sprecyzowania klasy technicznej drogi. Podejmowane w ostatnich latach inwestycje w ramach realizacji koncepcji tzw. „Dużej Obwodnicy Warszawy”, m. in.: przebudowa i rozbudowa dróg krajowych nr 50 i nr 62 spowodowały zmniejszenie ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich przez miasto stołeczne. W związku z powyższym głównym celem budowy przedmiotowego przedsięwzięcia stała się obsługa i usprawnienie ruchu wewnątrz miasta i aglomeracji. W odróżnieniu od autostrady drogę ekspresowa cechuje lepsza dostępność dla ruchu lokalnego, ponieważ może posiadać ona liczniejsze powiązania z lokalnym układem drogowym. Dlatego mimo, że początkowo POW miała stanowić autostradowe przedłużenie A2, ustalono budowę trasy o klasie drogi ekspresowej. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2007 Nr 35, poz. 220) budowa „Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” została wpisana w sieć drogową jako droga ekspresowa S-2. Analiza możliwości lokalizacyjnych

POW została szerzej przeprowadzona w opracowaniu z 2004 r. „Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI”. W dokumencie tym przedstawiono wielokryterialną analizę głównych wariantów trasy: „wewnętrzny”, przebiegającego przez Ursynów oraz przebiegającego w pobliżu Góry Kalwarii - tzw. „dalekie obejście”. Na podstawie analizy technicznej, ekonomicznej i ekologicznej wykazano, że wariant przez Ursynów jest korzystniejszy niż wariant alternatywny przebiegający przez Górę Kalwarię. Dlatego w wyniku kolejnych prac planistycznych prowadzono analizę wariantów technologicznych i projektowych, jak również modyfikowano przebieg trasy w celu wyboru jak najbardziej optymalnego rozwiązania.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” stanowi element planowanej ekspresowej obwodnicy Warszawy. Celem budowy takiej obwodnicy jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zapewnienie sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami. Układ dróg obwodowych miasta składa się z następujących elementów inwestycyjnych:

- Południowa Obwodnica Warszawy od węzła „Konotopa” do węzła „Puławska”,
- Południowa Obwodnica Warszawy od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska”,
- trasa N-S (droga S79) – od węzła „Lotnisko” do węzła „Marynarska”,
- droga S8 od węzła „Konotopa” do węzła „Prymasa Tysiąclecia”,
- droga S8 od węzła „Prymasa Tysiąclecia” do węzła „Marki”,
- Wschodnia Obwodnica Warszawy (droga S17 od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”).

Budowa tego układu umożliwi: usprawnienie komunikacji pomiędzy dzielnicami miasta, zapewnienie spójności obszaru metropolitalnego Warszawy oraz powiązanie docelowego układu drogowego miasta z siecią dróg zewnętrznych, w tym z autostradą A2 w węzłach „Konotopa” i „Lubelska”. W efekcie nastąpi wyraźne zmniejszenie emisji hałasu w centralnych częściach miasta, charakteryzujących się najwyższą gęstością zabudowy wielorodzinnej. Dotyczy to w szczególności obszarów narażonych na wysokie poziomy zagrożenia hałasem przekraczającym 60 dB w porze nocnej.

Początek drogi znajduje się w odległości ok. 300 m od ul. Puławskiej w kierunku wschodnim – jako kontynuacja odcinka Lotnisko – Puławska. Następnie w rejonie Ursynowa (od ok. km 0+800 do ok. km 3+455) droga będzie przebiegać pod metrem w tunelu (wariant podstawowy) o długości 2655 m. Przeprawa przez Wisłę realizowana będzie przez most o płaskiej konstrukcji, gdzie oś drogi zostanie przesunięta w kierunku północnym o ok. 140 m od przebiegu pierwotnie ustalonego, w wyniku czego m.in. nastąpi oddalenie trasy od rezerwatu przyrody Kępa Zawadowska. W Wawrze droga przejdzie w tunelu pod torami kolejowymi PKP i ul. Patriotów. Na odcinku od ul. Przyczółkowej do rz. Wilanówka – (za węzłem Przyczółkowa) zostanie poprowadzony wiadukt o długości ok. 300 m po czym nasyp (wysokość od 1,5 do 5,5 m) o długości ok. 1100 m i dalej most nad Wilanówką. Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego zaplanowano przesunięcie osi drogi na długości ok. 2 km w kierunku północnym o ok. 100 m od przebiegu pierwotnie ustalonego w celu oddalenia trasy od Jeziora Torfy.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko (tekst scalony - marzec 2010 r. i aneks - wrzesień 2010 r.) zostały przedstawione alternatywne warianty przedmiotowego przedsięwzięcia, różniące się rozwiązaniami technicznymi w rejonie dzielnicy Ursynów, w rejonie Wilanowa, w rejonie przeprawy przez Wisłę, a także w rejonie jeziora Torfy oraz warianty techniczne i technologiczne przedsięwzięcia. Przeanalizowano także wariant polegający na niepodejmowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W rejonie intensywnej zabudowy mieszkaniowej dzielnicy Ursynów rozpatrywanymi w czasie prac projektowych były 2 dodatkowe (ponad rozwiązanie podstawowe) sposoby przejścia przez ten teren. Inwestor stwierdził, że najlepszym rozwiązaniem jest poprowadzenie drogi w tunelu od km 0+800 do km 3+455. Alternatywą do wybranego wariantu tunelu jest rezygnacja z wentylacji mechanicznej i zastosowanie wentylacji wzdłużnej poprzez wyposażenie tunelu w 2 otwory (ok. 150 m długości

każdy) na odcinkach: 1+930 – 2+080 km i 2+630 – 2+780 km pikietażu drogi (wariant 2). Kolejne warianty polegały na wypłycaaniu tunelu o ok. 6-7 m i poprowadzeniu niwelety powyżej metra w rejonie KEN. W wariantcie 3 droga przebiega w tunelu o długości 1000 m, tj. od km 0+800 do km 1+800, następnie na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (z przestrzenią otwartą: km 1+800 – 2+200, km 2+350 – 2+450, km 2+600 – 2700, km 2+850 – 3+150), a dalej od km 3+ 150 do km 3+455 w tunelu (dł. 305 m). W wariantcie 4 droga została poprowadzona w tunelu o długości 1000 m tj. od km 0+800 do km 1+800, dalej na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (z przestrzenią otwartą wzdłuż całej długości w części stropowej) i dalej w tunelu do 3+455. Wariant 5 polega na przebiegu drogi w tunelu o długości 1000 m, tj. od km 0+800 do km 1+800, następnie na estakadzie od km 1+800 do km 3+150 (zabudowana) i dalej w tunelu do km 3+455. Jak wynika z obliczeń szacowanej emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, najmniejsza uciążliwość w czasie eksploatacji przedsięwzięcia nastąpi w przypadku zastosowania tunelu zamkniętego. Wariant wnioskowany będzie wymagał wykonania głębokiego wykopu, ze względu na poprowadzenie POW w tunelu pod linią metra. Jak wynika z analiz powstał w wyniku odwodnienia w czasie robót budowlanych lej depresyjny nie wpłynie negatywnie na stosunki wodne w rezerwacie „Las Kabacki” i Obszarze Natura 2000 „Las Natoliński”. Dlatego wariant ten, zaproponowany przez inwestora, uznaje się jednocześnie za najkorzystniejszy dla środowiska.

Kolejnym elementem poddawanym analizie wariantowej w związku z oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko był przebieg trasy przez tereny cenne przyrodniczo zlokalizowane w rejonie Wilanowa na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do rz. Wilanówka (o długości ok. 1600 - 1700 m). Rozważano poprowadzenie planowanej trasy przez ten obszar poprzez budowę estakady lub przejście drogi przez ten obszar na nasypie. Wariantem preferowanym przez inwestora było poprowadzenie trasy na nasypie. Inwestor rezygnację z estakady uzasadnił czynnikami technicznymi, ekonomicznymi, a także w treści uzupełnienia do raportu z września 2010 r. wykazał, że znaczący negatywny wpływ przedsięwzięcia na siedliska roślinne, w szczególności na użytek ekologiczny „Powsinek”, poprzez zmiany środowiska gruntowo - wodnego w wyniku naruszenia struktury przepływu wód podziemnych, jest mało prawdopodobny w przypadku poprowadzenia trasy przez ww. teren na nasypie. Ponadto wskazał, że warunki techniczne uniemożliwiają zastosowanie wysokiej niwelety w przypadku ewentualnej budowy estakady, co z kolei wykluczy prawidłowy rozwój roślinności pod obiektem. Regionalny Dyrektor biorąc pod uwagę powyższe oraz uwzględniając stanowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wyrażone w postanowieniu z dnia 7 grudnia 2010 r., znak: DOOŚidk-452/1712/2424/10/PD-140, uznał argumentację inwestora i dopuścił realizację przedsięwzięcia na tym odcinku na nasypie.

Przy projektowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia wariantowaniu podlegał także sposób przeprowadzenia projektowanej drogi przez rzekę Wisłę. Planowana inwestycja drogowa będzie przecinać obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” (PLB 140004), a ze względu na cele i funkcje, jakie ma pełnić przedmiotowe przedsięwzięcie, nie można wyeliminować kolizji drogi z tym obszarem. Inwestor wskazał możliwe sposoby poprowadzenia drogi przez Wisłę. Proponowane warianty polegały na przeprowadzeniu projektowanej trasy przez Wisłę przeprawą mostową lub przejścia pod Wisłą tunelem - postulowane przez niektóre organizacje ekologiczne. Z przeprowadzonych analiz wynika, że wariant drugi jest niekorzystny pod względem ekonomicznym i technicznym, a także nieracjonalny z uwagi na funkcje jakie ma pełnić przedmiotowa inwestycja. Długość tego tunelu, konieczność budowy ścian oporowych u jego wylotów w celu zabezpieczenia przed przedostawaniem się do niego wód powierzchniowych, w tym wezbranych wód powodziowych, znacznie podwyższy koszt całej inwestycji, uniemożliwiły budowę planowanego w przyszłości węzła „Czeriakowska Bis”, a także ścieżek rowerowych i chodników przechodzących przez obiekt mostowy przez Wisłę. W związku z powyższym wariant ten został odrzucony i zarówno autorzy raportu, jak i Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznali za zasadne rezygnację z przeprowadzania oceny wpływu tego rozwiązania na środowisko, w tym na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000. Mając na uwadze powyższe, opracowano 3 warianty projektowe konstrukcji mostu, tj. koncepcję mostu łukowego, kratowego i betonowego. Do dalszych prac projektowych wskazano koncepcję mostu o konstrukcji betonowej. W 2008 r. opracowano koncepcję mostu belkowego, wykonanego z betonu sprężonego metodą nawisową. Projekt przewiduje most z

jedną podporą w głównym korycie rzeki, zaś cała przeprawa składać się będzie z trzech części: części zalewowej lewobrzeżnej o dł. 248,0 m, części nurtowej (most główny) o długości 528,0 m, części zalewowej prawobrzeżnej o dł. 248,0 m. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko wybrano do realizacji most o płaskiej konstrukcji, bez elementów linowych, pylonów oraz zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki. Oprócz zmiany w konstrukcji mostu zrezygnowano również z regulacji koryta rzeki. Ponadto, oś drogi przesunięto w kierunku północnym o ok. 140 m od przebiegu pierwotnie ustalonego, w wyniku czego m.in. nastąpi oddalenie trasy od rezerwatu przyrody „Kępa Zawadowska” oraz przesunięto oś drogi na odcinku w rejonie od km 16+550 do km 17+200 o ok. 100 m eliminując kolizję z Jeziorem Torfy, zlokalizowanym na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia - zaniechanie budowy POW należy rozpatrywać w szerszym kontekście, jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta, połączenia systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenia ruchu z centrum miasta oraz zapewnienia sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami. Zaniechanie budowy przedmiotowej trasy doprowadzi do dalszego wzrostu obciążenia sieci dróg, co przyczyni się do pogłębienia obecnych utrudnień w przemieszczaniu się w Warszawie. Zaniechanie budowy obwodnicy ekspresowej oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu, większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie krótszych i dłuższych przerw w ruchu pojazdów, co spowoduje rozciągnięcie w czasie obu szczytów komunikacyjnych oraz wywoła zjawiska wtórne (zwiększenie emisji spalin, hałasu). Prognozy wskazują, że niepodjęcie przedmiotowego przedsięwzięcia spowoduje wzrost głównych parametrów określających negatywne oddziaływania na środowisko miejskiego ruchu drogowego (wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza, zwiększenie powierzchni terenu zagrożonego ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym). Z drugiej strony rezygnacja z budowy spowoduje brak nowych miejsc emisji hałasu i zanieczyszczeń związanych z ruchem drogowym na terenach bezpośrednio przylegających do projektowanej drogi, przekształceń krajobrazu na terenach niezabudowanych, oddziaływania na elementy środowiska (w tym siedliska roślin i zwierząt) oraz negatywnych oddziaływań w fazie realizacji inwestycji. Mając powyższe na uwadze, przy spełnieniu przez inwestora warunków nałożonych niniejszą decyzją należy uznać podjęcie inwestycji za uzasadnione i dopuszczalne w aspekcie środowiskowym.

Inwestor we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przedstawia alternatywnych wariantów lokalizacyjnych polegających na poprowadzeniu drogi w innym korytarzu. Jest to racjonalne z uwagi na fakt, że w wyniku wcześniejszych długoletnich analiz opracował optymalny korytarz pod przedmiotową inwestycję. Teren pod inwestycję jest od wielu lat uwzględniany i rezerwowany w dokumentach planistycznych. Ze względu na położenie trasy w granicach miasta o ustalonych funkcjach przestrzennych i zdefiniowanej polityce przestrzennej opcje przebiegu drogi są ograniczone. Jednocześnie przebieg POW brany był pod uwagę przy planowaniu i realizacji innych przedsięwzięć drogowych. Należy więc zgodzić się ze stanowiskiem prezentowanym w aneksie do raportu o oddziaływaniu POW na środowisko i uznać, że nie jest uzasadnione i racjonalne projektowanie trasy w innym korytarzu. Dlatego nie jest analizowany inny korytarz pod drogę, a inwestor w celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na cenne przyrodniczo tereny dokonał modyfikacji przebiegu przedmiotowej drogi w stosunku do poprzednich zamierzeń projektowych.

Reasumując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych zaproponowanych przez Inwestora w raporcie wariantów przedsięwzięcia, po uwzględnieniu stanowisk Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, uznał, że wariant proponowany przez inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej jest rozwiązaniem najkorzystniejszym.

Zgodnie z przyjętym do realizacji wariantem przedsięwzięcie polegające na budowie POW obejmuje:

- budowę tunelu zamkniętego w rejonie Ursynowa z przejściem pod metrem, o długości 2655 m od ok. km 0+800 do ok. km 3+455,
- poprowadzenie drogi na odcinku Łąk Wilanowskich na nasypie od km 5+220 do km 7+300 za wyjątkiem węzła „Przyczółkowa” i mostu na rz. Wilanówka,
- budowę mostu o płaskiej konstrukcji na przeprawie przez Wisłę.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

1. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2. sentencji decyzji);
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt 1.3. sentencji decyzji);
3. wymagania dodatkowe (pkt 2., pkt 3. i pkt 4. sentencji decyzji).

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego, zgodnie z którymi wystosowane środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można umotywować w przedstawiony poniżej sposób.

W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań i ingerencji w środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany do lokalizowania terenu budowy, jego zaplecza oraz dróg dojazdowych z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni (pkt 1.2.1. sentencji decyzji). Dodatkowo w celu ograniczenia oddziaływania prac budowlanych na tereny cenne przyrodniczo Inwestor ma obowiązek zadbać o to, aby bazy budowlane nie były lokalizowane na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (tj. od km 16+050 do km 18+770), w granicach Obszaru Natura 2000 PLB 140004 „Dolina Środkowej Wisły” (od ok. km 8+800 do ok. km 9+800), zgodnie z pkt. 1.2.2. sentencji decyzji, a także poza terenem użytku ekologicznego „Powsinek”, doliny rzeki Wilanówki, a także w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w bezpiecznej odległości od rowów i zbiorników wodnych, (minimum 30 m) (pkt 1.2.3. sentencji decyzji). Inwestor został również zobowiązany, aby wyznaczyć drogi dojazdowe dla maszyn w największym jak to możliwe stopniu wykorzystując istniejące szlaki komunikacyjne (pkt 1.2.5. sentencji decyzji), bądź wykorzystać w tym celu teren budowy. Ponadto, w celu przyspieszenia procesu przywracania środowiska na obszarze inwestycji do stanu sprzed jej realizacji, Inwestor poprzeczi prowadzenie robót ziemnych w projektowanym pasie drogowym usunięciem warstwy próchnicznej gleby, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewniając możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty (pkt 1.2.7. sentencji decyzji). Po zakończeniu prac Inwestor został zobligowany w pkt 1.2.8 sentencji niniejszej decyzji do przeprowadzenia rekultywacji terenu zajętego podczas budowy. Na terenach podmokłych, zwłaszcza w dolinach rzek, teren zostanie pozostawiony do naturalnej sukcesji i spontanicznego pojawienia się roślinności.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, Inwestor został zobowiązany do tego, by zaplecze budowy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej (pkt 1.2.20 sentencji decyzji), natomiast prace w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej oraz transport materiałów budowlanych prowadzić poza porą nocną, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 (pkt 1.2.21 sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko i zdrowie ludzi, zlecono opracowanie i wdrożenie takiego planu robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez

wyeliminowanie zbędnych przejazdów) (pkt 1.2.22. sentencji decyzji). Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Inaczej będzie w przypadku hałasu związanego z użytkowaniem drogi. Zachodnia część trasy przechodzi przez intensywnie zabudowane obszary części Ursynowa, część środkowa przecina dolinę Wisły, a część wschodnia przechodzi przez zabudowę jednorodzinna Wawra. Najlepszym środkiem minimalizującym oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy w rejonie Ursynowa będzie poprowadzenie jej w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455 i takie rozwiązanie zostało wskazane do realizacji. Ponadto, w celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych wymienionych w pkt 1.3.1 sentencji decyzji. Należy zaznaczyć, że w pkt 1.3.1 sentencji decyzji nie uwzględniono ekranów o lokalizacji opisanej w raporcie powyżej kilometra 18+950 - ekrany te są zlokalizowane poza przedsięwzięciem określonym jako POW. Inwestycja ujęta we wniosku z dnia 20 grudnia 2006 r., dla której prowadzone jest przedmiotowe postępowanie administracyjne obejmuje planowany odcinek w kilometrażu od km 0+300 do km 18+950. W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany, aby na etapie prac nad projektem budowlanym szczegółowo przeanalizować pod względem akustycznym szczególnie okolice wyjścia z tunelu oraz węzłów drogowych - w celu wybrania optymalnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy (pkt 1.3.8. sentencji decyzji). Musi również określić zasięgi emisji zanieczyszczeń od projektowanych wyrzutni usuwających spaliny z tunelu, aby dokładnie wskazać ich lokalizację i wysokości (pkt 1.3.7. sentencji decyzji). W pkt 1.3.2. sentencji decyzji nałożono obowiązek uwzględnienia w projekcie budowlanym konieczności wykonania ekranów akustycznych pochłaniających o wysokiej pochłaniałości akustycznej $DL=13$ [dB]. Dopuszczono zastosowanie ekranów akustycznych odbijających o izolacyjności akustycznej właściwej tych ekranów $R_w=30$ [dB] (pkt. 1.3.3 sentencji decyzji). Ponadto w pkt 1.3.5 niniejszego rozstrzygnięcia zobowiązano inwestora do takiego zaprojektowania i zrealizowania przedsięwzięcia, by w przyszłości móc podwyższyć ekrany akustyczne do wysokości 8 m. Dodatkowo ze względu na zapewnienie lepszej efektywności, jak i wyeliminowanie potencjalnych kolizji z przelatującymi ptakami, zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste (pkt. 1.3.4. sentencji decyzji). Gdy w poszczególnych przypadkach uzasadnione jest stosowanie ekranów przezroczystych, na ich powierzchni należy umieścić ciemne pasy. Proponuje się zastosować pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10 cm od siebie (pkt 1.3.4. sentencji decyzji). Ponadto ekrany akustyczne winny być zaprojektowane w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz i zapewnić im zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej, do czego zobowiązano inwestora w pkt. 1.3.6. sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowo w celu ograniczenia uciążliwości hałasowych związanych z eksploatacją przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania nawierzchni projektowanej drogi z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas jej eksploatacji (pkt 1.3.9. sentencji decyzji). Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 3. sentencji decyzji). Na podstawie jej wyników możliwe będzie dokonanie korekty lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. 1.3.1. sentencji decyzji, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą. W sytuacji wystąpienia ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych zostaną zastosowane dodatkowe zabezpieczenia, bądź na terenach, na których nie będzie możliwe dotrzymanie standardów środowiskowych, zostanie utworzony obszar ograniczonego użytkowania. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt 2.6. sentencji decyzji).

Należy zaznaczyć, że Inwestor wskazał, iż w obecnej chwili nie posiada projektu budowlanego. Projekt ten zostanie ostatecznie opracowany po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W aneksie do raportu wskazano, że na etapie projektowania po wydaniu decyzji

środowiskowej może ulec korekcie (na pewnych odcinkach) niweleta drogi, rozwiązania węzłów mogą być inne niż prezentowane w niniejszym postępowaniu. Należy podkreślić, że wszelkie zmiany w projekcie budowlanym w stosunku do obecnych założeń muszą być poddane ocenie oddziaływania na środowisko. Inwestor, wprowadzając zmiany w urządzeniach ochrony środowiska, będzie musiał wystąpić o ponowną ocenę oddziaływania na środowisko. Również na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko Inwestor uszczegółowi analizę akustyczną dotyczącą zjazdów i wjazdów na węzłach lokalizowanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne emisji substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania ww. czynników na tereny pozostające w najbliższym otoczeniu, w trakcie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez, m. in. zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plankami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 1.2.23. sentencji decyzji). Spełnienie tych warunków sprawi, że uciążliwości te zostaną zminimalizowane. Analiza wyników modelowania stężeń zanieczyszczeń powietrza dla reprezentatywnego odcinka inwestycji wykazała, że na etapie realizacji w otoczeniu inwestycji zostaną zachowane dopuszczalne normy zanieczyszczeń powietrza (dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10, tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych, węglowodorów aromatycznych).

Ponadto, emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W trakcie eksploatacji projektowanej drogi będą powstawać zanieczyszczenia komunikacyjne spowodowane ruchem pojazdów, jednak przedstawione w raporcie wyniki analiz wskazują, że nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w związku z eksploatacją drogi i tym samym eksploatacja ta nie będzie wpływać na pogorszenie stanu sanitarnego powietrza na terenach przyległych. W przypadku konieczności planowania wyrzutni spalin z tunelu pod Ursynowem, należy określić zasięgi emisji zanieczyszczeń od projektowanych wyrzutni usuwających spaliny z tunelu, aby dokładnie wskazać ich lokalizację i wysokości (pkt. 1.3.7. sentencji decyzji). Ww. wyrzutnie należy zaprojektować tak, aby wysokość wyniesienia emisji zapewniała zachowanie standardów jakości powietrza (pkt 1.3.38. sentencji decyzji). Wyrzutnia stanowi zorganizowane źródło emisji dlatego w sytuacji jej budowy Inwestor musi uzyskać stosowną decyzję na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza. W celu ochrony przed przemieszczaniem się zanieczyszczeń z drogi na tereny sąsiadujące z trasą, jak również ze względów estetyczno – krajobrazowych zobowiązano Inwestora do wykonania nasadzeń zieleni z wykorzystaniem gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa (pkt 1.3.40. sentencji decyzji). W projekcie budowlanym należy ponadto uwzględnić potrzebę zachowania ciągłości szlaków rowerowych i dlatego należy umożliwić lokalizację wzdłuż inwestycji ścieżki rowerowej (pkt 1.3.39. sentencji decyzji). Określenie faktycznego oddziaływania związanego z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza, z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji, nastąpi po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. 3 sentencji decyzji, w trakcie której zostaną wykonane pomiary zanieczyszczenia powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, Inwestor zostanie zobowiązany podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania i wyznaczenia jego optymalnego zasięgu. Ponadto, w celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania

planowanej drogi na stan powietrza atmosferycznego na terenach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor ma obowiązek przygotować program monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli jakości powietrza, o czym mowa w pkt. 2.6 sentencji decyzji.

Budowa POW może stanowić potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na stosunki wodne. Może ona spowodować zaburzenia tych stosunków w obszarze sąsiadującym oraz pogorszenie jakości wód powierzchniowych. Możliwość zmiany stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogę oraz realizacją obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej, palowaniem w czasie budowy obiektów inżynierskich, regulacją cieków, ich przełożeniem, budową przepustów, mostów, itp. Najbardziej podatne na zmiany stosunków wodnych są zlokalizowane w rejonie trasy małe cieki i obszary zmeliorowane. W związku z powyższym konieczne będą działania, które zminimalizują negatywne oddziaływanie obwodnicy na takie objekty. Trasa POW na odcinku objętym wnioskiem przebiega przez teren Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 222 Doliny Środkowej Wisły oraz GZWP 215A Subniecka Warszawska. Z uwagi na wrażliwość środowiska wód podziemnych, związanego z występowaniem bez izolacji użytkowanego czwartorzędowego poziomu wodonośnego oraz GZWP nr 222 na odcinku projektowanej drogi od ok. km 3+455 do ok. km 15+250 Inwestor został zobowiązany do lokalizowania baz budowlanych i transportowych poza ww. odcinkiem (pkt 1.2.4. sentencji decyzji), a także poza dolinami rzek oraz w bezpiecznej odległości od rowów i zbiorników wodnych (ok. 30 m) (pkt 1.2.3. sentencji decyzji).

Jako że prace budowlane będą prowadzone w rejonie rzeki Wisły, organ nałożył na Inwestora warunki gwarantujące, że wszelkie zaplanowane prace związane z realizacją inwestycji nie doprowadzą do zmian stosunków wodnych (obniżenia zwierciadła wody gruntowej lub podtopienia terenu), które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów (pkt 1.2.18 sentencji decyzji). Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko - w celu zachowania aktualnych właściwości linii brzegowej oraz samorzutnie powstających okresowych łach oraz wysp - wyniknęła konieczność rezygnacji z regulacji koryta rzeki, dlatego w pkt 1.2.35 sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do rezygnacji z prac związanych z regulacją koryta oraz zabezpieczeniem brzegów rzeki Wisły. Jedynie w przypadku, gdy po przeprowadzeniu stosownych szczegółowych obliczeń w fazie prac nad projektem budowlanym, zajdzie konieczność umocnienia koryta rzeki w granicach pasa drogowego, należy zastosować umocnienia faszynowe. Ponadto Inwestor musi ograniczyć do minimum usuwanie roślinności na brzegach rzeki Wisły (pkt 1.2.36 sentencji decyzji). W przypadku konieczności umocnienia skarp rzeki Wilanówki, Inwestor ma obowiązek zrealizować je metodami naturalnymi, np. faszyną (pkt 1.3.25. sentencji decyzji), a przy wykonywaniu robót ziemnych związanych z umacnianiem stoków skarp i nasypów prowadzić je z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej (pkt 1.3.24 sentencji decyzji). W przywołanym pkt. 1.3.24. sentencji decyzji wprowadzono również zakaz stosowania gabionów oraz unikanie betonowania skarp; w ostateczności dopuszczalne będzie zastosowanie ażurowych płyt betonowych, umożliwiających spontaniczny rozwój roślinności. Budowa tunelu w rejonie dzielnicy Ursynów powstającego w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji będzie wymagała prowadzenia prac odwodnieniowych na odcinku projektowanej drogi od ok. km 2+000 do ok. km 3+000. W obszarze tym występują dwa poziomy wodonośne z różnicą poziomów zwierciadła wody warstwy pierwszej i drugiej rzędu 7 – 10 m, co wskazuje na brak kontaktu hydraulicznego pomiędzy warstwą nad - i podglinową. Pierwsza warstwa zostanie odcięta ściankami szczelinowymi co ograniczy jej odwodnienie, natomiast na odcinku, gdzie trasa tunelu przecina strop drugiej warstwy, będzie przeprowadzone odwodnienie tej warstwy. Z analiz wynika, że odwodnienie warstwy podglinowej nie powinno powodować obniżenia zwierciadła wody w warstwie górnej. Jednocześnie prognozowany zasięg leja depresji warstwy nie obejmie terenów rezerwatu „Las Kabacki” i Obszaru Natura 2000 „Las Natoliński”. Mimo to w celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne Inwestor został zobligowany do prowadzenia monitoringu poziomu wód pierwszej i drugiej warstwy wodonośnej w obszarze objętym oddziaływaniem pompowania (w leju depresji) oraz na zewnątrz leja w czasie trwania prac związanych z realizacją przedsięwzięcia (pkt. 2.5 sentencji decyzji). W przypadku zaobserwowania zmian położenia zwierciadła wody w sąsiedztwie rezerwatu „Las Kabacki” i Obszaru Natura 2000 „Las Natoliński” Inwestor podejmie odpowiednie środki

zapobiegawcze. Jeśli nastąpi konieczność prowadzenia prac odwodnieniowych na pozostałych odcinkach projektowanej drogi, odwodnienia te należy wykonywać na krótkich odcinkach, a prace odwodnieniowe i roboty budowlane wykonywać sprawnie, by zminimalizować czas obniżenia zwierciadła wody. Natomiast na terenie pomiędzy ul. Przyczółkową i rz. Wilanówką, na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego od km 16+050 do km 18+770, należy dążyć do możliwie całkowitego wykluczenia odwodnień okresowych (pkt 1.2.18 sentencji decyzji). Jednocześnie w okresie budowy tunelu i prowadzenia prac odwodnieniowych na Inwestora nałożono obowiązek prowadzenia monitoringu poziomu zwierciadła wody w przypowierzchniowej i w ponadglinowej (główny poziom użytkowy) warstwie wodonośnej zgodnie z pkt. 1.2.19. sentencji niniejszej decyzji. Ponadto, w celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie przedmiotowej drogi Inwestor zastosuje odpowiednie środki organizacyjne i techniczne, zgodnie z którymi zaplecza budowy (w szczególności miejsce postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz miejsca składowania materiałów budowlanych i substancji chemicznych) zostaną zlokalizowane poza dolinami rzek oraz w bezpiecznej odległości od rowów i zbiorników wodnych, w odległości ok. 30 m (pkt 1.2.2., 1.2.3. sentencji decyzji). Ponadto, zaplecze budowy zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód, zgodnie z pkt. 1.2.9. sentencji decyzji. Inwestor ma również obowiązek wytyczania nowych dróg dojazdowych w miejscach najmniej kolidujących z ciekami oraz zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi (pkt 1.2.6 sentencji decyzji). W czasie prowadzenia prac budowlanych będzie prowadzona systematyczna kontrola sprawności technicznej maszyn i pojazdów, do czego zobligowano inwestora w pkt. 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji, a także do wyposażenia placu budowy w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi do niezwłocznego usunięcia i przekazania zanieczyszczonego gruntu do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie (pkt 1.2.11. sentencji decyzji). Podczas budowy przeprawy mostowej na rzece Wilanówce jej wody winny zostać odpowiednio zabezpieczone przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych, do czego zobowiązano Inwestora w pkt. 1.2.17. sentencji niniejszej decyzji. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, niezbędnym jest również wyposażenie zaplecza budowy w pomieszczenia sanitarne i socjalne oraz gromadzenie powstających ścieków socjalno – bytowych w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty (pkt 1.2.16 sentencji decyzji). Przy uwzględnieniu niniejszych warunków środowiskowych, właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac, prawdopodobieństwo skażenia gruntu i zanieczyszczenia wód jest minimalne.

W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne na etapie jej eksploatacji, Inwestor został zobligowany, aby przy projektowaniu systemów odwodnienia przyjąć zasadę zatrzymania jak największej ilości wody na danym terenie, co wpłynie korzystnie na bilans wody i zminimalizuje naruszenie stosunków wodnych. Dlatego w sentencji niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do prowadzenia odwodnienia drogi poprzez system rowów trawiastych, a tam gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wody deszczowej do gruntu lub wód powierzchniowych, na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych zastosować system szczelnej kanalizacji deszczowej (pkt 1.3.30 sentencji decyzji). Wykonywane rowy trawiaste winny być obsiane gatunkami traw wykazującymi odporność na zasolenie, zgodnie z pkt. 1.3.42. sentencji niniejszej decyzji. Ponadto, Inwestor musi zapewnić zastosowanie urządzeń oczyszczających w postaci osadników piaskowych, separatorów ropopochodnych oraz zbiorników retencyjno-infiltracyjnych lub retencyjnych - przed zrzutem wód do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagożdźniański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia), zgodnie z pkt. 1.3.31. sentencji decyzji, a także zgodnie z pkt. 1.3.32. przed wlotami do odbiorników zainstalować osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfonowany odpływ. Jednocześnie zbiorniki retencyjne winny być wyposażone w zastawkę umożliwiającą odcięcie odpływu ścieków do odbiorników wód w przypadku wystąpienia awarii, np. kolizji drogowej z udziałem pojazdów przewożących substancje szkodliwe (pkt 1.3.33. sentencji decyzji).

Ponadto zobowiązano Inwestora do odpowiedniego wkomponowania planowanych zbiorników infiltracyjnych i retencyjno - infiltracyjnych w istniejące otoczenie, m.in. poprzez obsadzenie roślinnością właściwą dla istniejącego w danym rejonie siedliska oraz do nadawania zbiornikom zlokalizowanym w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu kształtów nieregularnych, unikania stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego (pkt 1.3.34. sentencji decyzji). Ponieważ prace budowlane będą prowadzone w bliskim sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek” należy podjąć szczególne kroki w celu zabezpieczenia tego terenu. W tym celu na odcinku od km 6+190 do km 6+270 drogi - na długości kolizji z użytkowaniem (ok. 80 m), w pkt. 1.3.35. sentencji niniejszej decyzji zakazano lokalizowania zbiornika retencyjnego oraz wprowadzania wód do rowu melioracyjnego oznaczonego w raporcie jako P12. Ponadto, zgodnie z pkt. 1.2.40. sentencji niniejszej decyzji, w czasie prowadzenia prac w sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek” Inwestor ma obowiązek zapewnić ochronę istniejących stosunków wodnych, a po zakończeniu robót doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego.

Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających ścieki opadowe, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania projektowanej drogi na stan środowiska gruntowo - wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt. 2.6 sentencji decyzji, w tym w zakresie kontroli gospodarki ściekowej polegającej, m. in. na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych, natomiast w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwdziałających zanieczyszczeniom gleby, wód powierzchniowych i podziemnych nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt. 3 sentencji decyzji).

Oddziaływanie na gleby w czasie realizacji przedsięwzięcia będzie dotyczyło pasa terenu o szerokości ok. 40 – 50 m od osi w obie strony i powierzchni ok. 285 ha. Szacuje się, że całkowite zajęcie powierzchni gleby wyniesie ok. 270 ha. Nie jest możliwe wykluczenie przekształcenia terenu wokół inwestycji, dlatego po zakończeniu prac należy przeprowadzić rekultywację terenu zajętego podczas budowy, do czego zobowiązano inwestora w pkt. 1.2.8. sentencji decyzji, m. in. poprzez przywrócenie zajętego terenu do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie. Na terenach podmokłych, zwłaszcza w dolinach rzek zalecono pozostawienie terenu do naturalnej sukcesji i spontanicznego pojawienia się roślinności. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan gleb na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt. 2.6. sentencji decyzji.

Ponadto przed przystąpieniem do realizacji inwestycji w projekcie budowlanym Inwestor przedstawi zakres wymiany gruntów i potrzeby prowadzenia odwodnień wykopów związanych z ich wymianą, poda bilans mas ziemnych i sposób ich zagospodarowania (pkt 1.3.22. sentencji decyzji). Ponadto, w celu minimalizacji wpływu na środowisko związanego z prowadzonymi robotami ziemnymi na etapie realizacji przedsięwzięcia w otoczeniu przedmiotowej inwestycji, Inwestor został zobowiązany w pkt. 1.2.7. sentencji decyzji, aby roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy próchnicznej gleby, a warstwę tą zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty, np. do rekultywacji lub użyczenia gleb zdegradowanych, urządzania terenów zieleni miejskiej. Ponadto miejsca składowania materiałów budowlanych i substancji chemicznych, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu należy odpowiednio zabezpieczyć poprzez zastosowanie warstw ochronnych, izolujących środowisko gruntowe, natomiast zanieczyszczoną glebę i grunt należy przekazać do utylizacji przez uprawnione do tego firmy (pkt 1.2.9. i 1.2.11. sentencji decyzji).

W celu uniknięcia lub ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji – związanego z odpadami powstającymi w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie jej realizacji, w tym odpadami niebezpiecznymi i mogącymi powstać w wyniku poważnej awarii, a także odpadami powstającymi na skutek eksploatacji przedmiotowej drogi – Inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, minimalizując ilość odpadów wytwarzanych w trakcie budowy, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie (pkt 1.2.12. sentencji decyzji). Na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), powstające w trakcie robót ziemnych należy w największym stopniu wykorzystywać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.13 sentencji decyzji). Natomiast odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.14 sentencji decyzji). Odpady niebezpieczne muszą być gromadzone według zasad określonych w pkt. 1.2.15 sentencji decyzji. Jednocześnie Inwestor został zobowiązany, aby miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostało oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Ponadto, w celu minimalizacji wpływu na środowisko związanego z powstającymi odpadami w otoczeniu przedmiotowej inwestycji, Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania planowanego przedsięwzięcia z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne (pkt 1.3.23. sentencji decyzji). W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji - oddziaływanie na środowisko związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na tereny położone w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.

Ze względu na przebieg planowanego przedsięwzięcia przez tereny cenne przyrodniczo (Łąki Wilanowskie, rejon przeprawy przez Wisłę, teren Mazowieckiego Parku Krajobrazowego) Inwestor w czasie realizacji inwestycji został w pkt. 1.2.24 sentencji niniejszej decyzji zobowiązany do zapewnienia nadzoru przyrodniczego, w tym ornitologicznego i herpetologicznego. W czasie realizacji przedsięwzięcia właściwy nadzór przyrodniczy będzie prowadził analizę wpływu prac budowlanych na okoliczną florę i faunę. W uzasadnionych przypadkach podejmie on decyzję o zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń bądź korekt w organizacji placu budowy.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wymagała przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Budowa obwodnicy spowoduje usunięcie drzew z powierzchni ok. 66 ha terenów leśnych oraz ok. 11 ha zadrzewień. Średni wiek drzewostanów do wycięcia wynosi 60 lat z ponad 70% udziałem gatunków iglastych. Straty roślinności zostaną ograniczone poprzez minimalizację zajęcia terenu pod plac budowy i jego zaplecza oraz dróg dojazdowych (pkt 1.2.1 sentencji decyzji). W celu maksymalnej ochrony istniejącego drzewostanu i krzewów wskazano również warunek dotyczący ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki roślinności oraz do uzupełnienia strat w zieleni poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających (pkt 1.2.25 sentencji decyzji), a także nowych nasadzeń, do wykonania których zobowiązano Inwestora w pkt. 1.3.40. sentencji niniejszego rozstrzygnięcia. Nasadzenia zieleni, o których mowa powyżej, winny być zaprojektowane i wykonane zgodnie z pkt. 1.3.41. sentencji decyzji. W celu zapewnienia ochrony przed ewentualnym uszkodzeniem istniejącego drzewostanu Inwestor musi zadbać, aby drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, a nieprzeznaczone do wycinki, na etapie realizacji inwestycji były odpowiednio zabezpieczone, zgodnie z pkt. 1.2.26 sentencji niniejszej decyzji. Szczególną uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie pomnika przyrody jakim jest dąb szypułkowy położony przy ul. Wał Miedzeszyński 130, położony w rejonie węzła „Wał Miedzeszyński” (pkt 1.2.27 sentencji

decyzji). Ponadto, zgodnie z pkt. 1.3.37. decyzji w projekcie budowlanym przedmiotowego przedsięwzięcia należy uwzględnić ochronę ww. pomnika, w tym celu łącznice węzła muszą zostać odsunięte od pnia drzewa na odległość co najmniej 20 - 25 m, w miarę możliwości wskazane jest zachowanie większych odległości. Dodatkowo odwodnienie węzła „Wał Miedzeszyński” musi zostać zaprojektowane w taki sposób, aby spływy zanieczyszczone substancjami służącymi zimowemu utrzymaniu drogi nie zasilają bezpośrednio systemu korzeniowego drzewa.

W celu ograniczenia oddziaływania prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w rejonie planowanego przedsięwzięcia Inwestor ma również obowiązek zadbać, aby zaplecza budowy lokalizować poza terenem Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (tj. od km 16+050 do km 18+770) oraz poza granicami Obszaru Natura 2000 PLB 140004 „Dolina Środkowej Wisły” (od ok. km 8+800 do ok. km 9+800), zgodnie z pkt. 1.2.2. sentencji niniejszej decyzji, a także wykluczyć lokalizowanie zapleczy budowy na użytku ekologicznym „Powsinek” i w dolinie rzeki Wilanówki oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie i sąsiedztwie dolin innych rzek, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych (pkt. 1.2.3 sentencji decyzji). Ponadto zobowiązano Inwestora do tego, by tak prowadził budowę estakady na terenie projektowanego rezerwatu „Biały Ług”, aby zapewnić maksymalną ochronę powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą (pkt 1.2.28 sentencji decyzji).

Przedmiotowe przedsięwzięcia przebiega w bliskim sąsiedztwie stanowiska Powsinek i przecina siedlisko określone jako niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), na którym może potencjalnie występować motyl z gatunku modraszek telejus (*Maculinea telejus*). Obszar na którym utworzono użytek ekologiczny „Powsinek” (odcinek drogi: minimum od km 6+190 do km 6+270) jest siedliskiem ww. motyla, który w Polsce jest gatunkiem chronionym i został umieszczony na Polskiej Czerwonej Liście w kategorii LC. Gatunek ten znajduje się również na czerwonej liście IUCN, został także wymieniony w II załączniku Konwencji Berneńskiej oraz II i IV Załączniku Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Jego ograniczone występowanie wynika ze specyficznego cyklu życiowego, wymagającego obecności rośliny pokarmowej (krwiściagu lekarskiego) i odpowiedniego gatunku mrówki *Myrmica*. Dlatego motyl ten jest bardzo wrażliwy na zmiany w środowisku, w szczególności na zmiany w warunkach gruntowo-wodnych, zintensyfikowanie użytkowania wilgotnych łąk (zniszczenie rośliny pokarmowej), ale też zaprzestanie ekstensywnego użytkowania obszaru (wyparcie roślin pokarmowych w wyniku sukcesji łąk). W obszarze Wilanowa modraszek telejus występuje na trzech stanowiskach: stanowisko Wilanów, Powsin oraz Powsinek. W celu uniknięcia możliwości zniszczenia larw i poczwerek motyla, w pkt. 1.2.37. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do podjęcia szeregu prac przed rozpoczęciem robót budowlanych.

Aby pozbawić możliwości składania przez motyle jaj w miejscu planowanej inwestycji, należy na przełomie maja i czerwca dokonać inwentaryzacji terenu przeznaczonego pod inwestycję i usunąć z niego wszystkie rosnące krwiściagi. Zabieg powtórzyć ok. 20 czerwca. Od 10 sierpnia codziennie przy słonecznej pogodzie w godzinach 10-12 lub 14-16 penetrować teren pod kątem obecności imago motyla. Po ustaleniu na podstawie obserwacji końca lotów imago motyla, należy z pasa inwestycji usunąć warstwę ziemi z mrowiskami. Po tych czynnościach można rozpocząć prace budowlane. Należy uznać, że przy prawidłowym zastosowaniu powyższych czynności i zminimalizowaniu ingerencji w obszar użytku ekologicznego prace budowlane nie będą znacząco negatywnie oddziaływać na modraszka telejusa.

Na Łąkach Wilanowskich występuje również motyl z gatunku czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*), prawnie chroniony tak jak modraszek. Gąsienica tego motyla żeruje głównie na szczawiu lancetowatym. Jego siedlisko w sąsiedztwie inwestycji jest dużo większe niż modraszka telejusa. Głównym zagrożeniem dla stabilności jego populacji jest ustąpienie rośliny pokarmowej w wyniku zaburzenia stosunków gruntowo - wodnych. Z uwagi na powyższe, stwierdzono możliwość pośredniego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na chronione gatunki motyli w wyniku ewentualnego zaburzenia systemu hydrologicznego. W celu zapewnienia maksymalnej ochrony tego cennego przyrodniczo obiektu oraz zachowania odpowiednich warunków siedliskowych, w pkt. 1.2.3.

sentencji niniejszej decyzji wprowadzono zakaz lokalizowania zapleczy budowy na terenie użytku ekologicznego „Powsinek”; ponadto Inwestor będzie musiał odgrodzić obszar ww. obiektu tymczasowym ogrodzeniem na czas budowy (pkt 1.2.38. sentencji decyzji), minimalizując jednocześnie zajęcie powierzchni tego terenu oraz kierować dostawy materiałów siecią dróg istniejących w pasie drogowym od strony południowej ww. obszaru (pkt 1.2.39 sentencji decyzji).

Z przedłożonej dokumentacji, w tym raporcie wynika, że wielkość nasypu nie wpłynie w znaczący sposób na stan i przepływ wód podziemnych, a kierunek przepływu tych wód jest równoległy do projektowanej trasy. Grunty w tym rejonie, ze względu, iż należą do grup nośności G2-G4 wymagają doprowadzenia do nośności G1, dlatego na odcinku od km 5+500 do km 6+200 i od km 6+750 do km 6+800 przewiduje się ich wymianę. Wymiana ta będzie jednak występowała maksymalnie do 1m głębokości, w związku z czym nie dojdzie do przerwania i naruszenia struktury przepływu wód podziemnych. Ponieważ istniejąca sieć wód powierzchniowych nie zostanie przerwana, gdyż drożność i stały przepływ cieków warunkujących odpowiedni poziom wód gruntowych zostanie zachowany poprzez zastosowanie przepustów, to mimo prostopadłego przepływu względem trasy wód powierzchniowych, nie przewiduje się znaczących zmian. Należy również wykluczyć znaczące negatywne oddziaływanie na modraszka telejusa w czasie eksploatacji przedsięwzięcia – brak fragmentacji populacji w tym rejonie, brak zmiany mikroklimatu siedliska w wyniku zacielenia (przewidywana wysokość nasypu ok. 2,30 m). Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w wydanym w dniu 7 grudnia 2010 r. postanowieniu, znak: DOOŚidk-453/1712/2424/10/PD-140, uzgadniającym warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, uznał, że nie są konieczne szersze działania minimalizujące proponowane w Aneksie do raportu o oddziaływaniu na środowisko (wrzesień, 2010 r.). Szersze działania minimalizujące sugerowane w ww. opracowaniu dotyczyły czynnej ochrony siedlisk występowania modraszka telejusa i czerwończyka nieparka oraz sposobów ich odtwarzania po zakończeniu etapu realizacji przedsięwzięcia.

W sentencji niniejszej decyzji, w pkt 2.3. nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu przedmiotowego siedliska co do obecności populacji modraszka telejusa. W ramach badań określony będzie zasięg występowania modraszka telejusa na Łąkach Wilanowskich w sąsiedztwie przedsięwzięcia, wielkość jego populacji, oraz ocena stanu siedliska i określenie dostępności bazy pokarmowej dla gąsienic. Ocenę stanu populacji modraszka i jego siedliska należy przeprowadzić przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, po zakończeniu budowy i po 3 latach po oddaniu drogi do użytku. Ponadto, Inwestor przedłoży raporty zawierające wyniki wymienionych powyżej prac monitoringowych, wraz z wnioskami Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z pkt. 2.4. sentencji niniejszej decyzji. Na podstawie tych wyników będzie można rozważyć kwestię podjęcia ochrony czynnej zagrożonego gatunku obejmującej m. in. czynności opisane w raporcie.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji nastąpi całkowite lub częściowe zniszczenie istniejących i potencjalnych miejsc występowania i rozrodu płazów. Na obszarze planowanej drogi stwierdzono następujące miejsca występowania płazów i gadów:

- Łąki Wilanowskie (w tym użytek ekologiczny „Powsinek”) w km od ok. 5+600 – do km 6+250,
- obszar doliny Wisły od km od 8+800 – do km 9+765,
- obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego od km od 16+100 do km 17+300,
- obszar Lasu Kabackiego,
- obszar rezerwatu „Las Natoliński” na siedliskach łągu jesionowo - olszowego.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania związanego z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki płazów występujących w otoczeniu planowanej drogi przed rozpoczęciem realizacji inwestycji i ustalaniem harmonogramu prac budowlanych Inwestor powinien uwzględnić ochronę płazów, m. in. poprzez przeprowadzenie fazy inicjalnej robót polegającej na zdjęciu humusu poza okresem godowym tych zwierząt przypadającym na miesiące marzec – maj (pkt 1.2.29 sentencji decyzji). Ponadto, harmonogram prac powinien uwzględnić fakt, że ze względu na płazy optymalnym okresem na likwidowanie zbiorników wodnych jest wrzesień. W związku z powyższym uzasadnionym jest wprowadzenie warunku z pkt. 1.2.24. sentencji decyzji, aby prace budowlane prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa. Nadzór zapewni ochronę czynną płazów, polegającą na odławianiu

i przenoszeniu osobników w bezpieczne miejsce poza placem budowy. Aby zmniejszyć śmiertelność płazów należy uniemożliwić im wtargnięcie na plac budowy. W tym celu w pkt. 1.2.31. sentencji niniejszego rozstrzygnięcia zobowiązano Inwestora do ogrodzenia placu budowy siatką lub folią o wysokości 40 – 50 cm od powierzchni gruntu. Siatka (folia) powinna być częściowo wkopana pod ziemię i posiadać przewieszkę. Odcinki drogi, na które Inwestor powinien wykonać ww. ogrodzenia zostały podane w pkt 1.2.32. sentencji decyzji. Dodatkowo Inwestor powinien także unikać sytuacji, w których mogą tworzyć się zastoiska wodne umożliwiające składanie skrzelu przez płazy podczas prowadzenia prac budowlanych (pkt 1.2.30. sentencji decyzji).

Realizacja nowej inwestycji drogowej na terenach niezabudowanych spowoduje zaburzenie w swobodnym przemieszczaniu się zwierząt. W celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie oraz w celu zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi, Inwestor został zobowiązany do wykonania przejść dla zwierząt na odcinku drogi przebiegającym przez Łąki Wilanowskie i Mazowiecki Park Krajobrazowy. W pkt. 1.3.10. sentencji niniejszej decyzji wskazano na konieczność uwzględnienia w projekcie budowlanym i wykonania przejść dla zwierząt.

W oparciu o analizę przyrodniczą Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że należy zaprojektować dodatkowe przejście dla małych zwierząt (2x1,5 m) w rejonie między km 14+900, a km 15+500. Na odcinku trasy przebiegającym przez Łąki Wilanowskie zostaną zaprojektowane również trzy małe przejścia, w tym jedno zespolone z ciekim. Ponieważ w raporcie o oddziaływaniu na środowisko ani jego aneksie, nie przedstawiono parametrów estakady zlokalizowanej na odcinku drogi od km 18+415,49 do km 18+783,49, organ zobowiązał Inwestora do zaprojektowania obiektu w taki sposób, aby w co najmniej jednym miejscu (w rejonie km 18+700) zachować rozstaw podpór nie mniejszy niż 20 m, przy wysokości spodu konstrukcji od powierzchni gruntu minimum 3,5 m (pkt 1.3.10. lit. c i pkt 1.3.13. sentencji decyzji). Ponadto, zgodnie z pkt 1.3.18. sentencji decyzji, pozostałe przepusty zlokalizowane w miejscach kolizji przedmiotowego przedsięwzięcia z ciekami i urządzeniami melioracji wodnej, umożliwią migrację drobnych ssaków, płazów i gadów. W tym celu, o ile pozwolą warunki techniczno – inżynierskie poszczególnych obiektów, w ścianach bocznych przepustów zostaną zainstalowane półki jedno lub dwustronne o szerokości ok. 50 cm, wyniesione ponad zwierciadło wody i w sposób ciągły łączące się z terenem na zewnątrz. Parametry wyżej opisanych przejść i przepustów dla zwierząt podano w punktach: 1.3.11., 1.3.12., 1.3.13., 1.3.14., 1.3.15., 1.3.16., 1.3.17., 1.3.18. sentencji decyzji. Ponadto Inwestor został zobowiązany, aby odpowiednio zagospodarować ww. przejścia dla zwierząt postępując według wskazań określonych w punktach: 1.3.19., 1.3.20. oraz 1.3.21. sentencji niniejszej decyzji. M.in. przejścia pod estakadami i mostem zostaną odpowiednio zagospodarowane poprzez zachowanie naturalnego ziemnego podłoża i obsadzone roślinnością, zaś najścia do przejść zostaną obsadzone zielenią naprowadzającą (pkt 1.3.19. sentencji decyzji). W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, zapewnione zostanie podłoże z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody (pkt 1.3.20. sentencji decyzji). Jednocześnie w celu zwiększenia przestrzeni w najściu do przejścia dla zwierząt zespolonego z rzeką Inwestor ma obowiązek przesunąć projektowane zbiorniki retencyjno – infiltracyjne o nr ZB10, ZB11, ZB12, ZB13 od rzeki Wilanówki, zgodnie z pkt. 1.3.36. sentencji niniejszego rozstrzygnięcia. Dodatkowo w celu zachęcenia zwierząt do korzystania z przejść w pkt. 1.3.21. sentencji decyzji na Inwestora nałożono obowiązek zastosowania na najściach do przejść dla zwierząt, na długości minimum 50 m w każdą stronę od wylotu przejścia, szczelnie połączonych z przejściami płotków naprowadzających o wysokości min. 40 cm od powierzchni gruntu, które będą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i będą stabilnie zakotwiczone.

Przedmiotowa inwestycja drogowa niemal na całej długości przebiega przez lub w sąsiedztwie terenów, które potencjalnie stanowią siedliska ptasie. W fazie budowy zostanie zniszczonych 9 stanowisk ptaków znajdujących się w granicach linii rozgraniczających przedsięwzięcia, takich jak: dzięciołek, potrzos, jarzębatka, gąsiorek, bażant, pokląskwa, brodziec piskliwy, sieweczka rzeczna, dzięcioł zielony. Realizacja POW będzie się wiązać z fizycznym zniszczeniem siedlisk ptasich, utratą miejsc rozrodu oraz żerowania ptaków na skutek zajęcia terenu, pogorszeniem jakości siedlisk niezbędnych dla ptaków, w tym zmniejszeniem zasobności żerowisk, płoszeniem ptaków na skutek

hałas w czasie budowy i eksploatacji drogi, stałą ingerencją w obszary stanowiące trasy wędrówek ptaków, zarówno w odniesieniu do przelotów lokalnych, jak i dalekodystansowych, odbywanych przez ptaki podczas sezonowych migracji, z czym wiąże się m. in. możliwość kolizji ptaków z obiektem mostowym, zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych.

Przedmiotowa inwestycja drogowa przecina obszar specjalnej ochrony Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” (kod obszaru PLB 140004). Ww. obszar został utworzony dla ochrony 12 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE oraz 14 gatunków regularnie występujących ptaków migrujących nie wymienionych w Załączniku I tej Dyrektywy. Z gatunków wymienionych w Załączniku I, które są przedmiotem ochrony w obszarze, w zasięgu izofony 50 dB, stwierdzono występowanie jarzębatki (jedno stanowisko lęgowe) oraz gąsiorka (dwa stanowiska). Przewidziano również pogorszenie warunków bytowania rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej oraz zimorodka, dla których teren przeznaczony pod planowaną inwestycję jest potencjalnym miejscem zerowania. W związku z powyższym, jako działania minimalizujące przedstawione powyżej oddziaływania planowanej inwestycji na zinwentaryzowane gatunki, autor ww. aneksu do raportu zaproponował, aby w odniesieniu do gatunków, których stanowisko lęgowe zostało stwierdzone w zasięgu izofony 50 dB od pasa drogi faza inicjalna realizacji inwestycji (przygotowanie terenu na potrzeby budowy: usunięcie drzew, krzewów, wierzchniej warstwy ziemi) była prowadzona poza okresem lęgu i wychowywania młodych (początek maja – początek września). Ponadto przedstawił konieczność przeprowadzenia monitoringu mającego na celu zbadanie rozmieszczenia oraz liczebności populacji lęgowej jarzębatki oraz gąsiorka w pasie po 1300 m po obu stronach POW w ramach oceny porealizacyjnej oraz w terminie 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji. W odniesieniu do gatunków z Załącznika I Dyrektywy, dla których realizacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z pogorszeniem jakości siedlisk żerowiskowych, autor raportu zaproponował, w ramach działań minimalizujących, zaprojektowanie mostu o możliwie płaskiej konstrukcji nad korytem rzeki w celu ułatwienia migracji ptaków. Zaproponował również przeprowadzenie monitoringu populacji w pasie po 1300 m po obu stronach POW w ramach oceny porealizacyjnej oraz w terminie po 3 latach po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji.

Na analizowanym obszarze Natura 2000, w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, zinwentaryzowano ponadto miejsca lęgowe 2 gatunków regularnie występujących ptaków migrujących, niewymienionych w Załączniku I Dyrektywy 2009/147/WE, będących przedmiotem ochrony w obszarze: brodzca piskliwego (jedno stanowisko lęgowe w liniach rozgraniczających planowanej inwestycji, dwa stanowiska w granicach izofony 50 dB) oraz sieweczki rzecznej (w granicach izofony 50 dB występuje 6 par lęgowych). Stwierdzono również, iż teren planowanej inwestycji jest potencjalnym miejscem występowania gatunków z rodziny kaczkowatych. W celu zminimalizowania strat powierzchni miejsc lęgowych i żerowiskowych oraz płoszenia ww. gatunków autor raportu zaproponował następujące warunki realizacji inwestycji, w odniesieniu do brodzca piskliwego:

- nie należy tworzyć pod przeprawą mostową trwałych barier dla wody, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki;
 - podczas oceny porealizacyjnej zaleca się sprawdzenie, w jakiej odległości od drogi znajdują się najbliższe miejsca lęgowe brodzca;
- oraz w odniesieniu do sieweczki rzecznej i gatunków z rodziny kaczkowatych:
- proponuje się budowę mostu o możliwie płaskiej konstrukcji, minimalizującej wpływ na inicjalną część przelotów;
 - wskazane jest prowadzenie wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków;
 - zaleca się rozpoczęcie prac budowlanych przed okresem lęgowym ptaków, tak aby nie dopuścić do osiedlenia (założenia gniazda) ptaków na terenie przewidzianym pod inwestycję.

Analizując wpływ planowanej inwestycji na stanowiska lęgowe ptaków związanych z korytem rzeki, należy podkreślić, iż ich występowanie uzależnione jest od szeregu czynników, z których najważniejsze wiążą się ze zmienną morfologią doliny rzeki. Wisła w rejonie realizacji inwestycji zachowuje naturalny charakter rzeki roztokowej. Należy zwrócić w związku z tym uwagę na procesy fluwialne, czyli morfogenetyczną działalność tego typu rzeki, która intensywnie "pracuje", poprzez

erodowanie dna i brzegów, transport materiału, oraz trwałą akumulację lub czasowe deponowanie niesionego materiału. W takiej sytuacji, w zależności od sezonu, miejsca dogodnie do gniazdowania ptaków znajdować się mogą w różnych rejonach w otoczeniu rzeki i w jej obrębie, stąd też lokalne stanowiska ptaków cechować się mogą niską stałością. Uwzględniając wielkość obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” i liczne potencjalne miejsca lęgowe, które mogą być zasiedlone, a także biorąc pod uwagę wskazane powyżej uwarunkowania, zasadne jest stwierdzenie, że realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na populację brodzieńki piskliwej, sieweczki rzecznej, jarzębatki oraz gąsiorka w omawianym obszarze Natura 2000, nawet w sytuacji, gdyby sporne stanowiska zostały przez te gatunki opuszczone.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” przy zastosowaniu dodatkowych działań minimalizujących określonych w sentencji niniejszej decyzji.

W celu zminimalizowania niekorzystnego oddziaływania inwestycji (utrata miejsc lęgowych, hałas powodujący płoszenie) na podlegające ochronie gatunki ptaków nałożono na Inwestora szereg warunków i zaleceń, wskazujących m.in. by wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 1 marca - 31 sierpnia (pkt 1.2.34. sentencji decyzji) oraz do prowadzenia fazy inicjalnej realizacji inwestycji w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” PLB140004 (przygotowanie terenu na potrzeby budowy: usunięcie drzew, krzewów, wierzchniej warstwy ziemi) poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia (pkt 1.3.33. sentencji decyzji). Ponadto, nałożono na niego obowiązek zapewnienia w czasie robót budowlanych specjalistycznego nadzoru przyrodniczego, w tym ornitologicznego i herpetologicznego, zgodnie z pkt. 1.2.24. sentencji decyzji. Jednocześnie w pkt 1.2.2. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono zakaz lokalizowania zaplecza budowy (rozumiane jako biura, miejsca wytwarzania materiałów budowlanych, warsztaty oraz bazy materiałowe, miejsca magazynowania odpadów i mas ziemnych, place składowe, parkingi maszyn i sprzętu budowlanego w tym miejsca ich konserwacji) m.in. poza granicami Obszaru Natura 2000 PLB 140004 „Dolina Środkowej Wisły” (od ok. km 8+800 do ok. km 9+800). Jednocześnie w celu zachowania aktualnych właściwości linii brzegowej oraz samorzutnie powstających okresowych łach oraz wysp należy zrezygnować z prac związanych z regulacją koryta oraz zabezpieczeniem brzegów rzeki Wisły. Jedynie w przypadku, gdy po przeprowadzeniu stosownych szczegółowych obliczeń w fazie prac nad projektem budowlanym, zajdzie konieczność umocnienia koryta rzeki w granicach pasa drogowego, należy zastosować umocnienia faszynowe. Dodatkowo do minimum należy ograniczyć usuwanie roślinności na brzegach rzeki Wisły. Ww. zalecenia znalazły odzwierciedlenie w pkt. 1.2.35 i 1.2.36 sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowym środkiem minimalizującym wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko naturalne, uwzględniając konieczność ochrony ptaków na obszarze przedmiotowej inwestycji, jest wprowadzony w pkt. 1.3.26. sentencji niniejszej decyzji warunek dotyczący sposobu zaprojektowania mostu na rzece Wiśle, w taki sposób, aby umożliwić swobodną migrację wszystkich gatunków ptaków. Z uwagi na minimalizację potencjalnych kolizji ptaków z mostem nad Wisłą, konstrukcja mostowa powinna być tradycyjna – możliwie płaska, bez elementów linowych, np. pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki. Należy zgodzić się ze stanowiskiem prezentowanym przez autorów raportu i na przeprawie mostowej zrezygnować również z ekranów akustycznych. Natomiast na ekranach akustycznych wykonanych na pozostałych odcinkach przedmiotowego przedsięwzięcia ze względu na konieczność ochrony ptaków zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste. Gdy w poszczególnych przypadkach uzasadnione jest stosowanie ekranów przezroczystych, zobowiązano Inwestora by na ich powierzchni umieścić ciemne pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10 cm od siebie (pkt 1.3.4. sentencji decyzji). Ponadto, ze względu na zmniejszenie ryzyka kolizji ptaków z samochodami i ekranami akustycznymi, należy wykluczyć udział drzew i krzewów, których owoce są chętnie zjadane przez ptaki (pkt 1.3.41. sentencji decyzji). Nasadzenia należy projektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami. Z uwagi na kierowanie się ptaków do źródeł światła podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych, należy ograniczać do minimum

ilość i intensywność oświetlenia konstrukcji mostowych i estakad zlokalizowanych w dolinie rzeki Wilanówki, rzeki Wisły, Mazowieckim Parku Krajobrazowym. W tym celu zobowiązano Inwestora do możliwie największego zminimalizowania mocy stosowanych źródeł światła oraz do zmaksymalizowania odległości między tymi źródłami w rejonie przeprawy nad rzeką Wisłą i w obszarze leśnym Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (pkt 1.3.27. sentencji decyzji). Ponadto przy projektowaniu oświetlenia inwestycji w granicach obszarów Natura 2000 i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego należy zastosować lampy sodowe (pkt 1.3.29. sentencji decyzji). Inwestor został również zobowiązany, aby przy projektowaniu i wykonaniu mostu zaprojektować oświetlenie drogi tak, by odległość ostatniego źródła światła do mostu uległa zwiększeniu do co najmniej 60 m (pkt. 1.3.28. sentencji decyzji). Oprócz monitoringu opisanego w punktach 2.1. i 2.2. sentencji niniejszej decyzji, w czasie realizacji przedsięwzięcia właściwy nadzór przyrodniczy, do zapewnienia którego zobowiązano inwestora w pkt. 1.2.24. sentencji decyzji, umożliwi określenie wpływu prac budowlanych na okoliczną florę i faunę. W uzasadnionych przypadkach zostanie podjęta decyzja o zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń bądź korekt w organizacji placu budowy.

W rejonie analizowanej trasy zlokalizowane są zarówno obiekty znajdujące się w rejestrze zabytków, jak i w ewidencji konserwatorskiej. Jednak z analizy oddziaływania inwestycji na dobra kultury wynika, że na terenie przeznaczonym pod lokalizację POW nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków. Planowana trasa koliduje natomiast z dwoma stanowiskami archeologicznymi, a na 5 odcinkach drogi z terenem szczególnego nadzoru archeologicznego. Ze względu na strefy ochronne zidentyfikowanych stanowisk archeologicznych przy realizacji planowanej inwestycji istnieje prawdopodobieństwo konieczności przeprowadzania badań interwencyjnych, które będą podejmowane w sposób doraźny w związku z niespodziewanym odkryciem zabytków archeologicznych. Dlatego prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym (pkt 1.3.43. sentencji decyzji). Na etapie prowadzenia prac budowlanych Inwestor będzie musiał w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych wstrzymać prace i powiadomić właściwego miejscowo i rzeczowo Konserwatora Zabytków i uzgodnić dalszy przebieg i zakres prac (pkt 1.2.42. sentencji decyzji). Natomiast w przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt zobowiązano Inwestora do powiadomienia Wojewody Mazowieckiego albo właściwego terytorialnie: Prezydenta m.st. Warszawy lub Wójta Gminy Wiązowna (pkt. 1.2.43. sentencji postanowienia). Większość obiektów kulturowych w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia stanowią małe obiekty o charakterze kultowym – krzyże i przydrożne kapliczki. Jeden z takich obiektów – krzyż przydrożny położony w Wawrze przy ul. Tawułkowej znajdzie się w granicach pasa drogowego, w pkt 1.2.41 sentencji decyzji nałożono warunek by przenieść ww. obiekt w miejsce wyznaczone przez właściwego miejscowo i rzeczowo Konserwatora Zabytków. Ponadto jeśli w wyniku uszczegółowienia projektu budowlanego przedsięwzięcia nastąpi konieczność likwidacji obiektu zabytkowego (Wolica) Inwestor uzyska zezwolenie Prezydenta m.st. Warszawy, a przed likwidacją zostanie przeprowadzona inwentaryzacja architektoniczna i fotograficzna obiektów. Jednocześnie zalecono wykonać te inwentaryzacje w ramach prac nad projektem budowlanym. (pkt. 1.2.44. sentencji decyzji).

Celem weryfikacji skuteczności zastosowanych działań ochronnych i minimalizujących organ nałożył na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od dnia oddania trasy do użytkowania i przedstawienia odpowiedniemu organowi jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytku. Analiza powinna być wykonana w zakresie wymienionym w pkt 3 sentencji decyzji. Jej wyniki wraz z wynikami monitoringu będą stanowić podstawę do stwierdzenia czy oddziaływanie przedsięwzięcia zostało efektywnie zminimalizowane i czy zapewniono dostateczną ochronę mieszkańcom pobliskich terenów. W przypadku wystąpienia przekroczeń norm Inwestor będzie musiał podjąć dodatkowe działania lub prace zwiększające skuteczność istniejących urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast w przypadku dalszych przekroczeń potwierdzi się, że nie ma możliwości technicznych lub projektowych by im zapobiec, zostanie podjęta decyzja o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Dodatkowo organ stwierdził konieczność przeprowadzenia w ramach analizy porealizacyjnej monitoringu rozmieszczenia oraz liczebności populacji lęgowej jarzębatki oraz gąsiora w granicach

obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” w pasie po 1300 m po obu stronach POW oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.

Z dokumentacji sprawy przekazanej do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego protokołem przekazania spraw z dnia 21 listopada 2008 r., wynika, że zgodnie z art. 53 ustawy Poś Wojewoda Mazowiecki w trakcie prowadzonego przez ten organ postępowania, w dniu 31.07.2007 r. podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie „21 dni” oraz o miejscu ich składania. Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego od 31.07.2007 r. do 21.08.2007 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie od 17.08.2007 r. do 31.08.2007 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Ursynów od 7.08.2007 r. do 28.08.2007 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wilanów od 9.08.2007 r. do 30.08.2007, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wawer od 6.08.2007 r. do 27.08.2007 r., Urzędzie Gminy Wiązowna od 10.08.2007 do 31.08.2007 r. oraz na stronie internetowej oraz w BIP-e organu.

Należy nadmienić, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy Poś Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych przeprowadził w dniu 31 sierpnia 2007 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy).

W związku z dużym zainteresowaniem społecznym, jakie budziła realizacja ww. przedsięwzięcia, w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego w wyznaczonym terminie wnioski o udział w postępowaniu na prawach strony oraz wnioski i uwagi w sprawie składali m.in. przedstawiciele organów samorządowych, instytucji publicznych, organizacji społecznych oraz osoby występujące indywidualnie. Inwestycja okazała się przedsięwzięciem kontrowersyjnym; uwagi i wnioski zainteresowanych dotyczyły, m.in. informacji na temat przyjętych założeń do projektu w zakresie warunków zdrowotnych okolicznych mieszkańców, funkcjonowania systemów przyrodniczych i relacji z układem obszarów chronionych; ochrony zasobów wodnych, gleb oraz ochrony dóbr kultury. Mieszkańcy osiedli położonych przy trasie, a także przedstawiciele organów samorządowych podnosili kwestie zaprojektowania ekranów akustycznych chroniących tereny pozostające w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia. Składane uwagi dotyczyły również zmian planów lokalizacyjnych przedsięwzięcia, zaplanowanie trasy autostrady – obwodnicy poza terenami cennymi przyrodniczo, a także rozwiązań komunikacyjnych południowych dzielnic Warszawy.

Wyjaśnienia stron oraz uwagi i wnioski społeczeństwa, o których mowa powyżej, zgłoszone w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego zostały przeanalizowane przez Wojewodę Mazowieckiego oraz inwestora i autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W wyniku powyższego opracowano „Aktualizację raportu o oddziaływaniu na środowisko” przedmiotowego przedsięwzięcia, która w dniu 9 listopada 2009 r. została przedłożona przez inwestora Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie. Przedmiotowe opracowanie przedstawia w sposób scalony zebrane dotychczas materiały i uwzględnia aktualne zmiany w odniesieniu do dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia z dnia 20 grudnia 2006 r. W związku z faktem, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia złożony wraz z wnioskiem z dnia 20 grudnia 2006 r. nie odnosi się do aktualnie istniejących uwarunkowań związanych z realizacją drogi w treści niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony

Środowiska w Warszawie nie odnosi się do uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w związku z przedłożoną „Aktualizacją raportu o oddziaływaniu na środowisko” przedmiotowego przedsięwzięcia, a także z uwagi na fakt, że od momentu wszczęcia przedmiotowego postępowania przez Wojewodę Mazowieckiego, upłynęły ponad 4 lata, działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa ponownie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium prowadzonego postępowania. Ponadto, przed wydaniem decyzji umożliwił stronom wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a pkt 5 ustawy Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (obwieszczenie o prowadzonym postępowaniu, obwieszczenia o wystąpieniu o uzgodnienia, obwieszczenia o wydanych uzgodnieniach, obwieszczenie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Ww. obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie oraz w Urzędach m.st. Warszawy Dzielnic: Ursynów, Wilanów i Wawer, w Urzędzie Gminy Wiązowna oraz na stronie internetowej i w BIP-e organu.

W związku z art. 53 ustawy Poś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie prowadząc postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy Poś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformował o możliwości składania uwag i wniosków w terminie „21 dni dla społeczeństwa”, tj. w dniach od dnia 10 stycznia 2011 r. do dnia 31 stycznia 2011 r. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie oraz w Urzędach m.st. Warszawy - Dzielnica Ursynów; Wilanów i Wawer, Urzędzie Gminy Wiązowna oraz na stronie internetowej i w BIP-e organu.

W przewidzianym do tego „21-dniowym” terminie, tj. w okresie od dnia 10 stycznia 2011 r. do dnia 31 stycznia 2011 r., do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli:

1. Mieszkańcy ul. Przyczółkowej (działki nr 46/2, 46/3, 46/4) Pani Danuta Zięba, Pan Waldemar Zięba, Pan Krzysztof Zięba, Pani Iwona Skrzypek, Pan Andrzej Skrzypek, Pani Beata Sowińska i Pani Wiesława Sowińska;
2. Pan Janusz Piwiński;
3. Pani Bożena Łukasiewicz;
4. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM;
5. Burmistrz Dzielnicy Wilanów m. st. Warszawy;
6. Stowarzyszenie ZIELONE MAZOWSZE;
7. Pani Elżbieta Wachulak i Pan Mirosław Wachulak.

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

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	<p>Wniosek mieszkańców ul. Przyczółkowej (działki nr 46/2, 46/3, 46/4) Państwa Danuty, Waldemara i Krzysztofa Ziębów, Państwa Iwony i Andrzeja Skrzypków, Pań Beaty i Wiesławy Sowińskich, z dnia 17 stycznia 2011 r.</p>	
1.1.	<p>Sprzeciw wobec budowy dróg ekspresowych i zjazdów na ul. Przyczółkową.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Inwestor złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kompletem wymaganych załączników. W toku prowadzonego postępowania ustalono, że przedłożony przez Inwestora raport wraz z aneksem został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Uzyskano także wymaganą prawem opinię właściwego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Ponadto organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która uwzględniała budowę węzła z ul. Przyczółkową. Równocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.</p>
1.2.	<p>Prośba o potwierdzenie, że w okolicy węzła „Przyczółkowa” zostaną postawione dźwiękochłonne ekrany wysokiej jakości.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. Ze względu na potrzebę dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie (m.in. w rejonie węzła „Przyczółkowa”) organ w pkt 1.3.1. sentencji decyzji nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych. Przy jezdni głównej zaplanowano następujące ekrany: Od km 3+550 do km 5+450 o wysokości 5m – strona prawa jezdni, od km 5+250 do km 5+850 o wysokości 5m – w osi jezdni, od km 3+550 do km 5+850 o wysokości 5m – strona lewa jezdni. Projektowane ekrany będą posiadać izolacyjność akustyczną właściwą co najmniej $R_w \geq 30$[dB] oraz pochłaniałnością akustyczną $DL_a \geq 13$[dB]. Natomiast analiza porealizacyjna, o której mowa w pkt 3. sentencji decyzji, ma na celu ocenę skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych i zweryfikowanie rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie jej wyników możliwe będzie dokonanie korekty lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. 1.3.1 sentencji decyzji, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska Inwestor będzie miał obowiązek zastosowania odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń. Zaś w sytuacji, w której standardy w środowisku, nie będą mogły być dotrzymane, obowiązkiem Inwestora będzie podjęcie działań</p>

		mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
2.	Wniosek Pana Janusza Piwińskiego z dnia 25 stycznia 2011 r.	
2.1.	<p>Uwagi dotyczące załącznika 6 do raportu (Pomiary „zerowe” poziomu hałasu w środowisku wokół planowanej trasy POW w Warszawie – odcinek: ul. Puławska szosa Lubelska) - badania poziomu hałasu nie były wykonane zgodnie z Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. Ponadto, wartości pomiarowe w powyższych punktach różnią się w stosunku do mapy akustycznej Warszawy wykonanej w roku 2007 – źródło http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami z art. 52 ustawy Poś oraz odpowiadają wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.</p>
2.2.	<p>Uwagi dotyczące załącznika 15 do raportu (Dokumentacja fotograficzna) – załącznik fotograficzny wskazuje wyłącznie wybiórcze zdjęcia – brak zdjęć ważnych elementów środowiskowych – zdjęcie dot. użytku ekologicznego przypomina bardziej nieużytki.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Odpowiedź jak do wniosku 2.1. Załącznik 15 jest dokumentacją fotograficzną rejonu przebiegu POW i miał na celu zilustrowanie elementów środowiskowych otoczenia drogi. Jest prezentacją charakterystycznych miejsc przyszłego położenia drogi. Natomiast zdjęcie użytku ekologicznego przedstawia faktyczny stan tego miejsca w czasie wykonywania zdjęcia.</p>
2.3.	<p>Uwagi dotyczące załącznika 16 do raportu (Wymagania prawa) – powoływanie się na nieaktualne podstawy prawne związane z ochroną środowiska.</p>	<p>Cześć aktów prawnych przywołanych w załączniku jest obecnie nieaktualna. Natomiast akty prawne powołane w tekście raportu oraz aneksie są aktualne. Przywołane przez Wnoszącego zastrzeżenia dotyczące wskazanej przez Inwestora w załączniku do raportu podstawy prawnej pozostały bez wpływu na podjęte przez organ rozstrzygnięcie. Regionalny Dyrektor mając wiedzę na temat na aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska w sposób właściwy i pełny i zgodny z obowiązującym stanem prawnym przeprowadził procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.</p>
2.4.	<p>Uwagi dotyczące załącznika 20 do raportu (Zabudowa mieszkaniowa powstała w okresie 2006 – 2009 wraz z dokumentacją fotograficzną – skala 1 : 20 000) – brak zdjęć oraz oznaczenia w załączniku fotomapy (mimo, że na niej są dobrze widoczne) wielu innych budynków mieszkalnych położonych bardzo blisko POW, w szczególności przy ulicach: Wolnej, Bonisławskiej, Truskolaskiej i wielu innych.</p>	<p>Wg informacji posiadanych przez organ w okresie 2006 – 2009 tj. od czasu złożenia wniosku na terenie objętym potencjalnym oddziaływaniem drogi ze względu na hałas dla prognozy ruchu 2030 r. zostały wzniesione nowe budynki o funkcji mieszkalnej. Ich położenie uwzględnia ortofotomapa (2008 r.) oraz dodatkowo przeprowadzona wizja w terenie (2009 r.). Ochrona akustyczna tych nowo wybudowanych budynków oraz terenów o funkcjach mieszkalnych wg dokumentów planistycznych została uwzględniona w opracowaniu. W załączniku 20 zamieszczono zdjęcia nowych budynków mieszkalnych powstałych pomiędzy rokiem 2006 a 2010 w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy. Nie oznaczano w sposób szczególny budynków mieszkalnych, które</p>

		uwzględniono w analizie akustycznej wykonanej w roku 2006 r. W pkt. 1.3.1. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie.
2.5.	<p>W roku 2004 „Grupa w Squadzie” opracowała projekt tzw. „Parku Komunikacyjnego”, który powinien być realizowany jednocześnie z POW jako kompensacja przyrodnicza dla terenów Zakola Wawerskiego – mimo widocznego negatywnego wpływu w opracowaniu brak wskazania kompensat przyrodniczych chociażby takich, jak projekt „Parku Komunikacyjnego” lub innych form kompensat przyrodniczych wynikających z budowy POW.</p>	<p>Wniosek częściowo uwzględniony.</p> <p>W sentencji decyzji zobowiązano Inwestora, m.in. do przeprowadzenia rekultywacji terenu zajętego podczas budowy i przywrócenia do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie (pkt 1.2.8. sentencji decyzji). Ponadto, Inwestor ma obowiązek ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających (pkt 1.2.25 sentencji decyzji), a także uwzględnić w projekcie budowlanym wykonanie ww. nasadzeń zieleni z uwzględnieniem w doborze gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa (pkt 1.3.40. sentencji decyzji).</p> <p>Realizacja koncepcji Parku Komunikacyjnego wykracza poza ramy planowanego przedsięwzięcia chociaż jest z nim spójna od strony technicznego wdrożenia. Ideą tej koncepcji jest połączenie zieleni towarzyszącej drodze w układ terenów zieleni oraz odtworzenie więzi lokalnych przerwanych przez drogę. Jedną z zaproponowanych możliwości integrowania społecznego w ramach realizacji konfliktowej inwestycji jaką jest POW - zdaniem inicjatorów koncepcji Parku Komunikacyjnego – mogłoby być uzyskanie pewnej korzyści w postaci zorganizowania miejsc rekreacji w ramach tzw. Parku Komunikacyjnego z terenami zieleni, ścieżką rowerową wzdłuż całej trasy. Zadanie to jest objęte odrębnym projektem i nie dotyczy kompensacji przyrodniczych.</p>
2.6	<p>Uwagi do raportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Str. 36 (streszczenia scalonego) – przy realizacji 48 zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych zaproponowano budowę wyłącznie 9 separatorów, a przecież każdy odbiornik ścieków nieoczyszczonych z drogi winien mieć na wejściu separator zanieczyszczeń węglowodorami. 	<ul style="list-style-type: none"> – Uwaga częściowo uwzględniona. <p>Z analizy, której wyniki zostały zamieszczonej w raporcie nie wynika konieczność zastosowania wnioskowanej liczby separatorów.</p> <p>W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne na etapie jej eksploatacji, Inwestor został zobligowany do stosowania urządzeń oczyszczających w postaci osadników piaskowych, separatorów ropopochodnych oraz zbiorników retencyjno-infiltracyjnych lub retencyjnych - przed zrzutem wód do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia) (pkt 1.3.31 sentencji decyzji).</p>

	<p>– Str. 37 (streszczenia scalonego) – na odcinku Zakola Wawerskiego można rozpoznać znacznie więcej gatunków chronionych niż podano w opracowaniu – 9 gatunków podlegających całkowitej ochronie: <i>Aqueligia vulgaris</i>, <i>Dactylorhiza maja lis</i>, <i>Dactylorhiza incarnata</i>, <i>Digitalis purpurea</i>, <i>Epipactis helleborine</i>, <i>Ophioglossum vulgatum</i>, <i>Ornithogalum umbellatum</i>, <i>Pedicularis palustris</i>, <i>Platanthera biforia</i> - 6 gatunków podlegających ochronie częściowej: <i>Convallaria maja lis</i>, <i>Frangula alnus</i>, <i>Menyanthes trifolia ta</i>, <i>Nuphar lutea</i>, <i>Ribes nigrum</i>, <i>Viburnum opulus</i> oraz 3 gatunki rzadkie: <i>Callitriche cophocarpa</i>, <i>Comarum palustre</i>, <i>Parnassia palustris</i>.</p>	<p>Jednocześnie zbiorniki retencyjne winny być wyposażone w zastawkę umożliwiającą odcięcie odpływu ścieków do odbiorników wód w przypadku wystąpienia awarii, np. kolizji drogowej z udziałem pojazdów przewożących substancje szkodliwe (pkt 1.3.33. sentencji decyzji).</p> <p>– Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport wraz z aneksem został sporządzony zgodnie z wymogami art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Przy opracowywaniu raportu wykorzystano dostępne materiały dotyczące gatunków występujących w rejonie planowanej trasy oraz sporządzone inwentaryzacje przyrodnicze. Dane z tych dokumentów zostały przywołane w raporcie. Ze względu na przebieg planowanego przedsięwzięcia przez tereny cenne przyrodniczo, Inwestor w czasie realizacji inwestycji został w pkt. 1.2.24. sentencji decyzji zobowiązany do zapewnienia nadzoru przyrodniczego, który, umożliwi określenie wpływu prac budowlanych na okoliczną florę i faunę. W uzasadnionych przypadkach zostanie podjęta decyzja o zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń bądź korekt w organizacji placu budowy.</p>
2.7.	<p>Wnioski i uwagi do projektu zgodnie z pikietażem POW:</p> <p>– 9+500 – 9+750 - przesunięcie trasy na północ w celu doprowadzenia do prostopadłości podpór obiektu mostowego do kierunku nurtu rzeki, znaczne zmniejszenie zawirowań nurtu Wisły – redukcja zranień ryb o konstrukcje podwodne, zminimalizowanie erozji dna rzeki Wisły pod podporami obiektu mostowego leżącymi w nurcie (w ciągu ostatnich 40 lat nastąpiła erozja dna przy podporach mostu Łazienkowskiego na przekraczającą ponad 1,5 m).</p> <p>– 9+750 – 10+250 - podniesienie niwelety z poziomu 6,96 m, który będzie podtapiany w czasie</p>	<p>– Wniosek nieuwzględniony. W rejonie km 9+ 500 – 9+ 750 projektowanej POW nachylenie osi drogi do nurtu Wisły wynosi ok. 74°. Wybrany wariant przeprawy przez Wisłę uwzględnia przesunięcie osi drogi o ok. 140 m w kierunku północnym w wyniku czego przeprawa znajduje się dalej od rezerwatu przyrody „Kępa Zawadowska” niż w wariantcie wstępnie rozpatrywanym. Podpory zlokalizowane w dnie rzeki będą ustawione do kierunku przepływu wód stroną o najmniejszym wymiarze tak, aby minimalizować napór wody na konstrukcję. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko do realizacji wskazano most o płaskiej konstrukcji, bez elementów linowych, bez pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki. Przęsła mostu wraz z pozostałymi elementami poziomymi będą mieć wysokość ok. 2 – 3 m.</p> <p>– Wniosek częściowo uwzględniony. Z informacji posiadanych przez organ wynika, że projektowana niweleta trasy POW w najniższym</p>

przechodzenia fal wezbraniowych – poziom ten był wspólnym poziomem dla wariantu z tunelem, przy realizacji przeprawy mostowej nie powinien mieć miejsca. Konieczna realizacja co najmniej jednego przejścia dla zwierząt w nasypie w kierunku północ - południe dla trasy POW wzdłuż podstawy wału przeciwpowodziowego „Sitowie” – dotyczy obszaru tarasu zalewowego Wisły.

– 9+500 – 10+500 – nasyp trasy o łagodnym spadku na północ i południe (cel – stabilność nasypu w czasie fal wezbraniowych, konieczne obsadzenie krzewami i darnią), wymaga poszerzenia linii rozgraniczających POW.

– 15+650 – 16+500 – nielogiczne jest traktowanie przymusowo i sztucznie posadzonego lasu sosnowego o bardzo niskiej jakości nasadzonego przez wojsko w roku 1951 na podstawie rozkazu oraz nielegalnych obwieszczeń stalinowskiego premiera Józefa Cyrankiewicza, dotyczy to również zakresu pikietażu 17+750 – 18+750 (obwieszczenia dotyczące przymusowego zalesienia opublikowane były w Monitorach Polskich: MP 195 108 73, MP 1950 12 81, MP 1950 12 82, MP 1951 08 73, a zostały uchylone w roku 1952 ustawą o zmianie organów władzy budownictwa DU 1952

punkcie między wałami przeciwpowodziowymi wynosi 11,80m (~ 1,0m powyżej korony wału) a nie jak wskazano 6,96 m. Na odcinku od ok. km 9+769 do 10+250 w koncepcji przewidziano budowę nasypu ziemnego. Konstrukcja mostu i podpór zostały uzgodnione przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie (pismo z dnia 28.06.2008 r. znak: NZW-210-91-08). Według rozpoznania migracja zwierząt będzie możliwa na odcinku od km 9+600 do 9+769. Teren od km 9+600 do km 9+754 jest tylko okresowo zalewany w okresie wczesno wiosennym lub jesiennym. Odcinek od km 9+754 do km 9+769 jest terenem dostępnym praktycznie przez cały rok za wyjątkiem okresów powodzi. Fale wezbraniowe Wisły występują sporadycznie w kilkunastodniowych okresach. Organ nie znalazł uzasadnienia do lokalizowania przejścia na odcinku drogi wskazanym przez wnoszącego.

– Wniosek częściowo uwzględniony. Wzmocnienia oraz sposób zabezpieczenia nasypu drogi zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. W pkt 1.3.24. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania umocnień stoków skarp i nasypów z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej. W przywołanym pkt. 1.3.24. sentencji decyzji wprowadzono również zakaz stosowania gabionów oraz unikanie betonowania skarp; w ostateczności dopuszczalne będzie zastosowanie ażurowych płyt betonowych, umożliwiających spontaniczny rozwój roślinności.

– Wniosek bezzasadny. Opisany odcinek drogi znajduje się w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w związku z powyższym podlega ochronie prawnej, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 Nr 151, poz.1220,t.j., ze zm).

	<p>02 35 już po przymusowym zalesieniu).</p> <p>– Rozważenie ominięcia od strony północnej Rezerwatu Biały Ług kosztem nieznacznego wydłużenia trasy przez nielegalnie zasadzony las co pozwoli na ograniczenie szkód w środowisku oraz zaoszczędzenie na budowie tak długiej estakady.</p>	<p>– Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem projektowana droga przetnie projektowany rezerwat przyrody „Biały Ług” na długości ok. 1,1 km. Rezerwat znajduje się na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. W planie ochrony Parku Krajobrazowego jest uwzględniona trasa POW. W rejonie przejścia przez projektowany rezerwat trasa POW poprowadzona będzie na estakadzie. Takie rozwiązanie będzie w mniejszym stopniu ingerowało w zasoby przyrodnicze tego terenu oraz umożliwi swobodną migrację zwierząt. Ponadto zobowiązano Inwestora do tego, by tak prowadził budowę estakady na terenie projektowanego rezerwatu „Biały Ług”, aby zapewnić maksymalną ochronę powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą (pkt 1.2.28. sentencji decyzji).</p>
3.	Wniosek Pani Bożeny Łukasiewicz z dnia 27 stycznia 2011 r.	
3.1.	<p>Wniosek o rozpatrzenie innych wariantów przebiegu trasy na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, od węzła z ul. Patriotów do węzła z trasą lubelską, omijające Aleksandrów od południa.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony.</p> <p>Organ w trakcie postępowania przeanalizował warianty przedsięwzięcia przedstawione w przedłożonej dokumentacji. Po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy proponowanych przez Inwestora w raporcie wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej, jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.</p> <p>Ponadto wariant ten został uwzględniony w planie ochrony Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.</p>
3.2.	<p>W przypadku, jeśli rozpatrzenie innych wariantów przebiegu w planie trasy na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego wykaze, iż proponowany obecnie wariant jest najlepszy pod względem środowiskowym – wniosek o wydłużenie estakad Południowej Obwodnicy Warszawy w kierunku południowo – zachodnim (najmniej o 400 m) w taki sposób, by trasa przechodziła nad ul. Izbicką. Tym samym, wniosek o zmianę niwelety POW w rejonie ulicy Izbickiej i wprowadzenie trasy na estakady najmniej od punktu 15+400, przejście nad ul. Izbicką oraz</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony.</p> <p>W raporcie zaproponowano lokalizację estakady, biorąc pod uwagę istniejącą zabudowę mieszkaniową i inną chronioną akustycznie. Przedłużenie estakady o około 400 metrów w kierunku południowo- zachodnim nie ma uzasadnienia z punktu widzenia zabezpieczenia terenów chronionych z mocy prawa, jest też niezgodne z zaproponowanym rozwiązaniem projektowym w materiałach do decyzji środowiskowej.</p> <p>Proponowana zmiana nie dotyczy środowiskowych aspektów realizacji przedsięwzięcia i dlatego nie jest ona przedmiotem rozpatrywania w postępowaniu zmierzającym do wydania niniejszej decyzji.</p>

	pozostawienie niwelety ul. Izbickiej w niezmienionym stanie. .	
3.3.	Na estakadach w Mazowieckim Parku Krajobrazowym zastosować przekrycia półtunelowe w rejonie siedzib ludzkich, a na pozostałym obszarze ekrany dźwiękochłonne o wysokości minimum 3 m zwłaszcza w okolicy Jeziora Torfy.	<p>Wniosek częściowo uwzględniony.</p> <p>Domy mieszkalne zlokalizowane przy ul. Przełęczy są chronione akustycznie – w pkt. 1.3.1. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania w tym rejonie ekranów akustycznych od km 14+010 do km 16+400 o wysokości 5m po stronie prawej oraz w osi jezdni od km 15+415 do km 16+310 o wysokości 4 m.</p> <p>Proponowana lokalizacja ekranów akustycznych ma na celu zapewnienie dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie.</p> <p>W związku z powyższym nie ma konieczności stosowania innych zabezpieczeń akustycznych w postaci przekryć półtunelowych.</p> <p>Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 3. sentencji decyzji). W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska Inwestor będzie miał obowiązek zastosowania odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń. Zaś w sytuacji, w której standardy w środowisku, nie będą mogły być dotrzymane, obowiązkiem Inwestora będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.</p>
3.4.	Zastosowanie lepszej kompensacji przyrodniczej i pasów zieleni izolacyjnej. Tym samym, wniosek by wraz z budową trasy na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego zrealizowano projekt kompensacji, na przykład wg koncepcji „Grupy w Sądzie” pochodzącej z 2004 r, znanej pod roboczą nazwą „Park Komunikacyjny”.	<p>Wniosek częściowo uwzględniony.</p> <p>Odp. jak do wniosku 2.5.</p>
4.	Wnioski Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM z dnia 31 stycznia 2011 r.	
4.1.	<p>Uwagi ogólne do raportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono potrzebę realizacji przedsięwzięcia, powołując się, m.in. na jej znaczenie dla obsługi komunikacyjnej Warszawy, z jednej strony jako arteria rozprowadzająca ruch z autostrady A 2 do południowych dzielnic Warszawy, a z drugiej jako fragment warszawskiej obwodnicy ekspresowej obsługującej ruch wewnętrzny – 	Uwagi nie wymagają odniesienia się organu.

	<p>międzydzielnicowy.</p> <ul style="list-style-type: none"> - W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono wybór wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia. - W raporcie dokonano szczegółowej analizy oceny oddziaływania na środowisko, w tym oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Ocena ta została wykonana prawidłowo i zawiera analizę wszystkich obszarów przyrodniczych występujących na przebiegu lub w jego pobliżu. 	
4.2.	<p>Wnioski szczegółowe do raportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inwestycję należy zrealizować według wariantu wnioskowanego przez Inwestora, czyli w tunelu zamkniętym na terenie zwartej zabudowy dzielnicy Ursynów (od km 0+800 do km 3+455), na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rzeką Wilanówka, z przeprawą przez Wisłę w formie płaskiego mostu belkowego, z uwzględnieniem uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 7 grudnia 2010 r. oraz po uwzględnieniu poniższych wniosków. - Celem zabezpieczenia przed hałasem okolicy Skarpy Wiślanej należy przewidzieć możliwość zastosowania przekrycia pełnego lub półprzekrycia na odcinku minimum 300 m po wyjściu trasy z tunelu (od km 3+455 do km 3+755). Pozwoli to zabezpieczyć przed hałasem nie tylko okolice skarpy, ale też okoliczne bloki mieszkalne istniejące w rejonie planowanego wyjścia trasy z tunelu. - Przejście drogi przez rzekę Wilanówkę (km 7+000) należy zaprojektować w formie wydłużonego mostu (od km 6+850 do km 7+150) tak, by zapewniona była możliwość swobodnej migracji dużych zwierząt wzdłuż brzegów rzeki. Przejście dołem wzdłuż rzeki 	<ul style="list-style-type: none"> - Wniosek uwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych proponowanych przez Inwestora w raporcie wariantów przedsięwzięcia, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, uznał, że wariant proponowany przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówka, z mostem na rz. Wisła o konstrukcji płaskiej jest rozwiązaniem najkorzystniejszym. - Wniosek nieuwzględniony. W sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej drogi, m. in. zaprojektowanie i wykonanie ekranów akustycznych chroniących tereny po wyjściu trasy z tunelu, w tym na odcinku (od km 3+455 do km 3+755). - Wniosek uwzględniony. W pkt. 1.3.10. sentencji niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania przejścia dolnego dla zwierząt w nad rzeką Wilanówką w km ok. 7+000, którego parametry podano w pkt. 1.3.11. sentencji decyzji.

powinno mieć prześwit co najmniej 4 m.

- Należy wydłużyć estakadę w Mazowieckim Parku Krajobrazowym co najmniej o 300 m w taki sposób, aby droga ekspresowa S 2 przechodziła nad ulicą Izbicką. Zmiana niwelety wydaje się być uzasadniona zarówno z powodów środowiskowych, jak i z faktu, że obecnie ulica Izbička przechodzi w niewielkie zagłębienie w miejscu przejścia planowanej drogi ekspresowej. W przypadku poprowadzenia S2 nad ulicą Izbičką nie będzie też konieczności przenoszenia pętli autobusowej znajdującej się przy istniejącym cmentarzu, tuż obok planowanej POW.
 - Na odcinku przejścia drogi ekspresowej w okolicy Jeziora Torfy należy zaprojektować ekrany dźwiękochłonne o wysokości co najmniej 4 m: po prawej stronie drogi od km 16+400 do km 17+500; w osi jezdni od km 16+300 do km 17+400.
 - W przypadku konieczności wykonania kompensacji przyrodniczych, należy zaprojektować je jako adekwatne i trwałe skompensowanie strat w przyrodzie powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia i jego późniejszej eksploatacji. Za nieadekwatną i nietrwałą formę kompensacji należy uznać instalacje budek lęgowych dla ptaków.
 - Jako formę kompensacji można uznać wykonany w 2004 r. na zlecenie GDDKiA Oddział w Warszawie projekt „Parku Komunikacyjnego” autorstwa „Grupy w Sądzie”. Wniosek o włączenie tego projektu jako elementu możliwych do przeprowadzenia kompensacji przyrodniczych oraz społecznych.
- Wniosek nieuwzględniony.
Odp. jak do wniosku 3.2.
 - Wniosek nieuwzględniony.
Na odcinku drogi od km 16+400 do km 17+500 po jej prawej stronie oraz na odcinku od km 16+300 do km 17+400 nie występują tereny chronione akustyczne. Zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana przy ul. Przelęczy będzie chroniona przed ponadnormatywnym poziomem hałasu poprzez zastosowanie ekranów akustycznych na odcinku od km 14+010 do 16+400 o wysokości 5m po stronie prawej oraz w osi jezdni od km 15+415 do 16+310 o wysokości 4 m (pkt. 1.3.1 sentencji decyzji).
 - Wniosek częściowo uwzględniony.
Odp. jak do wniosku 2.5.
 - Wniosek nieuwzględniony.
Odp. jak do wniosku 2.5.

5.	Wnioski Burmistrza Dzielnicy Wilanów Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 26 stycznia 2011 r.	
5.1.	<p>Wniosek o wprowadzenie do treści decyzji wyraźnego zapisu o zakazie odprowadzania ścieków deszczowych z POW do któregośkolwiek z cieków, zbiorników, rowów i kanałów melioracyjnych znajdujących się na terenie Dzielnicy (a nie tylko do rowu P-12). Konieczne jest również odizolowanie projektowanych rowów trawiastych i zbiorników od istniejącego układu wodnego. W tym kontekście wnosi się o zastosowanie na terenie Wilanowa wyłącznie zbiorników retencyjnych.</p>	<p>Wniosek uwzględniony częściowo. W sentencji niniejszej decyzji wprowadzono szereg warunków, które mają na celu zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego w otoczeniu projektowanej trasy. W pkt. 1.3.30. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do zapewnienia odwodnienia drogi poprzez system rowów trawiastych, a tam gdzie nie będzie możliwe odprowadzenie wody deszczowej do gruntu lub wód powierzchniowych, Inwestor wykona system szczelnej kanalizacji deszczowej. Ponadto w pkt 1.3.31. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do zastosowania urządzeń oczyszczających w postaci osadników piaskowych, separatorów ropopochodnych oraz zbiorników retencyjno - infiltracyjnych lub retencyjnych przed zrzutem wód do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia). Zbiorniki retencyjne, zgodnie z pkt 1.3.33. sentencji decyzji wyposażone zostaną w zastawkę, co umożliwi odcięcie odpływu ścieków do odbiorników wód w przypadku wystąpienia awarii (np. kolizji drogowej z udziałem pojazdów przewożących substancje szkodliwe), a przed wlotami do odbiorników zostaną zainstalowane osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfionowy odpływ (pkt 1.3.32. sentencji decyzji). Ponadto w trakcie prowadzenia prac w sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek” Inwestor zapewni ochronę istniejących stosunków wodnych, a po zakończeniu robót ma obowiązek doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego (pkt 1.2.40. sentencji decyzji). Szczegółowy wykaz zbiorników - z podziałem na typy – przedstawiono w Aneksie do raportu (wrzesień 2010 r.).</p>
5.2.	<p>Wniosek o wprowadzenie zapisu nakazującego nadanie kształtów nieregularnych i unikania zastosowania elementów betonowych odnośnie zbiorników retencyjnych położonych na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, analogicznie do zapisów dla terenów Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. W pkt. 1.3.34. sentencji decyzji organ zobowiązał Inwestora do tego, by odpowiednio wkomponował w istniejące otoczenie zbiorniki infiltracyjne i retencyjno-infiltracyjne i jednocześnie obsadził roślinnością odpowiednią do istniejącego w danym rejonie siedliska. Zalecono również nadawanie zbiornikom zlokalizowanym w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu kształtów nieregularnych; unikać stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego.</p>
5.3.	<p>Wniosek o wprowadzenie zapisu zakazującego lokalizowania terenów zaplecza budowy, miejsc składowania materiałów budowlanych i magazynowania odpadów na terenie Warszawskiego</p>	<p>Wniosek uwzględniony częściowo. W pkt. 1.2.4. sentencji decyzji wprowadzono warunek by bazy budowlane i transportowe lokalizować poza odcinkiem od ok. km 3+455 do ok. km 15+250, który pokrywa się w dużej mierze z odcinkami planowanej drogi przebiegającymi przez Warszawski Obszar</p>

	Obszaru Chronionego Krajobrazu.	Chronionego Krajobrazu.
5.4.	<p>Wniosek o uwzględnienie w projekcie budowlanym dodatkowych przepustów przejazdowych. Przyjęte rozwiązanie poprowadzenia na odcinku kilometraża 5+600 do 7+800 trasy na nasypie spowoduje przedzielenie terenu dzielnicy. Dlatego oprócz przewidzianych w projekcie przepustów dla cieków wodnych i rowów melioracyjnych oraz przejść dla małych zwierząt, konieczne jest zapewnienie w projekcie budowlanym rozwiązań technicznych umożliwiających przejście i przejazd dla mieszkańców, zwłaszcza, że wielu rolników po takim podziale zostanie pozbawionych dojazdu do swoich pól. Przepusty umożliwiające ruch pieszo-jezdny należałoby przewidzieć w rejonie kilometraża 6+000, 6+600 oraz 7+500.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony ze względu na charakter wykraczający poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
5.5.	<p>Wniosek o przyjęcie w projekcie budowlanym rozwiązań technicznych dla rejonu węzła „Czerniakowska-bis” zapewniających możliwość przejazdu ul. Bruzdową, kilometraż 8+170.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony ze względu na charakter wykraczający poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, że w odległości ok. 390 m od ul. Bruzdowej, kilometraż 8+170, znajduje się estakada nad trasą POW w ciągu ul. Sytej km 7+780.</p>
5.6.	<p>Wniosek o realizację ścieżki rowerowej nie jako odrębnego przedsięwzięcia, ale wraz z realizacją Południowej Obwodnicy Warszawy na całym odcinku od węzła „Ursynów Wschód” do węzła „Lubelska”, z uwzględnieniem obustronnych zjazdów i wjazdów w rejonie Skarpy Warszawskiej, ul. Przyczółkowej i ul. Czerniakowskiej-bis.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. W pkt 1.3.1. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do uwzględnienia w projekcie budowlanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia potrzeby zachowania ciągłości szlaków rowerowych i umożliwienia lokalizacji wzdłuż inwestycji ścieżki rowerowej.</p>
5.7.	<p>Proponuje się realizację ekranów akustycznych na całej długości POW na terenie Wilanowa. Dodatkowo, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy w rejonie Wilanowa Zachodniego, aż do węzła „Przyczółkowa” zasadne wydaje się rozważenie na tym terenie możliwości zastosowania rozwiązania polegającego na realizacji trasy jako obiektu przykrytego, np. z zastosowaniem ekranów półtunelowych. Ekrany</p>	<p>Wniosek częściowo uwzględniony. Organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają na celu minimalizację oddziaływań wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej drogi, m. in. zaprojektowania i wykonania ekranów akustycznych na terenie Dzielnicy Wilanów, także w rejonie węzła „Przyczółkowa”. W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych wymienionych w pkt 1.3.1 sentencji decyzji. Ponadto ww. ekrany akustyczne</p>

	<p>winni posiadać formę umożliwiającą ich harmonijne wkomponowanie w krajobraz (szczególnie na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu) i współgrać z otaczającymi istniejącymi i planowanymi formami zagospodarowania terenu.</p>	<p>zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować w krajobraz i zapewnić zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej, do czego zobowiązano Inwestora w pkt 1.3.6. sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowo w celu ograniczenia uciążliwości hałasowych związanych z eksploatacją przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania nawierzchni projektowanej drogi z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi (pkt. 1.3.9. sentencji decyzji). Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 3 sentencji decyzji) wyniki której umożliwią niezbędną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. 1.3.1 sentencji decyzji, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także umożliwienia ewentualnego zaprojektowania i wykonania dodatkowych zabezpieczeń wibroakustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt. 2.6 sentencji decyzji).</p>
5.8.	<p>Uwagi dotyczące scalonego raportu o oddziaływaniu na środowisko Południowej Obwodnicy Warszawy z kwietnia 2010 r. wraz z aneksem z września 2010 r. odnośnie zawartych w nich nieścisłości i pomyłek:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lokalizacja proponowanych ekranów akustycznych jest inna na załączniku nr 20 (lokalizacja budynków do dokumentacji fotograficznej), a inna na rysunku nr 13 (urządzenia ochrony środowiska). 	<ul style="list-style-type: none"> – Uwaga bezzasadna. Na rysunku 13 przedstawiającym środki ochrony środowiska przedstawiono obszary chronione akustycznie. Natomiast w załączniku 20 (dokumentacja fotograficzna) przedstawiono fotografie budynków wybudowanych w latach 2006 – 2009, których ochronę akustyczną przewidziano poprzez zaprojektowanie ekranów akustycznych. Lokalizację ekranów akustycznych, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej drogi podano w pkt 1.3.1. sentencji niniejszej decyzji. Wymienione ekrany uwzględniają również zabudowę powstałą w

	<ul style="list-style-type: none"> - W części dotyczącej propozycji zaleceń (rozdział 16 raportu) w punkcie 7 błędnie przywołano tabelę 7.1.5 jako zawierającą propozycję zastosowania zabezpieczeń akustycznych. - Pomnik przyrody oznaczony numerem 36, czyli zgodnie z załącznikiem nr 8 („Wykaz drzew pomnikowych...”) dwie wierzby kruche <i>Salix fragilis</i>, na rysunku nr 7 („Identyfikacja siedlisk...”) oraz na rys. nr 10 („Uwarunkowania środowiskowe i przestrzenne”) naniesiony jest w złej lokalizacji. Te drzewa w rzeczywistości znajdują się przy skrzyżowaniu ulic Klimczaka i Przyczółkowej naprzeciwko pomnika Króla Jana III Sobieskiego. - Na rys. nr 7 („Identyfikacja siedlisk...”) pomimo oznaczenia w legendzie, nie naniesiono użytku ekologicznego „Powsinek”, ani chronionych gatunków owadów oznaczonych numerami 36 – 40. Brakuje również wykazu gatunków chronionych, do którego powyższa numeracja się odnosi. 	<p>okresie 2006 – 2009 r., znajdująca się na obszarach chronionych akustycznie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uwaga bezzasadna. W rozdziale 16 raportu w pkt 7. Tabela Nr 7.1.5. zawiera lokalizację proponowanych ekranów akustycznych dla ochrony akustycznej zabudowy. - Z posiadanych przez organ informacji wynika, że pomnik przyrody oznaczony numerem 36 faktycznie omyłkowo został naniesiony w niewłaściwej lokalizacji. Pomnik przyrody w poprawnej lokalizacji znajduje się w odległości ok. 1380 m od osi drogi. Wg niewłaściwie przedstawionej lokalizacji pomnik znajdował się w odległości ok. 860 m od osi drogi. Tak więc omyłka nie ma znaczenia dla oceny oddziaływania drogi ani na propozycje środków minimalizujących oddziaływanie. - Uwaga bezzasadna Z treści raportu oraz aneksu wynika, że użytek ekologiczny „Powsinek” został zaznaczony na mapie nr 7 jako „obszar o wysokich walorach przyrodniczych”, ale nie zaznaczono dokładnie granicy tego użytku gdyż mapa przedstawia waloryzację przyrodniczą terenu w obszarach a nie dokładne granice poszczególnych inwentaryzowanych terenów. Granica użytku jednoznacznie została pokazana na rysunku Nr 10. Rozmieszczenie chronionych gatunków owadów (oznaczenia nr 36-40) wskazane jest na rysunku Nr 7.
6.	Wnioski Stowarzyszenia ZIELONE MAZOWSZE z dnia 28 stycznia 2011 r.	
6.1.	Wniosek o włączenie do przedmiotowego postępowania na prawach strony.	<p>Wniosek uwzględniony.</p> <p>Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy Poś organizacje ekologiczne, które uzasadniając to miejscem swojego działania zgłoszą chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa i złożyły wnioski w ramach tego postępowania, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony.</p> <p>Odpowiedzi udzielono pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 8 marca 2011 r., znak: WOOS-II.4200.12.2011.JI.</p>
6.2.	Wniosek o przeprowadzenie pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko wynikającej z dyrektyw unijnych. W ocenie oddziaływania inwestycji na środowisko powinno zostać przeprowadzone szczegółowe	<p>Wniosek bezzasadny.</p> <p>Przedłożony raport oraz jego aneks zawierają analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na elementy środowiska określone w art. 52 ustawy Poś, w tym: jakość powietrza, stan klimatu akustycznego, wód podziemnych i powierzchniowych, gleb. Analizowane</p>

	badanie istotności oddziaływania trasy na siedliska prawem chronione i towarzyszące temu procedury wynikające z dyrektywy 92/43/EEC (ze zm.) oraz 85/337/EWG (ze zm.).	uciążliwości planowanej drogi, uwzględniają również wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, m.in. wpływ na obszar NATURA 2000 PLB 140004 „Dolina Środkowej Wisły” i obszar NATURA 2000 „Las Natoliński”, a także przedstawiają szczegółową analizę oddziaływania na chronione gatunki i siedliska.
6.3.	W ocenie oddziaływania inwestycji na środowisko powinna zostać uwzględniona istniejąca strefa ponadnormatywnego skażenia powietrza w rejonie Ursynowa oraz w rejonie przecięcia trasy z ul. Puławską.	Wniosek uwzględniony. W obliczeniach dotyczących oddziaływania inwestycji na stan powietrza uwzględniono aktualny stan jakości powietrza w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia, tzw. tło. W załączniku Nr 1 do raportu załączono pismo Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 16.03.2010 r., znak: MO.iw.4401/54/10, w sprawie aktualnego stanu jakości powietrza (wartość uśredniona dla roku) w rejonie projektowanej drogi krajowej – Południowa Obwodnica Warszawy – na odcinku węzeł „Puławska” – węzeł „Lubelska”.
6.4.	Prośba o rozważenie problemu jakim jest wprowadzenie nowego, wielkoskalowego obiektu szczególnie szkodliwego dla otaczającego środowiska i zdrowie ludzi, w rejonie już obecnie zagrożone ponadnormatywnym skażeniem powietrza w aglomeracji stołecznej.	- Wniosek uwzględniony. Niniejszą decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia organ wydał po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych poszczególnych wariantów przedsięwzięcia przedstawionych w raporcie oraz jego aneksie i załącznikach, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne związane z realizacją przedsięwzięcia. Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, o której mowa powyżej, organ stwierdził, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji.
6.5.	Prośba o stworzenie wizji proekologicznego węzła warszawskiego z uwzględnieniem komunikacji proekologicznej, a nie upieranie się przy tradycyjnych rozwiązaniach transportowych, typowych dla lat 60-tych i 70-tych zeszłego wieku. Dopóki nie zostanie przeprowadzona pełna strategiczna ocena OOS dla węzła warszawskiego, dopóty nie powinno się podejmować żadnych decyzji i zezwoleń dla nowych tras, w tym tras ekspresowych w obrębie aglomeracji stołecznej.	Przedmiotowe przedsięwzięcie jest elementem obwodnicy Warszawy w ciągu dróg ekspresowych. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się z budowaną autostradą A-2: od zachodu - w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”. Umożliwi ona połączenie pomiędzy dzielnicami Warszawy, rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego, a także powiązanie sieci dróg miejskich z planowaną autostradą A -2. Znalazł się ono na liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T, Nr POOiŚ 6.1-30 Ponadto wzmiankowane przedsięwzięcie jest ujęte w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 25.01.2011r. Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 r. Zgodnie z art. 46 ustawy o os, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie m.in. transportu. Taka ocena

		strategiczna została wykonana w odniesieniu do dwóch ostatnich programów budowy dróg krajowych. Ocena strategiczna dotyczyła wszystkich zadań objętych rządowym programem budowy dróg krajowych na lata 2008 – 2012, w tym POW na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”. Aktualizacja a rządowego programu budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015 została wykonana pod koniec 2010 r. Towarzystwo jej opracowanie strategicznej oceny oddziaływania planowanego programu na środowisko. W grudniu 2010 r. zostały zakończone prace nad „Prognozą oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”. Celem opracowania było określenie oddziaływania skutków realizacji „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011 – 2015 „ na środowisko .
7.	Wniosek Pani Elżbiety Wachulak i Pana Mirosława Wachulak z dnia 13 stycznia 2011 r.	
7.1	Wniosek o odpowiedź na pytanie – jaka jest decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uwarunkowaniach środowiskowych budowy drogi S 2 Południowej Obwodnicy Warszawy na terenie Wilanowa.	Wniosek uwzględniony. Odpowiedzi udzielono pismem z dnia 20 stycznia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.12.2011.JI.

Dodatkowo poza terminem 21 dni konsultacji społecznych Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie otrzymał pisma Pani Elżbiety Wachulak i Pana Mirosława Wachulak z dnia 18.03.2010 r., z dnia 10.05.2010 r., 29.06.2010 r., 2.09.2010 r., 11.10.2010 r., 18.12.2010 r. oraz 31.12.2010 r. Opisana korespondencja dotyczyła podania przewidywanego terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i nie ma wpływu na zapisy niniejszej decyzji.

Stosownie do art. 108 § 1 Kpa Inwestor wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny oraz interes strony. Inwestor uzasadnił swój wniosek pilną koniecznością budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, ponieważ jego realizacja umożliwi stworzenie dogodnego ruchowo układu drogowego, w pełni wykorzystywanego przez mieszkańców Warszawy jak i terenów ościennych, co jest niewątpliwie ważnym interesem społecznym. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie ujęte jest w przyjętym przez Radę Ministrów Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędne dla zrealizowania ww. programu w planowanym terminie i wykorzystania dostępnych unijnych środków finansowych. Tylko pilne rozpoczęcie prac projektowych umożliwi dotrzymanie tego terminu.

Po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 4. sentencji decyzji). Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także przedstawione zalecenia, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi, przy wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji.

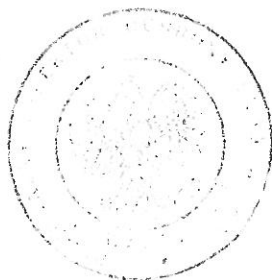
Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

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

Zgodnie z art. 46 ust. 4 b ustawy Poś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w 46 ust. 4 Poś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Altowska

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Pan Stanisław Dmuchański
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa,
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.



Warszawa, dnia 29 kwietnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOŚ-II.4200.12.2011.JI

załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” dla wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej.

I. INWESTOR

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

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” w wariantcie proponowanym przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła Przyczółkowa do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej.

Przedsięwzięcie to będzie nową drogą dwujezdniową o parametrach technicznych drogi ekspresowej i stanowić (będzie realizowane jako odrębne zadanie inwestycyjne) element obwodnicy Warszawy w ciągu dróg ekspresowych. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się z budowaną autostradą A-2: od zachodu - w węźle „Konotopa”, od wschodu - w węźle „Lubelska”. Umożliwi ona połączenie pomiędzy dzielnicami Warszawy, rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego, a także powiązanie sieci dróg miejskich z planowaną autostradą A -2.

Planowane przedsięwzięcie będzie drogą ekspresową o ograniczonym dostępie - przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą bezpośrednio przyległego terenu, wyposażoną w dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami komunikacji.

Dla projektowanego odcinka POW pomiędzy węzłem „Puławska” a węzłem „Lubelska” przyjęto 2 x 3 pasy ruchu + pas awaryjny na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, za wyjątkiem odcinka przeprawy przez Wisłę, gdzie planuje się 2x4 pasy ruchu.

Przedmiotowy odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy zaczyna się w km 0+300,00 i kończy w km 18+950. Całkowita długość przewidzianej do realizacji drogi wyniesie 18,65 km.

Wezeł „Lubelska” (od km 18+950 do km 20+543,75) realizowany będzie w ramach przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) od węzła „Marki – Drewnica” do węzła „Lubelska”. Wezeł „Puławska” przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska”.

Administracyjnie omawiany odcinek drogi położony jest w województwie mazowieckim - powiecie: m.st. Warszawy (dzielnica Warszawa – Usynów, dzielnica Warszawa – Wilanów i dzielnica Warszawa – Wawer) oraz w powiecie otwockim (gmina Wiązowa).

III. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Trasa POW przechodzi przez tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej, obszary wiejskie na terenie gminy Wiązowa oraz przez teren leśny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Początek przedmiotowej drogi znajduje się w odległości ok. 300 m od ul. Puławskiej w kierunku wschodnim – jako kontynuacja odcinka Lotnisko – Puławska. Następnie w rejonie Ursynowa, gdzie znajduje się najbardziej gęsta zabudowa mieszkaniowa w otoczeniu i sąsiedztwie drogi trasa zostanie poprowadzona w tunelu o długości 2655 m od ok. km 0+800 do ok. km 3+455. Na tym odcinku trasa przebiega przez tereny mieszkaniowo - usługowe. Zarówno po stronie prawej jak i lewej analizowanej trasy występuje zabudowa wielorodzinna. Następnie na odcinku ok. 2000 m (od skarpy doliny Wisły do skrzyżowania z ul. Przyczółkową trasa przebiega przez tereny nie objęte zabudową. Dalej przebiega przez tereny rolne, nieużytki i inne tereny zielone. Na odcinku od ul. Przyczółkowej do rz. Wilanówki – (za węzłem Przyczółkowa) wiaduktem o długości ok. 300 m i dalej nasypem o wysokości od 1,5 do 5,5 m i długości ok. 1100 m i dalej mostem nad Wilanówką. W końcu odcinka od ul. Syta do ul. Włóki występuje nieliczna - zarówno po prawej jak i po lewej stronie – zabudowa mieszkaniowo - zagrodowa jednorodzinna; dalej tereny zielone Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przeprawa przez Wisłę zostanie zrealizowana przez most o płaskiej konstrukcji, gdzie oś drogi została przesunięta w kierunku północnym o ok. 140 m od przebiegu pierwotnie ustalonego, w wyniku czego, m.in. nastąpi oddalenie trasy od rezerwatu przyrody „Kępa Zawadowska”. Za węzłem „Wał Miedzeszyński” zlokalizowana jest gęsto zabudowa jednorodzinna wraz z zabudowaniami gospodarczymi. Na terenie dzielnicy Wawer w rejonie linii kolejowej PKP i ul. Patriotów zakłada się poprowadzenie planowanej drogi w tunelu. Następnie na odcinku od granic Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (ul. Przełęcz) do wschodniej granicy projektowanego rezerwatu przyrody „Biały Ług” (1600 m) analizowanej trasy występuje zabudowa jednorodzinna, mieszkaniowa I i II kondygnacyjna. Trasa na całym analizowanym odcinku przebiega przez Mazowiecki Park Krajobrazowy. Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oś drogi została przesunięta w kierunku północnym o ok. 100 m od przebiegu pierwotnie planowanego na długości ok. 2 km w celu oddalenia trasy od Jez. Torfy. Od wschodniej granicy Mazowieckiego Parku Krajobrazowego do węzła „Lubelska” po obu stronach projektowanej drogi zlokalizowane są przeważnie zabudowania mieszkaniowe (budynki jednorodzinne I i II kondygnacyjne). Oprócz zabudowań jednorodzinnych występują zabudowania usługowe (bary, sklepy, stacje paliw itp.) zlokalizowane przeważnie wzdłuż istniejącej drogi nr 17.

Na omawianym odcinku drogi ekspresowej przewiduje się obiekty inżynierskie takie, jak: mosty, wiadukty, estakady oraz kładki pieszo-rowerowe.

Zgodnie z przyjętym do realizacji wariantem przedsięwzięcie polegające na budowie POW obejmie:

- budowę tunelu zamkniętego w rejonie Ursynowa z przejściem pod metrem, o długości 2655 m od ok. km 0+800 do ok. km 3+455;
- poprowadzenie drogi na odcinku Łąk Wilanowskich na nasypie od km 5+220 do km 7+300 za wyjątkiem węzła Przyczółkowa i mostu na rz. Wilanówka;
- budowę mostu o płaskiej konstrukcji na przeprawie przez Wisłę.

Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego planuje się budowę estakad. Przejście Południowej Obwodnicy Warszawy przez obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego wymaga przyjęcia

rozwiązań technicznych, które zminimalizują szkodliwy wpływ trasy na otoczenie. Walory krajobrazowe, cenna roślinność oraz warunki gruntowo – wodne, charakterystyczne dla terenów bagiennych i podmokłych, wykluczają prowadzenie trasy po terenie, jak również zagłębienie jej w tunel. Jednym z ważniejszych obiektów inżynierskich będzie tunel w dzielnicy Ursynów od km 0+800 do km 3+450. Tunel wyposażony będzie w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo (system wentylacyjny dla zapewnienia oddymiania, oświetlenie, sieć wodociągowo – kanalizacyjną, system sterowania ruchem pojazdów: monitoring natężenia ruchu, kontrola ruchu pojazdów; system łączności, nagłośnienia, monitorowania i kontroli, w tym pomiarów stężenia tlenu węgla). W obecnej fazie prac projektowych nie rozstrzygnięto szczegółów technologicznych instalacji wentylacyjnej i sposobu odprowadzania powietrza z tunelu. Możliwe jest usuwanie za pomocą systemu wentylacji wzdłużnej (emisja odbywać się będzie poprzez portale tunelu) lub system wentylacji poprzecznej i wzdłużnej (emisja poprzez portale i wyrzutnie). Wybór zostanie dokonany po przeprowadzeniu szczegółowych obliczeń.

POW na odcinku objętym projektem będzie powodować kolizję zarówno z istniejącą siecią infrastruktury technicznej (łącznie ok. 5.330 m) jak i siecią hydrograficzną obejmującą ciekły naturalne i sztuczne (łączna długość kolizji ok. 3.290 m).

Zaprojektowany sposób odprowadzania i odbioru wód opadowych z drogi zakłada:

Odprowadzenie wód z trasy rowami otwartymi poza odcinkami trasy przebiegającymi przez tereny zabudowane lub skomplikowane wysokościowo skrzyżowania. Na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych wody z drogi będą odprowadzane kanalizacją deszczową. Odbiornikami wód opadowych z trasy POW będą: Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740 oraz ziemia. Przed zrzutem wód do odbiorników wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane (system rowów trawiastych, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, zbiorniki infiltracyjne).

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGŁYCH

Na przedmiotowym odcinku drogi POW w ramach przedsięwzięcia planuje się budowę następujących węzłów drogowych:

- węzeł „Ursynów-Zachód”;
- węzeł „Ursynów-Wschód”;
- węzeł „Przyczółkowa”;
- węzeł „Wał Miedzeszyński”;
- węzeł „Patriotów”;

Docelowo przewidziane są dodatkowe dwa węzły:

- z projektowaną ulicą Czerniakowską, który usytuowany będzie na odcinku pomiędzy węzłem „Przyczółkowa” a węzłem „Wał Miedzeszyński”;
- z projektowaną trasą Olszynki Grochowskiej, który usytuowany będzie pomiędzy węzłem „Wał Miedzeszyński” a węzłem „Patriotów”.

Projektowana trasa POW powiązana będzie z istniejącym układem drogowym za pomocą węzłów drogowych. Trasa będzie powiązana z następującymi drogami:

- węzeł „Puławska” ul. Puławska - droga krajowa nr 79;
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Indiry Gandhi - droga gminna;
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Płaskowicka - droga gminna;
- węzeł „Przyczółkowa” ul. Przyczółkowa - droga wojewódzka nr 724;
- węzeł „Czerniakowska-bis” proj. droga Czerniakowska-bis;
- węzeł „Wał Miedzeszyński” ul. Wał Miedzeszyński - droga wojewódzka nr 801
ul. Ogórkowa - droga gminna;
- węzeł „Olszynka Grochowska” docelowo projektowana droga Olszynka Grochowska;
- węzeł „Patriotów” ul. Patriotów - droga powiatowa;
- węzeł „Lubelska” droga krajowa nr 17, autostrada A2.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

klasa techniczna S (droga ekspresowa),

prędkość projektowa 80 km/h,

nośność 115 kN/oś,

całkowicie ograniczona dostępność,

jezdnie główne:

- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m (w tunelu pod Ursynowem – 3,0 m),
- szerokość opasek wewnętrznych 0,5 m,
- szerokość pasa rozdziału 4,0 m (na odcinku od węzła „Ursynów Wschód” do węzła „Czerniakowska-Bis” – 11,0 m);

łącznice P1:

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

łącznice P2:

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

łącznice P3:

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

łącznice P4:

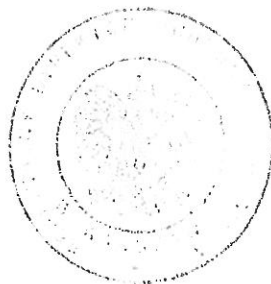
- szerokość jezdni 7,0 m,
- szerokość opasek 1,0 m.

Pas awaryjny występuje wzdłuż całej trasy za wyjątkiem mostu na Wiśle i estakady w Mazowieckim Parku Krajobrazowym, gdzie zastosowane są opaski zewnętrzne o szerokości 1,0 m.

Szerokość w liniach rozgraniczających na trasie wynosi około:

- | | |
|--|-------------|
| - od węzła „Puławska” do węzła „Ursynów-Wschód” | 85 ÷ 130 m |
| - od węzła „Ursynów-Wschód” do węzła „Przyczółkowa” | 70 – 165 m |
| - od węzła „Przyczółkowa” do węzła „Wał Miedzeszyński” | 90 - 120 m |
| - od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Patriotów” | 90 - 110 m |
| - od węzła „Patriotów” do węzła „Lubelska” | 90 - 110 m. |

Na odcinku drogowym poza węzłami szerokość wynosi 70 – 90 m.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Alłowska



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 02.12.2011 r.

DOOŚ.IDK.4200.14.2011.AA

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 oraz 127 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071, ze zm.), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), po rozpatrzeniu odwołań wniesionych przez: Janusza Piwińskiego, Bożenę Lukaszewicz, Iwonę i Andrzeja Skrzypek, Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid, Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków, Stowarzyszenia Ekologiczny Ursynów, Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, Muzeum Pałac w Wilanowie od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.12.2011.JI, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”:

1. Uchylam pkt 1.3.7. sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Na etapie prac nad projektem należy określić zasięgi emisji zanieczyszczeń od projektowanych wyrzutni usuwających spaliny z tunelu, aby dokładnie wskazać ich lokalizację i wysokość.”

i umarzam postępowanie w tym zakresie.

2. Uchylam pkt 1.3.22. sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Należy przedstawić zakres wymiany gruntów i potrzeby prowadzenia odwodnień wykopów związanych z ich wymianą, bilans mas ziemnych i sposób ich

str. 1

zagospodarowania na podstawie opracowanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i hydrogeologicznej."

i orzekam:

„Magazynowanie mas ziemi poza wyznaczonym pasem drogowym jest dopuszczalne poza obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły, Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym i użytkiem ekologicznym Powsinek."

3. Uchylam pkt 1.3.30. sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Przy projektowaniu odwodnienia trasy jako zasadę należy przyjąć odprowadzania wód opadowych rowami trawiastymi; natomiast szczelne odprowadzania wód kanalizacją deszczową z drogi na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych."

i orzekam:

"Przy projektowaniu odwodnienia trasy jako zasadę należy przyjąć odprowadzanie wód opadowych rowami trawiastymi; natomiast szczelne odprowadzanie wód kanalizacją deszczową z drogi na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych. Pojemność zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, w celu ochrony cieków, powinna zapewniać w czasie deszczów nawalnych spływ wody na poziomie spływu ze zlewni naturalnej (tj. przed realizacją planowanego przedsięwzięcia)."

4. Uchylam pkt 1.3.31. sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Przed zrzutem do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia) zapewnić podczyszczanie wód opadowych i roztopowych (system rowów trawiastych, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, zbiorniki infiltracyjne)."

i orzekam:

„Wody opadowe i roztopowe z drogi kierować do następujących odbiorników:

- a) Kanał Grabowski – z odcinka od km 0+300 do km 0+800
- b) kanalizacja w ul. Płaskowickiej – z odcinka od km 0+800 do km 3+455
- c) rzeka Wisła – z odcinka od km 3+455 do km 11+600
- d) Rów Zagoździański – z odcinka od km 11+600 do km 13+450
- e) ziemia – z odcinka od km 13+450 do km 18+950.

Przed zrzutem do odbiorników określonych w ww. ppkt a, c i d, wody kierować do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych; do ziemi odprowadzać poprzez zbiorniki infiltracyjne. Przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do odbiorników zastosować osadniki i separatory."

str. 2

5. Uchylam pkt 1.3.33, sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Zbiorniki retencyjne winny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.”

i orzekam:

„Zbiorniki retencyjno-infiltracyjne winny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.”

6. Uchylam pkt 1.3.38 sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„W przypadku konieczności planowania wyrzutni z tunelu, należy je tak zaprojektować, aby wysokość wyniesienia emisji zapewniała zachowanie standardów jakości powietrza.”

i orzekam:

„W tunelu zlokalizowanym w odcinku trasy od km 0+800 do km 3+455 zastosować wentylację mechaniczną poprzeczną z usuwaniem spalin na zewnątrz poprzez wyrzutnie zlokalizowane przy portalach tunelu”

7. Uchylam pkt 1.3.41. sentencji decyzji pierwszej instancji o treści:

„Nasadzenia należy projektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami; w projekcie zagospodarowania zieleni w pasie drogi należy w miarę możliwości rezygnować z gatunków drzew i krzewów z owocami spożywanymi przez ptaki (np. jarząb szwedzki, bez czarny, rokitnik, śnieguliczka, głóg, dzika róża, dzika jabłoń, cis, wszelkie drzewa owocowe, tarnina, śliwa ałycza.)”

i orzekam:

„Nasadzenia drzew i krzewów należy projektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami; w projekcie zagospodarowania zieleni w pasie drogi należy wykluczyć gatunki drzew i krzewów o owocach chętnie spożywanymi przez ptaki (np. głóg, dzika róża, jarząb szwedzki, bez czarny, rokitnik, śnieguliczka, cis, tarnina, śliwa ałycza). Dobór gatunków drzew o krzewów do nasadzeń zieleni należy uzgodnić z prowadzącym nadzór ornitologiem.”

8. W załączniku do decyzji uchylam na stronie 3 następujące zdania:

„W obecnej fazie prac projektowych nie rozstrzygnięto szczegółów technologicznych instalacji wentylacyjnej i sposobu odprowadzania powietrza z tunelu. Możliwe jest usuwanie za pomocą systemu wentylacji wzdłużnej (emisja odbywać się będzie przez portale tunelu) lub system wentylacji poprzecznej i wzdłużnej (emisja przez portale i wyrzutnie). Wybór zostanie dokonany po przeprowadzeniu szczegółowych obliczeń.”

i umarzam postępowanie w tym zakresie.

9. W pozostałej części utrzymuję decyzję w mocy.

Uzasadnienie

Cytowaną w sentencji decyzją z dnia 29 kwietnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.12.2011.JI, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, ustalił warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy (dalej też POW), na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” według wariantu proponowanego przez inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła Przyczółkowa do mostu nad rzeką Wilanówką, z mostem na rzece Wiśle o konstrukcji płaskiej.

Od przedmiotowej decyzji, za pośrednictwem organu I instancji, odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska złożyli z zachowaniem terminu: pismem z dnia 11 maja 2011 r. Janusz Piwiński, pismem z dnia 12 maja 2011 r. Bożena Łukasiewicz, pismem z dnia 23 maja 2011 r. Iwona i Andrzej Skrzypek, pismem z dnia 26 maja 2011 r. Krystyna Kowalska – przedstawiciel Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid, pismem z dnia 27 maja 2011 r. Danuta Cesarska – prezes Stowarzyszenia Ekologiczny Ursynów, pismem z dnia 30 maja 2011 r. Łukasz Patryk Bielecki – sekretarz Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, pismem z dnia 30 maja 2011 r. Wiesław Nowicki – członek Zarządu Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (dalej też OTOP), pismem z dnia 30 maja 2011 r. Paweł Jaskania – Dyrektor Muzeum Pałac w Wilanowie. Wszystkie podmioty, które złożyły odwołania posiadają status strony postępowania, zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071, ze zm.), lub działają na prawach strony, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2006 r., Nr 129 poz. 902, ze zm. – stan prawny na dzień złożenia wniosku z dnia 20 grudnia 2006 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia). Jak podano w treści pism, powyższe odwołania wniesiono z uwagi na:

1. Wadliwe postępowanie administracyjne przeprowadzone według przepisów *Prawa ochrony środowiska*. Ponieważ w dniu 11 października 2010 r. inwestor zwrócił się z wnioskiem

- o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia to postępowanie powinno zostać przeprowadzone zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, a wszelkie uzgodnienia powinny być aktualne na dzień złożenia wniosku;
2. Niepotraktowanie przez organ I instancji pisma odwołującego z dnia 25 stycznia 2011 r. jako wniosku strony postępowania;
 3. Brak merytorycznej odpowiedzi organu I instancji na złożone zapytanie odnośnie różnic w poziomie hałasu przedstawionym przez inwestora, a opracowaniu wykonanym przez Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Warszawie (tj. w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i mapie akustycznej Warszawy);
 4. Brak uwzględnienia wniosku o łagodne ukształtowanie stoków skarp;
 5. Nakazanie w punkcie 1.3.24. sentencji skarżonej decyzji wprowadzania do projektu budowlanego materiałów nienaturalnych, a wręcz szkodliwych dla środowiska;
 6. Zatwierdzenie lokalizacji przedsięwzięcia:
 - a) mimo braku analizy wariantowej obejmującej lokalizację trasy,
 - b) mimo, iż przebieg trasy został ustalony przed postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, tj. w 2003 r. decyzją Wojewody Mazowieckiego z dnia 18 listopada 2003 r., znak: WSR.VIII.6112-107/03 i przed opracowaniem dokumentu z 2004 r.: „*Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI*” gdzie ocenie poddano jedynie dwa możliwe przebiegi trasy,
 - c) bez uwzględnienia w postępowaniu „*Wstępnego studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI*”, w którym wskazano zalecenia przemawiające za nierealizowaniem żadnego z wariantów lokalizacyjnych trasy: przez Ursynów i Górę Kalwarię,
 - d) w związku z nieprawidłowo rozpatrzonym przez organ I instancji wnioskiem strony o przesunięcie części trasy na odcinku od km 15+650 do km 16+500;
 7. Brak nałożenia na inwestora obowiązku wykonania kompensacji przyrodniczej. Brak wskazania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku realizacji Parku Komunikacyjnego, którego realizacja, według strony, jest działaniem z zakresu kompensacji przyrodniczej;
 8. Błędnie zatwierdzony sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych:
 - a) nieokreślenie dopuszczalnych parametrów zrzucanych ścieków,
 - b) niewskazanie sposobów ich oczyszczania przed zrzutem do wód powierzchniowych,
 - c) zwolnienie inwestora z konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do pozwoleń wodnoprawnych na odprowadzanie ścieków,
 - d) nieprzeanalizowanie przez organ narażenia na zanieczyszczone ścieki z drogi lokalnych studni głębinowych w dzielnicy Wawer, wskazanie przez organ jedynie faktu, że POW nie koliduje z ujęciami komunalnymi bazującymi na wodach czwartorzędowych zlokalizowanych w Falenicy i Majdanie,
 - e) niewystarczająca ochrona Jeziora Wilanowskiego przed wodami spływającymi z POW. Warunki decyzji powinny wykluczyć możliwość odprowadzania wód deszczowych

do kanału Grabowskiego, który jest dopływem Potoku Służewieckiego, ewentualnie wykluczyć wykorzystywanie chlorków do odładzania nawierzchni drogi.

9. Niewystarczające warunki w decyzji dotyczące drzew: brak zaleceń dotyczących przesadzania drzew przeznaczonych do wycinki, brak zalecenia nakazującego zastosować obustronne izolacyjne pasy zwartej zieleni o szerokości minimum 2×8 m, prawdopodobnie błędnie określony okres wycinki drzew (wg odwołującego błędnie wskazano „poza sezonem legowym” zamiast „poza sezonem wegetacyjnym, tj. w terminie od września do lutego”);
10. Brak zapisów w decyzji dotyczących ochrony przed hałasem typu: stosować sprzęt posiadający tłumiki, wyłączać silniki niepracujących urządzeń, minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach, ograniczać prędkość pojazdów ciężkich na obszarach zamieszkałych, zapewnić dobór maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej;
11. Naruszenie art. 10 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego* poprzez wywieszanie obwieszczeń i zawiadomień w złym terminie na tablicy urzędu Dzielnicy Wawer, brak ich umieszczenia na stronie internetowej tego urzędu;
12. Błędnie określone w punkcie 1.3.10 lit. c sentencji decyzji, parametry przejścia w rejonie jeziora Torfy. Wysokość 3,5 m jest niewystarczająca dla dużych zwierząt. Przejście będzie skuteczne przy wysokości 5 m;
13. Niewystarczające zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie minimalizacji oddziaływania akustycznego:
 - a) nieuwzględnienie wniosku o nałożenie warunku zaprojektowania ekranów akustycznych w Mazowieckim Parku Krajobrazowym,
 - b) nieuwzględnienie wniosku o zabezpieczenia akustyczne na wjazdach i zjazdach w węzle Przyczółkowa i przy ulicy Przyczółkowej;
14. Nieuwzględnienie prawa do życia w czystym środowisku. Odwołujący wskazuje w treści pisma, iż *„organ rozpatrujący narzę odwołania powinien odpowiedzieć na pytanie – w jaki sposób Warszawa upora się z koniecznością poprawy jakości powietrza, po wymuszeniu działań w tym zakresie przez Trybunał Sprawiedliwości UE, po realizacji planowanej inwestycji, biorąc pod uwagę to, że prawie 80% zanieczyszczeń to emisja komunikacyjna?”*
15. Nieuwzględnienie braku zgody mieszkańców Warszawy dla realizacji tego przedsięwzięcia;
16. Brak dokładnych informacji o systemie wentylacji tunelu. W decyzji sposób jego wentylacji powinien zostać rozstrzygnięty i opisany jasno i klarownie;
17. Wariant dotyczący przejścia przez Ursynów nie został jasno określony, wariantowanie jedynie technologiczne;
18. Naruszenie prawa do bioróżnorodności środowiska przyrodniczego, poprzez niszczenie gatunków podlegających ochronie w obszarach Natura 2000;
19. Brak przeprowadzenia w postępowaniu procedury zgodnej z art. 33 i 34 *ustawy o ochronie przyrody* w stosunku do obszaru Natura 2000 (Dolina Środkowej Wisły) oraz potencjalnego obszaru Łąki Wilanowskie;
20. Naruszenie art. 56 ust. 1 lit. b pkt 3 *Prawo ochrony środowiska* i art. 56 ust. 8 *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (zarzuty składane w związku z zapisem art. 153 ust. 1 *ustawy o oś*)

poprzez niewskazania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody sposobu rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych w procedurze udziału społeczeństwa przeprowadzonej w 2007 r. oraz zgłoszonych w trakcie rozprawy administracyjnej. Tym samym organ nie ustosunkował się w treści decyzji do uwag zgłoszonych przez OTOP, w zakresie: rezygnacji z realizacji węzła „Skarpa Wiślana”, lokalizacji rezerw ziemnych na potrzeby budowy nasypów, ochrony stanowisk lęgowych jaskółek brzegówek, stosowania torfu naturalnego przy utrzymywaniu zieleni.

21. Naruszenie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie *dziko występujących zwierząt objętych ochroną* (Dz. U. nr 220, poz. 2237), w szczególności § 6 pkt 11 tego rozporządzenia – zakaz płoszenia zwierząt; poprzez przyznanie przez organ I instancji w decyzji, iż dojdzie do płoszenia ptaków, także z gatunków objętych ścisłą lub częściową ochroną prawną, wobec ustawowego braku możliwości udzielenia inwestorowi przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska derogacji w zakresie odstąpienia od zakazu umyślnego płoszenia dziko występujących ptaków
22. Nałożenie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia w sposób niejasny:
 - a) pkt 1.3.41. sentencji decyzji poprzez rezygnację „w miarę możliwości” z nasadzeń określonych drzew i krzewów,
 - b) pkt 1.3.22. sentencji decyzji wskazano na konieczność wykonania opracowania o zakresie i skutkach koniecznej wymiany gruntów, tym samym opracowanie to nie będzie poddane już ocenie oddziaływania na środowisko, mimo, że zgodnie z treścią art. 52 ust. 1 pkt 6 lit. b oraz 52 ust. 1 pkt 7 *ustawy Poł* powinno być integralną częścią raportu.
23. Powoływanie się w uzasadnieniu decyzji na nieobowiązujący plan ochrony projektowanego rezerwatu „Biały Ług” w Mazowieckim Parku Krajobrazowym
24. Naruszenie art. 82 ust 2 pkt 2 ustawy *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r., nr 239 poz. 2019 ze zm.) poprzez zatwierdzenie realizacji nasypu drogowego (zamiast estakady) na prawym zalewowym tarasie rzeki Wisły w Dzielnicy Wilanów w Warszawie, co także skutkuje powstaniem w opisanym miejscu bariery ekologicznej dla swobodnego przemieszczania się zwierząt w ponadregionalnym korytarzu ekologicznym doliny Wisły, co może również zakłócać funkcjonalność powiązań obszarów sieci Natura2000 na Mazowszu;
25. W decyzji nierzetelnie powołano się na decyzję środowiskową Wojewody Mazowieckiego z 2007 r. dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, podczas gdy jej znaczna część została przez WSA w Warszawie uchylona, a jej wykonanie wstrzymane;
26. W obrocie prawnym funkcjonują dwa uzgodnienia (z tytułu art. 48 ust 2 POŚ) wydane dla tego samego przedsięwzięcia, dokonane przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. Ponieważ nie wyjaśniono, dlaczego nie wycofano z obrotu prawnego uzgodnienia z dnia 23 maja 2007 r., jak również nie wskazano, które z nich jest w sprawie wiążące dla RDOŚ w Warszawie – oba zaskarżone postanowienia PWIS w Warszawie wymienione we wstępie niniejszego odwołania powinny ulec uchyleniu w całości w trakcie postępowania odwoławczego przez GDOŚ;

27. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przy braku podstaw prawnych, mimo przesunięcia realizacji inwestycji na okres po 2013 r. uchwałą 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r., i mimo, iż decyzja ta nie ma natury wykonalnej.

Mając na uwadze zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego, której istotą jest zapewnienie stronom prawa do dwukrotnego rozpatrzenia i rozstrzygnięcia sprawy, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, w ramach postępowania odwoławczego dokonał pełnej analizy zgromadzonego materiału dowodowego, w tym w szczególności wniosku z dnia 20 grudnia 2006 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, z jego załącznikami: poświadczoną przez właściwy organ kopią mapy ewidencyjnej, raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wersja ujednoczona (marzec 2010 r.) z aneksem (wrzesień 2010 r.), pism procesowych załączonych do akt sprawy, uwag i wniosków społeczeństwa oraz podmiotów zainteresowanych przedmiotowym postępowaniem, postanowień wydawanych toku postępowania, treści zaskarżonej decyzji i treści wniesionych odwołań. W toku postępowania odwoławczego, organ II instancji rozpatrzył sprawę w pełnym zakresie co do okoliczności faktycznych i prawnych.

W związku z powyższym organ wyjaśnia, co następuje.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do zarzutu błędnego procedowania na podstawie zapisów ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Niniejsze postępowanie jest kontynuacją postępowania wszczętego na wniosek z dnia 20 grudnia 2006 r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/452/2006, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą Południowa Obwodnica Warszawy, odcinek od węzła Puławska do węzła Lubelska i jest prowadzone na podstawie stanu prawnego właściwego na dzień złożenia wniosku z uwzględnieniem późniejszych zmian, które miały zastosowanie do spraw wszczętych i niezakończonych. Z uwagi na wejście w życie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zwanej dalej *ustawą ooi*, zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt 2 kompetencje Wojewody Mazowieckiego przejął Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, a zgodnie z art. 153 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy kompetencje Ministra Środowiska – Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, z zastosowaniem dotychczasowych przepisów, tj. ustawy *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r., Nr 25 poz. 150, ze zm.), dalej *ustawy Poś*. W przedmiotowej sprawie po uchyleniu przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie postanowienia Ministra Środowiska z dnia 14 listopada 2007 r. oraz poprzedzającego go postanowienia z dnia 12 lipca 2007 r. uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia (wyrok z dnia 31 października 2008 r.) i zwrocie akt sprawy wraz z prawomocnym orzeczeniem, koniecznym było przeprowadzenie postępowania wszczętego wnioskiem z dnia 20 grudnia 2006 r. Jednocześnie inwestor podjął prace nad uzupełnieniem i aktualizacją raportu o oddziaływaniu na środowisko. Uaktualnienie wnioskodawca przekazał

str. 8

do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, który przejął kompetencje Wojewody Mazowieckiego, a organ wezwał do przedłożenia ujednoliconej wersji raportu. Po dostarczeniu ostatecznej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Podkreślić należy, że inwestor nie wystąpił z nowym wnioskiem, lecz uzupełnił go o nowy załącznik, tj. raport o oddziaływaniu na środowisko. Dlatego modyfikacja wniosku przez inwestora nie wprowadziła konieczności wszczęcia odrębnego postępowania, aczkolwiek spowodowała konieczność nowej oceny materiału dowodowego, powtórzenia czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania w pełnym zakresie, tj. procedury udziału społeczeństwa zainteresowanego postępowaniem, uzyskania uzgodnień właściwych organów. Wyjaśnić należy, że dopiero po dokonaniu powyższych czynności postępowanie prowadzone w pierwszej instancji zostało zakończone decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydaną w dniu 29 kwietnia 2011 r. Decyzja została więc prawidłowo wydana na podstawie właściwych przepisów *Prawa ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r., Nr 25 poz. 150, ze zm.), co prawda uchylonych w toku postępowania przez *ustawę o.o.s.*, lecz nie w stosunku do postępowań będących w toku i niesłusznym jest twierdzenie, iż procedura administracyjna powinna być prowadzona na podstawie *ustawy o.o.s.* Ponadto należy zauważyć, że postępowanie wszczęte na wniosek z dnia 20 grudnia 2006 r. nie zostało zakończone żadnym innym rozstrzygnięciem, aniżeli przedmiotową decyzją z dnia 29 kwietnia 2011 r., a inwestor nie wystąpił o wycofanie wniosku.

W odpowiedzi na zarzut niepotraktowania przez organ I instancji pisma z dnia 25 stycznia 2011 r. jako „wniosku strony postępowania” wyjaśnić należy, iż nie miało to wpływu na sposób rozpatrzenia jego treści. Przedmiotowe pismo zostało złożone do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w wyznaczonym przez organ terminie, tj. od 10 stycznia do 31 stycznia 2011 r. zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 53 *ustawy Poł* i dlatego obligatoryjnie podlegało rozpatrzeniu bez względu na fakt czy pochodził on od podmiotu posiadającego interes prawny w przedmiotowej sprawie, czy jedynie mającego interes faktyczny. Ponadto sam zainteresowany, składając uwagi i wnioski, powołał się w piśmie z dnia 25 stycznia 2011 r. na obwieszczenie z dnia grudnia 2010 r., znak: RJDOS-14-WOOS-II-JI-6613-150/06/09, którym to organ I instancji poinformował, iż przystępuje zgodnie z art. 53 *ustawy Poł* do procedury udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach której każdy może zgłaszać uwagi i wnioski celem ich rozpatrzenia. W związku z powyższym organ nie miał obowiązku weryfikacji, czy przedmiotowy wniosek pochodzi od strony postępowania administracyjnego, a sam fakt jego rozpatrzenia jako „wniosku społeczeństwa” nie skutkuje naruszeniem prawa.

Kolejnym zarzutem w odwołaniu jest brak ze strony organu merytorycznej analizy różnic pomiędzy poziomami hałasu podanymi w opracowaniu inwestora, a mapą akustyczną Warszawy wykonaną w 2007 r. Oceniając stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, wyrażone w decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r., uznać należy, że organ prawidłowo wyjaśnił, że raport o oddziaływaniu na środowisko i jego uzupełnienie, został wykonany zgodnie z wymogami art. 52 *ustawy Prawo ochrony środowiska* (stan prawny na dzień złożenia wniosku o wydanie decyzji) oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej.

Wyjaśnić dalej należy, że ponieważ *ustawa Pof* nie reguluje sposobu prowadzenia analiz dotyczących oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia, ocenę tę oparto na polecanej w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. metodzie obliczeń dla hałasu z ruchu kołowego „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”. Do obliczeń użyto programu SoundPLAN ver. 6.3 – powszechnie stosowanego w tego typu analizach. Opisana w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i jego aneksie metodyka prowadzenia analiz jest prawidłowa, a dane przedstawione przez autorów raportu są wystarczające do dokonania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odnosząc się zaś do zarzutu braku merytorycznej odpowiedzi na zarzut zgodności poziomów hałasu przedstawionych na mapie akustycznej i w raporcie, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska informuje, że organ I instancji słusznie odstąpił od porównania tych wartości, choć faktycznie nie poinformował jasno z jakich powodów. W odróżnieniu od raportu o oddziaływaniu na środowisko, dalej „raport”, którego celem jest określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia oraz zaproponowanie działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych działań na środowisko, mapę akustyczną zgodnie z art. 118 i 118a *ustawy Pof*, sporządza się na potrzeby oceny stanu akustycznego środowiska, dla celów: informowania społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem, opracowania danych dla państwowego monitoringu środowiska, tworzenia i aktualizacji programów ochrony przed hałasem. Głównymi czynnikami różnicującymi oba dokumenty są parametry hałasu określone poziomem dźwięku A wyrażonym w decybelach (dB), według których określa się poziom hałasu oraz różny zakres przedstawianych informacji. Parametry hałasu w raporcie o oddziaływaniu na środowisko podaje się według wskaźników $L_{Aeq,D}$ i $L_{Aeq,N}$ zgodnie z art. 112a ust. 2 *ustawy Pof*, podczas gdy w mapie akustycznej według wskaźników L_{DWN} i L_N art. 112a ust. 1 *ustawy Pof*. Zakres informacji wymaganych do przedstawienia w raporcie jest zgodny z wynogami art. 52 *ustawy Pof*, natomiast mapy akustycznej zgodny z art. 118 *ustawy Pof* oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych njętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. 2007 r. Nr 187, poz. 1340). Również stan faktyczny, w stosunku do którego prowadzone są analizy jest inny, bowiem celem raportu jest analiza akustyczna oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (w niniejszym przypadku Południowej Obwodnicy Warszawy dla prognozy ruchu na rok 2015 oraz 2030), natomiast mapa akustyczna opracowywana jest dla aktualnego układu drogowego w mieście na czas opracowania mapy. Choć mapa akustyczna zawiera również analizę prognostyczną charakteryzującą przyszłe zmiany akustyczne powstałe w wyniku planowanego rozwoju infrastruktury drogowej, to jednak nieuprawnione jest porównywanie obu opracowań celem weryfikacji poprawności analiz przedłożonych przez inwestora. W związku z powyższym organ odwoławczy uznaje, że porównywanie obu dokumentów mogłoby budzić problemy interpretacyjne związane z otrzymanymi wynikami i brak wyjaśnienia tej kwestii przez organ I instancji nie jest naruszeniem prawa.

W sprawie sposobu rozpatrzenia w postępowaniu I instancji wniosku o łagodne ukształtowanie nasypu trasy w km 9+500 – 10+500, celem większej jego „stabilności w czasie fal wzburzonych”, wskazać należy odpowiedź organu zawartą w uzasadnieniu decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r., iż stoki skarp i nasypów zostaną umocnione. Organ II instancji nie znajduje

uzasadnienia dla konieczności szczegółowego określenia na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nachylenia tych skarp, bowiem to na podmiocie planującym inwestycję ciąży obowiązek takiego zaprojektowania technicznych parametrów przedsięwzięcia, by było ono odporne na czynniki zewnętrzne, w omawianym przypadku wody wezbraniowc. Słusznym jest poinformowanie strony, że nachylenie stoków skarp i nasypów regulują zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie. Zgodnie z § 42 ust 4 pkt 5 tego rozporządzenia: „Pochylenie i konstrukcja urządzeń wzmacniających skarpy nasypów i wykopów dróg powinny być ustalone na podstawie obliczeń ich stateczności zgodnie z Polską Normą, w szczególności wtedy, gdy (...)skarpa nasypu będzie narażona na działanie wód stojących lub płynących na terenie zalewowym.” Prawidłowość projektu budowlanego oraz jego zgodność ze stosownymi przepisami i normami powinien badać organ budowlany, a nie organ ochrony środowiska. Stąd Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie zajmie stanowiska w sprawie słuszności wnioskowanego poszerzenia skarp we wskazanym powyżej kilometrażu. Działając w granicach swoich właściwości, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w punkcie 1.3.24. sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, słusznie mając na uwadze względy ochrony środowiska i walory estetyczne, określił sposób ewentualnego umocnienia nasypów. Zobowiązał on inwestora do umacniania stoków skarp i nasypów z możliwie najszerzym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej. Organ wykluczył stosowanie gabionów i ograniczył betonowanie skarp, dopuszczając w ostateczności stosowanie ażurowych płyt betonowych. Stąd niezrozumiałe jest twierdzenie odwołującego, iż „wymagania stawiane Inwestorowi nakazują wprowadzanie materiałów nienaturalnych a wręcz szkodliwych dla środowiska”. Organ bierze pod uwagę, że samo wprowadzanie roślinności (nawet za pomocą biowłóknin) na zbocze skarpy może nie zapewnić właściwej stabilizacji skarp i skutecznej ochrony przed erozją. W takich przypadkach konieczne jest użycie do ich zabezpieczenia innych materiałów. Najwłaściwszym materiałem są geosyntetyki w postaci siatek, krat, mat itp. Pozwalają ona na odtworzenie warunków glebowych dla rozwoju roślinności na zboczach i minimalizują negatywny wpływ całego przedsięwzięcia na walory krajobrazowe, gdyż takie nasypy charakteryzują się estetycznym wyglądem. Organ nie posiada informacji jakoby geosyntetyki były szkodliwe i toksyczne dla środowiska. Zapobiegawczo, punktem 1.3.23 sentencji decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. zobowiązano inwestora do stosowania materiałów nieagresywnych dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne. Dopuszczono również stosowanie elementów betonowych, pozostawiając inwestorowi możliwość ich wykorzystania, gdy np. poszczególne rozwiązania techniczne dotyczące skarp i nasypów będą wymagać zastosowania umocnień skuteczniejszych niż geosyntetyki.

Niesłuszny jest zarzut, iż w decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. brak „jakichkolwiek zaleceń związanych z kompensacją przyrodniczą”. Kwestię tę prawidłowo wyjaśnił już organ I instancji, odpowiadając w uzasadnieniu decyzji na uwagę złożoną w procedurze udziału społeczeństwa i wskazując nałożone sentencją tej decyzji warunki środowiskowe w zakresie sposobu rekultywacji terenu zajętego pod budowę (pkt. 1.2.8.), obowiązku wprowadzenia nasadzeń dogęszczających (pkt. 1.2.25.), i sposobu tych nasadzeń (pkt. 1.3.40). Słusznie również organ I instancji nie uznał realizacji Parku Komunikacyjnego za kompensację przyrodniczą, o której

str. 11

mowa w art. 75 *ustawy Pał.* Jak bowiem podano w treści raportu o oddziaływaniu na środowisko, realizacja Parku Komunikacyjnego, „*którego idea jest połączenie zieleni towarzyszącej drodze w układ terenów zieleni oraz odtworzenie sieci lokalnych przerywanych przez drogę*”, „*wykracza poza ramy planowanego przedsięwzięcia chociaż jest z nim spójna od strony technicznego udrożenia*”. Realizacja Parku Komunikacyjnego nie wchodzi w zakres przedsięwzięcia, nie została też opisana we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody. W aktach sprawy Park Komunikacyjny przedstawiony jest jedynie jako projekt koncepcyjny. Należy przyznać rację, że jego realizacja jest bardzo pożądana, ze względu na kompensowanie uciążliwości przedmiotowej trasy poprzez wprowadzenie do przestrzeni miejskiej dodatkowej zieleni i miejsc rekreacji oraz stworzenie ścieżek ekologicznych. Nie może być jednak traktowany jako kompensacja przyrodnicza, a organ ochrony środowiska nie może warunkować realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy od jej wykonania. Zauważyć jednak trzeba, iż organ w punkcie 1.3.39 sentencji decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. zobowiązuje inwestora do zachowania ciągłości istniejących ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych przeciętych Południową Obwodnicą Warszawy oraz do uwzględnienia w projekcie budowlanym lokalizacji ścieżki rowerowej wzdłuż trasy.

W dalszej kolejności należy przedstawić szczegółowe wyjaśnienia w zakresie sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z drogi, bowiem organ II instancji po analizie akt sprawy i wniesionych odwołań uznał za zasadne sprecyzowanie zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie odprowadzania wód z Południowej Obwodnicy Warszawy.

Zarzut dotyczący odprowadzania wód do środowiska, bez ich uprzedniego oczyszczenia, w szczególności do Wisły, która stanowi obszar Natura 2000 (PLB 140004 Dolina Środkowej Wisły) i jest jednocześnie źródłem wody pitnej dla mieszkańców nie jest uzasadniony. Jak wynika z akt sprawy, wody opadowe i roztopowe przed rzutem do Wisły będą oczyszczane w: rowach trawiastych, zbiornikach retencyjno – infiltracyjnych, separatorach koalescencyjnych i osadnikach. Zasadniczo wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z drogi rowami trawiastymi. Rowy trawiaste są skutecznymi urządzeniami oczyszczającymi, w których zachodzą procesy samooczyszczania wód na skutek współdziałania procesów sedymentacji, filtracji oraz procesów biochemicznych. Jak podaje H. Sawicka-Siarkiewicz, *Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg, Ocena technologii i zasady wyboru*, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2003, oczyszczanie następuje w przypowierzchniowej warstwie gruntu obsianego trawą, o grubości ok. 30 cm. Badania wykazują, że w zależności od warunków, w rowach trawiastych można uzyskać redukcję: zawiesin od 41 do 94 %, ChZT od 30 do 90 %, ołowiu od 30 do 100 %, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych od 19 do 98 %. Oprócz tego rowy trawiaste wpływają korzystnie na bilans wodny terenu i redukują maksymalne natężenie rzutu do odbiorników. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania drogi na stosunki wodne sieci hydrograficznej, w szczególności w wyniku dopływu wód opadowych do małych cieków zostaną zastosowane zbiorniki retencyjno-infiltracyjne. Pozwolą one na przyjęcie fali deszczu przed odprowadzeniem wód do cieków. W urządzeniach tych również są wykorzystywane zdolności samooczyszczania wód. Natomiast tam gdzie nie ma możliwości odprowadzania wód do cieków wodnych, a warunki gruntowo-wodne pozwalają na odprowadzanie wód opadowych do ziemi

planuje się budowę zbiorników infiltracyjnych. Przed wlotami do odbiorników zostaną zainstalowane osadniki (piaskowniki) i separatory. Zastosowanie na wlotach do odbiorników zasuw zabezpieczy środowisko wodne przed zrzutem substancji niebezpiecznych poprzez umożliwienie zamknięcia odpływu w przypadku wystąpienia awarii, np. kolizji drogowej z udziałem pojazdów przewożących substancje szkodliwe. Jak wynika z analiz opisanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (opartych na: normie PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg”, publikacji „Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru” - Halina Sawicka - Siarkiewicz, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa, 2004 r., publikacji „Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych” - Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. w Krakowie, Kraków, 2007 r.) powyższe urządzenia pozwolą na redukcję zanieczyszczeń (zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych) w oczyszczonych wodach odprowadzanych do środowiska do stężeń dużo niższych aniżeli poziomy dopuszczalne, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.).

Odnosząc się do zarzutu, iż oprócz ujęć komunalnych w rejonie Południowej Obwodnicy Warszawy znajdują się lokalne studnie głębinowe, które będą narażone na zanieczyszczenie przez ścieki, wyjaśnić należy, iż ich obecność uwzględniono w prowadzonym postępowaniu, w raporcie wskazano na obecność studni zinwentaryzowanych w sąsiedztwie trasy w pasie o szerokości 2 km w ilości 88 czynnych studni, a ich lokalizację przedstawiono na załącznikach mapowych. Natomiast decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (zmieniona niniejszym rozstrzygnięciem) prawidłowo i w stopniu wystarczającym określa warunki realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do ochrony wód podziemnych i powierzchniowych: na etapie realizacji inwestycji sankcjonuje lokalizację baz budowlanych i transportowych, zaś na etapie eksploatacji określa sposób odprowadzania ścieków z trasy. Ponadto zobowiązuje inwestora do przeprowadzenia analizy potrealizacyjnej obejmującej analizę zanieczyszczeń gleby, wód podziemnych, odprowadzanych do wód powierzchniowych i ziemi wód opadowych, jak również do monitorowania prawidłowego prowadzenia gospodarki ściekowej w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia.

Błędnym jest twierdzenie odwołującego, że naruszeniem prawa jest nieokreślenie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. dopuszczalnych parametrów zrzucanych ścieków. Wyjaśnić należy, iż w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie określa się parametrów ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych lub ziemi. Przedmiotowe postępowanie ma na celu wskazanie sposobu zagospodarowania ścieków, tj. wód opadowych i roztopowych pochodzących z drogi, zaś szczegółowe rozwiązania techniczne systemu odprowadzającego te wody z drogi do odbiorników, w tym urządzeń je oczyszczających do parametrów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137 poz. 984, ze zm.), zostaną sprecyzowane w operacie wodnoprawnym, który inwestor będzie zobowiązany opracować przed wystąpieniem o pozwolenie wodnoprawne

na odprowadzenie ścieków. Na tym bowiem etapie ostatecznie zostanie zweryfikowana efektywność systemu oczyszczania zatwierdzonego w niniejszym postępowaniu. Pokreślić trzeba, że z prognozy, przedstawionej przez autorów raportu i uznanej przez organ I i II instancji oraz organy uzgadniające wynika, iż parametry ścieków na wylocie systemu odwodnienia i oczyszczania miały wartości znacznie mniejsze niż określone w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r.

Niezrozumiałym jest zarzut, iż organ I instancji zwolnił inwestora z konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaganej do pozwoleń wodnoprawnych. Należy wyjaśnić, że zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowań w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanych przedsięwzięć zawartymi ówczesnie w ustawie *Prawo ochrony środowiska*, a obecnie ustawie *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, przed pozwoleniem wodnoprawnym na odprowadzanie ścieków nie jest wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z przepisami, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych, i to tylko takich, które zostały określone w rozporządzeniu (poprzednie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. *w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i obecne Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*). W opisie przedsięwzięcia nie wskazano, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” obejmuje realizację również urządzeń wodnych zaliczanych do przedsięwzięć wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jeżeli inwestor będzie dodatkowo prowadził prace związane z budową urządzeń wodnych, kwalifikowanych jako przedsięwzięcia wymagające decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, będzie winien uzyskać odrębną decyzję. Wynika to z treści pisma z dnia 30 sierpnia 2006 r., znak: IW/WA-4105/401-207/u/2006 Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział w Warszawie, znajdującego się w aktach sprawy.

Wyjaśniając dalej, należy odnieść się do wniosku strony postępowania o ochronę Jeziora Wilanowskiego poprzez wyeliminowanie odprowadzania wód deszczowych do kanału Grabowskiego, ewentualnie wyeliminowanie wykorzystywania chlorków do odładzania nawierzchni drogi i zapewnienie, by wody spływające z POW nie powiększały zagrożenia powodziowego na terenie nieruchomości Muzeum Pałacu w Wilanowie. Kwestie związane z ochroną wód Jeziora Wilanowskiego były przedmiotem analiz w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w ich wyniku inwestor zmienił projekt sposobu odwodnienia trasy, co zostało zatwierdzone zarówno przez organy uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia, jak i organ wydający przedmiotową decyzję. Przypomnieć trzeba, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z 2010 r. przedstawiono nowy projekt sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z trasy. Zmiana w stosunku do poprzedniego projektu zaproponowanego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z października 2006 r. spowodowana była rezygnacją z odprowadzania wód opadowych do: rowu „B”, Kanału

Natolińskiego i Rowu Powsińskiego, a pośrednio Jeziora Powsińskiego i rzeki Wilanówki, a na skutek powyższego skierowanie ich do rzeki Wisły (wody pochodzące z odcinka trasy między wyjściem z tunelu, a mostem, wraz z wodami pochodzącymi z odcinka POW: most – km 10+330). W wyniku zmiany koniecznym było zaprojektowanie dodatkowych zbiorników retencyjno – infiltracyjnych i zaprojektowanie przepompowni pozwalających na przepompowanie wód opadowych do Wisły. Wniosek przedstawiony w odwołaniu od decyzji pozostaje nieuwzględniony z następujących przyczyn. Podkreślić należy, że zgodnie z zatwierdzonym sposobem odprowadzania wód, ścieki do kanału Grabowskiego będą kierowane jedynie z odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy, tj. od węzła „Puławska” do wlotu do tunelu (od km 0+300 do km 0+800). Z trasy wody opadowe i roztopowe będą spływać grawitacyjnie do pompowni, a następnie tłoczone do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych (na mapach do raportu oznaczonych jako ZB1 i ZB2), następnie zaś do kanału Grabowskiego. Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w wyniku budowy drogi tereny, gdzie spływ powierzchniowy był ograniczony, staną się powierzchniami szczelnymi o współczynniku spływu $s=0,8 - 0,9$. Dlatego, celem zwiększenia retencji na terenie przedsięwzięcia, zaprojektowano budowę zbiorników retencyjno-infiltracyjnych dla spłaszczenia odpływu wody do odbiorników w czasie deszczu nawalnego. Ograniczenia natężenia odprowadzanych wód do odbiornika – kanału Grabowskiego w konsekwencji będzie skutkowało ograniczeniem natężenia wód dopływających do Potoku Służewskiego zasilającego Jezioro Wilanowskie. Stężenia zanieczyszczeń zostały określone w prognozie autorów raportu, według której na wylocie systemu odwodnienia trasy zanieczyszczenia wód będą następujące: 25,17 i 23,75 mg/l zawiesiny ogólnej (strona lewa i prawa – odc. węzeł „Puławska” – węzeł „Ursynów-Zachód”) oraz 2,01 i 1,90 mg/l węglowodorów ropopochodnych (strona lewa i prawa – odc. węzeł „Puławska” – węzeł „Ursynów-Zachód”). W wyniku zastosowania urządzeń oczyszczających, ścieki odprowadzane do środowiska w sposób zaproponowany przez inwestora będą miały wartości dużo mniejsze niż określone w ww. rozporządzeniu z dnia 24 lipca 2006 r. (wody odprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych). Zasadnym jest również dodatkowe powołanie się na załączone do akt sprawy pismo z dnia 30 sierpnia 2006 r., znak: IW/WA-4105/401-207/u/2006 WZMIUW Oddział w Warszawie, w którym zgodę na odprowadzanie ścieków deszczowych warunkuje się: „1. Ograniczeniem natężenia odprowadzanych ścieków do wartości właściwej dla zlewni naturalnej. 2. Retencjonowaniem nadmiaru wody, który wynika z przekształcania części powierzchni zlewni (której dotyczy projekt) na terenie własnym i rozłożeniem zrętu w czasie, kiedy koryto cieku będzie w stanie przyjąć ścieki nie powodując podtopień terenów przyległych. 3. Zapewnieniem kontroli natężenia ścieków poprzez zainstalowanie rury wylotowej limitującej wypływ oraz wykonaniem umocnienia koryta.” Stanowisko to jest zbieżne z ustaleniami poczynionymi w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Odnosząc się natomiast do kwestii stosowania chlorków do odładzania drogi, stwierdzić należy, że ich stosowanie w celu zimowego utrzymania nawierzchni drogowej ma niekorzystny wpływ na środowisko. Działania takie powinny być ograniczane, a zastępowane mechanicznym usuwaniem pokrywy śniegowej i błota z powierzchni jezdni i używaniem piasku w celu ograniczenia jej śliskości. Metody te mają jednak mniejszą skuteczność w likwidacji śliskości zimowej. Ograniczanie stosowania środków chemicznych

do wybiórczych odcinków może, zdaniem organu, spowodować spadek bezpieczeństwa użytkowników drogi na odcinku, gdzie nastąpi nagła zmiana śliskości jezdni. Ponadto wpisywanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ograniczeń w zakresie używania środków chemicznych na określonym odcinku drogi może budzić praktyczne komplikacje w trakcie konieczności szybkiej interwencji ze względu na niekorzystne warunki meteorologiczne i zagrożenie na drodze, w konsekwencji zapis taki może nie być respektowany przez zarządcę drogi. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska popiera ograniczanie środków chemicznych służących do odładzania nawierzchni drogowej, lecz stoi również na stanowisku, iż działania takie powinny być podejmowane przez zarządców dróg, w zależności od warunków, z uwzględnieniem bezpieczeństwa użytkowników. Po ocenie całokształtu sprawy, mając powyższe na względzie, wniosek w zakresie skuteczniejszej ochrony wód Jeziora Wilanowskiego został oddalony.

Niezależnie, po wnikliwej analizie organ zmienił zapisy decyzji o środowiskowych, kierując się potrzebą określenia skuteczności retencyjnej zbiorników projektowanych przed wlotem wód opadowych i roztopowych do wód powierzchniowych oraz jednoznacznego wskazania odbiorników. Ponadto należało usunąć zapis w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, błędnie wskazujący rów melioracyjny w km 19+740 jako odbiornik wód, bowiem odprowadzane będą wody pochodzące z węzła „Lubelska”, którego realizacji przedmiotowe postępowanie nie obejmuje i sprostować oczywistą omyłkę w punkcie 1.3.33 sentencji decyzji, gdzie wskazano „zbiorniki retencyjne” zamiast „zbiorniki retencyjno-infiltracyjne”.

W odniesieniu do kolejnego zarzutu opisanego w odwołaniach, w zakresie proponowanego sposobu zasadzeń, należy stwierdzić, iż skatżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29 kwietnia 2011 r. prawidłowo reguluje tę kwestię. W punkcie 1.3.6 sentencji decyzji nałożono na inwestora obowiązek odpowiedniego wkomponowania ekranów akustycznych w otoczenie, poprzez zapewnienie im estetycznego wyglądu i nasadzenie zieleni osłaniającej od strony zewnętrznej. Również w pkt. 1.3.40 nałożono warunek wprowadzenia do projektu budowlanego zasadzeń zieleni. Zaproponowany przez odwołującego obowiązek zastosowania obustronnych izolacyjnych pasów zwartej zieleni o szerokości co najmniej 2 × 8 m, nie został uwzględniony przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Skuteczność zadrzewień w tłumieniu propagacji hałasu jest niewielka, na odcinkach trasy przebiegających przez tereny chronione przed hałasem, w miejscach spodziewanych przekroczeń standardów, zostały zaproponowane ekrany akustyczne. W odniesieniu natomiast do zanieczyszczeń powietrza emitowanych w wyniku ruchu pojazdów na drodze, wyliczenia wskazują na dotrzymanie standardów na terenach sąsiednich do eksploatowanej drogi. Na etapie analizy porealizacyjnej, jeżeli okaże się, iż rzeczywiste oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko jest większe niż obecnie przewidywany zakres jego oddziaływania i powoduje przekroczenia dopuszczalnych norm na terenach sąsiednich, inwestor będzie zobowiązany do podjęcia dodatkowych działań zapobiegawczych, obejmujących m. in. zwiększenie płynności jazdy, zastosowanie zieleni izolacyjnej lub osłon sztucznych. Wobec powyższego nie jest koniecznym określanie lokalizacji i parametrów zieleni izolacyjnej na tym etapie.

Niesłusznym jest zarzut braku nałożenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków minimalizujących emisję hałasu w czasie realizacji przedsięwzięcia, gdyż w punkcie 1.2.22 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zobowiązał inwestora do uwzględnienia w planie robót minimalizacji oddziaływania akustycznego prac budowlanych na tereny zabudowy mieszkaniowej i optymalne wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu z zastosowaniem maszyn o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.

W odpowiedzi zaś na rzekomo błędne określenie terminu wycinki drzew organ wyjaśnia, iż termin ten nie został nałożony z uwagi na sezon wegetacyjny roślin, lecz na sezon lęgowy ptaków. Z uwagi na biologię lęgową gatunków ptaków występujących w Polsce i ich różnicowany termin przystępowania do rozrodu sezon lęgowy trwa od 1 marca do 31 sierpnia. Dlatego organ, kierując się ochroną gatunkową ptaków, właściwie określił termin wycinki.

W związku z zarzutem niedopełnienia przez organ I instancji obowiązku właściwego informowania stron o prowadzonym postępowaniu, w związku z nieprawidłowym wywieszaniem ich na tablicy ogłoszeń w budynku Urzędu Dzielnicy Wawer, organ odwoławczy zbadał szczegółowo znajdujące się w aktach sprawy obwieszczenia i stosowne potwierdzenia o ich wywieszeniu, lecz nie znalazł nieprawidłowości w tym zakresie. Organ prowadzący postępowanie prawidłowo informował strony postępowania administracyjnego i zainteresowane sprawą społeczeństwo, przekazując stosowne obwieszczenia informujące o wszystkich stadiach postępowania, podejmowanych czynnościach i wydanych w sprawie postanowieniach, każdorazowo do: Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu m.st. Warszawy Dzielnica Ursynów, Urzędu m.st. Warszawy Dzielnica Wilanów, Urzędu m.st. Warszawy Dzielnica Wawer, Urzędzie Gminy Wiązowna, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału Warszawa, jak również zamieszczał je na własnej tablicy ogłoszeń i Biuletynie Informacji Publicznej. Terminy ustawowe zostały zachowane. W odniesieniu zaś do braku umieszczania stosownych informacji na BIP-ie Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Wawer, wyjaśnić należy, że zgodnie z art. 32 ust. 3 ustawy PaP zamieszczanie informacji na stronie internetowej jest obowiązkiem jedynie organu prowadzącego sprawę, co w przedmiotowej sprawie miało miejsce, a fakt ten został udokumentowany w aktach sprawy.

Odnosząc się do zarzutu z odwołania w przedmiocie niewystarczających parametrów przejścia dla zwierząt w rejonie jeziora Torfy, należy wyjaśnić, iż zgodnie z treścią decyzji (pkt 1.3.12 jej sentencji) estakadę w rejonie projektowanego rezerwatu „Biały Ług” należy tak zaprojektować, aby co najmniej w jednym miejscu zapewnić rozstaw jej podpór 40 – 50 m, a swobodną wysokość pod konstrukcją co najmniej 5 m. Ze względu na zidentyfikowane miejsca migracji zwierząt, w punkcie 1.3.10 sentencji decyzji wskazano lokalizację przejścia ok. km 17+450. W związku z powyższym zarzut jest bezzasadny.

Kolejnym zarzutem w sprawie jest nieuwzględnienie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wniosku o nałożenie warunku o treści „Na estakadach w Mazowieckim Parku Krajobrazowym zastosować przekrycia półtunelowe w rejonie siedzib ludzkich, a na pozostałym obszarze skłony dźwiękochłonne o wysokości minimum 3 m”. Odwołujący podkreśla, że organ nie odniósł się do powyższego wniosku, zaś jego wyjaśnienia w odpowiedzi na wniosek Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji o treści: „Na odcinku przejścia drogi ekspresowej

str. 17

w okolicy Jeziora Torfy należy zaprojektować ekrany dźwiękochłonne o wysokości co najmniej 4 m: po prawej stronie drogi od km 16+400 do km 17+500, w osi jezdni od km 16+300 do km 17+400" są niezgodne ze stanem faktycznym. W związku z powyższym zawnioskowano o częściowe uchylenie decyzji oraz nakazanie organowi I instancji jej uzupełnienia w dziedzinie lokalizacji ekranów dźwiękochłonnych. Poniżej Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przedstawia następujące wyjaśnienia w tej kwestii. W pierwszej kolejności odnieść się należy do kwestii ochrony terenów, dla których zostały określone normy akustyczne w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). Tereny te, zgodnie z art. 114 ustawy Prawo ochrony środowiska, w brzmieniu na dzień złożenia wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i w brzmieniu aktualnie obowiązującym, określa się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Jednakże dla terenu, o którym mowa w odwołaniu miejscowy plan nie został uchwalony. Dlatego w kontekście art. 115 ustawy Pow, według którego kwalifikacji przedmiotowego obszaru do terenu chronionego akustycznie dokonuje właściwy organ na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska dokonał oceny słuszności wnioskowanych zabezpieczeń akustycznych w Mazowieckim Parku Krajobrazowym oraz poprawności postępowania w tym zakresie przeprowadzonego przez organ I instancji. Prawidłowo zostały zidentyfikowane tereny podlegające ochronie akustycznej, co jak wynika z akt sprawy, zostało dokonane przez autorów raportu w wyniku wizji terenowej w dniach 10-13 sierpnia 2009 r., w czasie której poddano analizie pas terenu po ok. 500 m od osi projektowanej trasy. Dodatkowo celem rozpoznania klimatu akustycznego i identyfikacji kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w analizowanym obszarze wskazano również na zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta stołecznego Warszawy (Uchwała Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10 października 2006 r.) oraz projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego os. Aleksandrów. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko i jego aneksie przedstawiono szereg załączników mapowych, różnej skali, dokumentujących poczynione ustalenia, które zostały zaakceptowane przez organy. Wobec powyższego prawidłowym jest uzasadnienie organu I instancji w zakresie podania przyczyn nieuwzględnienia wniosku o dodatkowe zabezpieczenia akustyczne. Wyjaśnić również należy, że wniosek nie może zostać uwzględniony z uwagi na rzekomo uzyskane warunki zabudowy dla planowanego osiedla mieszkaniowego. W obecnym stanie prawnym budowa ekranów akustycznych na terenie niezabudowanym, gdzie nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego leży wyłącznie w gestii inwestora, a jak wynika z treści raportu, został on poinformowany o postulatcie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Druga kwestia – duża wartość przyrodnicza okolic Jeziora Torfy (w zasięgu hałasu 50 dB od planowanej drogi zinwentaryzowano stanowiska perkoza rdzawoszyjnego, łabędzia niemego, krzyżówki, głowienki, czernicy, tyski, śmieszki, trzcinniczka i jastrzębia) – również nie uzasadnia nakładania na inwestora takiego obowiązku. Nawiązując do ochrony akustycznej terenów zabudowanych położonych przy ul. Przełęcz, należy stwierdzić, że faktycznie, podane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wyniki prognoz w postaci izofony obrazującej zasięg ponadnormatywnego hałasu z eksploatowanego planowanego przedsięwzięcia w 2015 i 2030 r.

wskazują na możliwość przekroczenia norm. W uszczegółowionych wynikach analiz podano, iż w miejscu chronionym najbliższym do trasy, w roku 2015 przekroczenia nocne normy wynosić będą ok.: 0,4 db (dla parteru) i 1,0 dB (dla piętra budynku) – wartości dla punktów odpowiednio nr 21 i 28 naniesionych na mapie nr 2/10 dołączonej do aneksu raportu. Ponadnormatywny hałas nie dociera jednak „od północy” jak zasugerowano w odwołaniu, lecz prawdopodobnie może być wynikiem niewystarczającej skuteczności ekranowania, gdyż droga zlokalizowana będzie blisko zabudowań. W chwili obecnej na przedmiotowym odcinku zaproponowano ekrany akustyczne o wysokości 5 m po prawej, lewej stronie i w osi jezdni. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mając na uwadze ryzyko niepewności prognoz oddziaływania akustycznego, nałożenie warunku w punkcie 1.3.9. sentencji skarżonej decyzji oraz możliwość weryfikacji tych prognoz, na etapie analizy poralizacyjnej, możliwości podwyższenia ekranów lub ich modyfikacji, np. poprzez zainstalowanie oktagonów, uznaje za zasadne odstąpienie od konieczności zwiększenia skuteczności ekranu akustycznego, poprzez jego podwyższenie do etapu pomiarów *in situ* po oddaniu drogi do realizacji. Tym samym nie można uznać zarówno opisanego zarzutu jak i wniosku w zakresie oddziaływania akustycznego odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy w rejonie ul. Przełęcz.

Nie został również uwzględniony wniosek dotyczący lokalizacji ekranów akustycznych na węźle „Przyczółkowa”, a ściślej na jego elementach łączących planowaną trasę z istniejącą ulicą Przyczółkowa w sąsiedztwie wskazanej w odwołaniu działki. Przedmiotowa działka znajduje się na terenie oznaczonym w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr 92 Rady Gminy Warszawa – Wilanów z dnia 25 maja 1999 r. (Dz. U. Woj. Mazowieckiego Nr 62, poz. 2107) jako MU: teren mieszkaniowo – usługowy z podstawowym przeznaczeniem na zabudowę jednorodziną, mimo, iż znajduje się ona w strefie uciążliwości tras komunikacyjnych (ul. Przyczółkowej) wyznaczonej na rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego według art. 24 tej uchwały. Z obliczeń oddziaływania akustycznego planowanej trasy dla prognozowanego natężenia ruchu pojazdów w roku 2015 wynika, że na przedmiotowym obszarze hałas pochodzący z ruchu na głównej trasie Południowej Obwodnicy Warszawy nie będzie wpływał na pogorszenie warunków akustycznych. Według obliczeń dla punktu 47 (mapa do aneksu raportu nr 2/3 i załącznik nr 1, str. 27) hałas z planowanej trasy będzie wynosił odpowiednio: $L_{Aeq D} = 50,8$ dB, $L_{Aeq N} = 45,6$ dB. Omawiany teren poddany jest oddziaływaniu innego silnego źródła hałasu istniejącego w chwili obecnej, tj. ruchu pojazdów po istniejącej ul. Przyczółkowej. Ponadto, jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu na ul. Przyczółkowej i kumulacji oddziaływań akustycznych poprzez emisję hałasu z nowoprojektowanej drogi. Problem ten został przeanalizowany i opisany w rozdziale 9.4. *Analiza oddziaływań skumulowanych* raportu. Na mapach zilustrowano zasięg izofony ($L_{Aeq N} = 50$ dB) dla roku 2030: zasięgu hałasu od ul. Przyczółkowej bez realizacji POW, zasięgu hałasu od trasy POW, skumulowanego zasięgu hałasu od obu dróg. Widoczne jest znaczne oddziaływanie akustyczne obu dróg na tereny chronione, które powoduje przekroczenie norm na znacznym obszarze. Z porównania przebiegu izolinii wynika, iż przekroczenie standardów będzie miało również miejsce w przypadku niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia, a eksploatacja planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy nieznacznie

zwiększy obszar objęty przekroczeniami na skutek oddziaływania obu dróg. Podkreślenia wymaga, iż jak wyjaśnił w skarżonej decyzji organ I instancji, nałożono obowiązek realizacji ekranów akustycznych na jezdni głównej (tj.: od km 3+550 do km 5+450 po stronie prawej, od km 5+250 do km 5+850 w osi jezdni, od km 3+550 do km 5+850 po stronie lewej jezdni). Jak wyjaśniono w treści raportu o oddziaływaniu na środowisko, ze względu na brak ściśle określonych rozwiązań technicznych węzłów, które dopiero przesądzą o zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących, nie zaproponowano rozwiązań minimalizujących emisję hałasu na tereny sąsiednie z wjazdów i zjazdów. W raporcie wskazano na konieczność poczynienia dodatkowych analiz akustycznych na etapie projektu budowlanego. Kwestia braku szczegółowych analiz planowanych do realizacji węzłów drogowych została uprzednio podniesiona w piśmie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31 sierpnia 2010 r. W odpowiedzi, w aneksie do raportu o oddziaływaniu na środowisko wyjaśniono, że w chwili obecnej, przy braku projektu budowlanego, parametry techniczne niezbędne do przeprowadzenia stosownych symulacji nie zostały ustalone. Inwestor nie dysponuje danymi na temat wysokościowych rozwiązań na węzłach, nachylenia i dokładnego przebiegu łącznic, a co więcej, sam schemat węzłów prezentowany w raporcie, może ulec zmianie. Dodatkowo w piśmie z dnia 6 października 2010 r. Z-ca Dyrektora Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad podał, iż zgodnie z art. 88 *ustawy oos* zostanie opracowany raport o oddziaływaniu na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Powyższe wyjaśnienia zostały uznane przez organ uzgadniający warunki realizacji przedsięwzięcia, opiniujący organ sanitarny, a następnie również przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29 kwietnia 2011 r. ustalono kilometrą i główne parametry ekranów akustycznych zlokalizowanych w osi Południowej Obwodnicy Warszawy celem ich uwzględnienia w projekcie budowlanym, zaś określenie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne elementów węzłów drogowych przełożono na późniejszy etap. Błędym jest przekładanie i nakładanie obowiązku analiz środowiskowych na etap projektu budowlanego, gdyż wtedy organ ochrony środowiska nie może zweryfikować poprawności przeprowadzonych analiz i poprawności zastosowanych działań minimalizujących. Z drugiej strony nałożenie na inwestora obowiązku przeprowadzenia analizy poralizacyjnej, która określi faktyczne oddziaływanie inwestycji i skuteczność zastosowanych działań minimalizujących, jak również stanowisko inwestora, wyrażone w piśmie z dnia 6 października 2010 r., iż wystąpi on z wnioskiem o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie postępowania prowadzonego przed organem budowlanym, przemawiają za uznaniem niniejszego stanowiska za uzasadnione.

W odpowiedzi na zarzut dotyczący zanieczyszczeń powietrza w aglomeracji warszawskiej, wyjaśnić należy, że nie jest zadaniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, bezpośredni udział w zadaniach związanych z poprawą jakości powietrza, lecz analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym powietrze, a w konsekwencji nałożenie decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia

w projekcie budowlanym, ewentualnie wymagań w zakresie monitoringu i analizy porealizacyjnej. Zadania związane z poprawą jakości powietrza są identyfikowane w programach ochrony powietrza, które organ, w związku z podniesioną kwestią w odwołaniu poddał gruntownej analizie. W rejonie planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy obowiązują następujące programy:

- „Program Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracja warszawska” – rozporządzenie Nr 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. Woj. Maz. Nr 269, poz. 9320);
- „Program ochrony powietrza dla strefy Powiat Otwocki” – uchwała Nr 233/08 z dnia 17 listopada 2008 r. Sejmiku Województwa Mazowieckiego (Dz. U. Woj. Maz. Nr 216, poz. 9320);
- „Program ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których został przekroczony poziom docelowy benzo(a)pirenu w powietrzu” – uchwała Nr 223/09 z dnia 21 grudnia 2009 r. Sejmiku Województwa Mazowieckiego (Dz. U. Woj. Maz. Nr 2, poz. 38);
- „Program ochrony powietrza dla strefy mazowieckiej, w której został przekroczony poziom docelowy ozonu w powietrzu” – Uchwała Nr 222/09 z dnia 21 grudnia 2009 r. Sejmiku Województwa Mazowieckiego (Dz. U. Woj. Maz. Nr 2, poz. 37).

Ustalenia poczynione przez autorów raportu oraz treść decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie pozostają jednak w sprzeczności z wyszczególnionymi powyżej dokumentami. Z obliczeń wynika, że emisja substancji w wyniku eksploatacji trasy nie spowoduje przekroczenia stężeń dopuszczalnych, czy wartości odniesienia w powietrzu, zarówno na poziomie terenu, jak i na wysokości najbliższej zabudowy. W odniesieniu zaś do poziomu zanieczyszczenia uśrednionego dla Warszawy, w przypadku niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia, nastąpi jego wzrost, w wyniku pogarszania się funkcjonowania obecnego systemu drogowego w mieście.

W zakresie zarzutu nieuwzględnienia prawa społeczności lokalnej do decydowania o sprawach swojego miasta i braku odniesienia się organu I instancji do braku zgody mieszkańców na realizację Południowej Obwodnicy Warszawy, wyjaśnić należy, iż postępowanie administracyjne prowadzone w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odbywało się zgodnie z poszanowaniem wszelkich praw stron postępowania i społeczności lokalnej, nie posiadającej statusu strony. Organy administracji, mając na względzie szeroko pojęty interes społeczny i słuszny interes obywateli, zgodnie z art. 7 *Kpa* podejmowały wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, o czym świadczy wzywanie inwestora do uzupełnienia materiału dowodowego, jakim jest raport o oddziaływaniu na środowisko. Jak wynika z akt sprawy, organ prowadzący postępowanie dołożył wszelkich starań, by zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów. W związku z art. 53 *ustawy Pof* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Przed wydaniem przedmiotowej decyzji, stosownie do art. 10 § 1 organ I instancji umożliwił stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W uzasadnieniu decyzji organ przytoczył treść wnoszonych uwag i wniosków, wyjaśnił sposób ich rozpatrzenia, uwzględniając je, albo podając przyczyny ich nieuwzględnienia. Z powyższego wynika, iż organy biorące udział w postępowaniu, uwzględniając interes stron i społeczny, dopełniały wszelkich czynności w celu prawidłowego procedowania.

Analizując akta sprawy, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie znalazł uchybień w tym zakresie, które mogłyby mieć wpływ na wynik sprawy. Na skutek powyższego, zarzut z odwołania jest bezzasadny.

Odnosząc się do zarzutów związanych z wariantami lokalizacyjnymi przedsięwzięcia Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, co następuje. Podkreślić należy, że w niniejszym postępowaniu nie były badane inne lokalizacje, aniżeli lokalizacja przedstawiona we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zostało to już wyjaśnione w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29 kwietnia 2011 r. na stronach 12, 13 i 15. Wskazano, że „analiza możliwości lokalizacyjnych POW została szerzej przeprowadzona w opracowaniu z 2004 r.: „Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI”. (...) Na podstawie analizy technicznej, ekonomicznej i ekologicznej wykazano, że wariant przez Ursynów jest korzystniejszy niż wariant alternatywny przebiegający przez Górę Kalwarię.” Tym samym inwestor do dalszych prac wybrał preferowaną lokalizację inwestycji w przebiegu opracowanym już w 1982 r. przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy w „Studium przebiegu drogi ruchu szybkiego na kierunku W-Z (E-8) wraz z analizą zagospodarowania trasy”. Korytarz pod POW przebiegający przez Ursynów został uwzględniony w wielu opracowaniach planistycznych, a jednocześnie podjęto prace nad realizacją innych inwestycji infrastrukturalnych powiązanych funkcjonalnie z przedmiotową trasą. Podkreślić należy, że jednocześnie zmieniona została funkcja planowanej trasy – obecnie głównym celem budowy jest obsługa ruchu wewnątrz miasta i aglomeracji. W ten sposób ostatecznie zdefiniowana została lokalizacja trasy. Powyższe zostało szczegółowo wyjaśnione w aktach sprawy, raporcie o oddziaływaniu na środowisko i jego aneksie. Wobec powyższego, mimo treści odwołań, bezprzedmiotową stała się w obecnej chwili merytoryczna analiza prawidłowości ustaleń i wniosków poczynionych w opracowaniu „Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI”, skoto inwestor we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przedłożył innych racjonalnych wariantów lokalizacyjnych planowanej trasy, a wskazana przez niego lokalizacja przedsięwzięcia jest akceptowana ze względów środowiskowych. Podkreślić trzeba, iż wszelkie opisane w odwołaniach zastrzeżenia dotyczące zaproponowanej lokalizacji trasy nie zostały przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uwzględnione.

Wbrew treści odwołania, nie jest naruszeniem prawa ograniczenie wariantowania planowanego przedsięwzięcia do wariantów technicznych i technologicznych z pominięciem przedstawienia wariantu lokalizacyjnego. Zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 3 *ustawy o oś* raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać minimum opis wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia i najkorzystniejszego dla środowiska. Raport sporządzony dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła Puławska do węzła Lubelska spełnia te wymagania. Inwestor uzasadnił w sposób wyczerpujący przyczyny odstąpienia na etapie oceny oddziaływania na środowisko od wariantowania lokalizacyjnego, celem identyfikacji wariantu przedsięwzięcia najbardziej korzystnego dla środowiska, wskazując, iż analiza ta prowadzona była na wcześniejszych etapach prac projektowych, a obecnie, ze względu na istniejące uwarunkowania, błędnym byłoby poszukiwanie alternatywnych przebiegów trasy. Natomiast w niniejszym postępowaniu, dla przedstawionej

przez inwestora lokalizacji, w wyniku analizy wariantowej obejmującej sposób poprowadzenia trasy i rozwiązania projektowe, określono wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Odnosząc się do zarzutu niesprecyzowanego wariantu przebiegającego przez Ursynów, który został wskazany do realizacji i zatwierdzony decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, braku szczegółowych informacji na temat systemu wentylacji tunelu wybranego do realizacji, organ odwoławczy po przeprowadzeniu szczegółowej analizy wyjaśnia. Wśród pięciu analizowanych w raporcie o oddziaływaniu POW na środowisko wariantów przedsięwzięcia na odcinku przebiegającym przez teren Ursynowa, opisano następujące warianty i przeprowadzono dla nich ocenę oddziaływania na środowisko:

- 1) tunel głęboki z wentylacją poprzeczną – usuwanie spalin poprzecz 4 wyrzutnie zlokalizowane przy portalach tunelu;
- 2) tunel głęboki bez wentylacji poprzecznej z wentylacją wzdłużną – usuwanie spalin odbywa się poprzez portale oraz dwa otwory (około 150 m długości jeden) w tunelu na odcinkach: 1+930 – 2+080 i 2+630 – 2+780;
- 3) tunel wyniesiony nad ul. KEN i w części napowietrznej realizowany w formie przezroczystej – bez wentylacji poprzecznej z wentylacją wzdłużną. Usuwanie spalin odbywa się poprzez portale oraz otwory zlokalizowane na następujących odcinkach: 1+800 – 2+200, 2+350 – 2+450, 2+600 – 2+700, 2+850 – 3+150;
- 4) tunel wyniesiony nad ul. KEN i w części napowietrznej realizowany w formie przezroczystej – bez wentylacji poprzecznej z wentylacją wzdłużną. Usuwanie spalin odbywa się poprzez otwór wzdłuż w szczycie części przezroczystej
- 5) tunel od km 0+800 do km 1+800, dalej zamknięta estakada do km 3+150, następnie do km 3+455 droga ponownie w tunelu. Wskazano, iż wariant ten w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza jest tożsamy z wariantem 1.

Jak wynika z obliczeń, jedynie dla wariantu 2 (wentylacja wzdłużna, usuwanie spalin przez dwa portale i dwa otwory) w przypadku natężenia ruchu pojazdów zgodnego z prognozą na rok 2030, normy dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu nie zostaną dotrzymane. Natomiast w sytuacji powiększenia ruchu o 50 % w stosunku do prognozy dla roku 2030 normy poza liniami rozgraniczającymi zostaną dochowane w przypadku realizacji wariantu 1 i wariantu 5. Podkreślić należy, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, wybranym przez inwestora do realizacji i zaakceptowanym przez organ jest poprowadzenie drogi pod metrem w tunelu zamkniętym bez otworów. W aktach sprawy inwestor nie wskazał jednoznacznie sposobu wentylacji tego tunelu, podał w rozdz. 2.2.5.1 raportu jakie są potencjalnie możliwe systemy usuwania spalin z tunelu i wyjaśnił, że ze względu na wczesny etap projektowania decyzje w tej sprawie jeszcze nie zapadły, zaś w części określającej wpływ inwestycji na powietrze, prowadząc analizy dla 5 wariantów poprowadzenia trasy przez Ursynów, dla wariantu podstawowego – wskazanego do realizacji, przeprowadził badania uwzględniające zastosowanie wentylacji poprzecznej i emisję zanieczyszczeń z wyrzutni, nie przeprowadzając chociażby wstępnych analiz, mogących określić, w jakim stopniu wybór innej techniki wentylacji tunelu będzie wpływał na oddziaływanie POW na powietrze (technika wzdłużna lub mieszana). W szczególności niewiadoma jest emisja zanieczyszczeń do powietrza w przypadku, gdy powietrze z tunelu drogowego o długości ponad 2,5 km będzie usuwane mechanicznie wentylacją wzdłużną jedynie

przez dwa portale tunelu. Podkreślić również należy, że inwestor nie przedstawił żadnych danych literaturowych lub wniosków z innych doświadczeń związanych z realizacją tuneli o takich parametrach, co mogłoby stanowić dowód dla organu, iż wybór technologii wentylacji tunelu nie ma znaczenia w niniejszym postępowaniu i może być dokonany na późniejszym etapie, nieobjętym oceną oddziaływania na środowisko. Z tego względu błędnym jest dopuszczenie decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach do realizacji przedsięwzięcia wg wariantu zaproponowanego przez inwestora bez rozstrzygnięcia sposobu wentylacji tunelu. W związku z powyższym w pierwszej kolejności należy usunąć zapis dotyczący sposobu wentylacji tunelu znajdujący się w charakterystyce przedsięwzięcia, o treści: „*W obecnej fazie prac projektowych nie rozstrzygnięto szczegółów technologicznych instalacji wentylacyjnej i sposobu odprowadzania powietrza z tunelu. Możliwe jest usunięcie za pomocą systemu wentylacji wzdłużnej (emisja odbywał się będzie przez portale tunelu) lub system wentylacji poprzecznej i wzdłużnej (emisja przez portale i wyrzutnie). Wybór zostanie dokonany po przeprowadzeniu szczegółowych obliczeń.*” Dalej, dla wariantu wybranego do realizacji, z uwagi na ochronę środowiska należy nałożyć warunek, by w projekcie budowlanym uwzględnić wentylację tunelu poprzeczną, z odprowadzaniem spalin do powietrza za pomocą wyrzutni, bowiem jak wynika z raportu, takie rozwiązanie pozwoli na dotrzymanie norm jakości powietrza. Jeżeli na dalszym etapie, w wyniku szczegółowych obliczeń wykonywanych w ramach opracowywania projektu budowlanego zasadnym będzie zmiana sposobu wentylacji, inwestor będzie mógł zaproponować zmiany na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko – która zgodnie z pismem GDDKiA Oddziału Warszawa z dnia 6 października 2010 r. zostanie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Należy wyjaśnić stronom postępowania, że brak podania w niniejszym postępowaniu parametrów wyrzutni, za pomocą których spaliny z tunelu będą odprowadzane do powietrza atmosferycznego należy uzasadnić istnieniem przepisów odrębnych zawartych w *ustawie Poś*, według których uruchomienie instalacji odprowadzającej zanieczyszczenia z tunelu na zewnątrz w sposób zorganizowany będzie wymagało uzyskania na podstawie art. 181 ust. 1 pkt 2 *ustawy Poś* pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza. Dlatego niewłaściwie został sformułowany warunek postanowienia z dnia 1 czerwca 2010 r. Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, oraz warunek 1.3.7. sentencji zaskarżonej decyzji o treści: *na etapie prac nad projektem należy określić zasięgi emisji zanieczyszczeń od projektowanych wyrzutni usuwających spaliny z tunelu, aby dokładnie wskazać ich lokalizację i wysokość.*” Bez względu na zapisy w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach informacje takie będą musiały zostać podane we wniosku o wydanie ww. pozwolenia, zgodnie z art. 184 ust 2-4 oraz art. 221 *ustawy Poś*. W związku z powyższym niniejszą decyzją usunięto punkt 1.3.7. oraz 1.3.38 sentencji decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r., precyzyjniej regulując kwestię odprowadzania spalin z tunelu: *„W tunelu zlokalizowanym w odcinku trasy od km 0+800 do km 3+455 wentylacja mechaniczna poprzeczna z usuwaniem spalin na zewnątrz poprzez wyrzutnie zlokalizowane przy portalach tunelu”.*

Odnosząc się do zarzutów związanych z przeprowadzoną oceną oddziaływania na środowisko przyrodnicze planowanego przedsięwzięcia w stosunku do wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, wyjaśnić trzeba, iż kwestie te były przedmiotem wnikliwej analizy w postępowaniu prowadzonym w I instancji, o czym świadczy zarówno

uzasadnienie przedmiotowej decyzji, jak i akta sprawy. Przedmiotowa inwestycja nie stanowi zagrożenia dla siedliska przyrodniczego – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (9170) będącego celem ochrony obszaru Natura 2000 „Las Natoliński”, gdyż znajduje się ono poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia. W odniesieniu do obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, utworzonego dla ochrony gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE oraz gatunków regularnie występujących ptaków migrujących nie wymienionych w Załączniku I ww. Dyrektywy, w obszarze negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia stwierdzono stanowiska łęgowe jarzębatki, gąsiora, brodzca piskliwego, sieweczki rzecznej, a w związku z zajęciem potencjalnego miejsca żerowania pod inwestycję, przewidziano pogorszenie warunków bytowania rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej oraz zimorodka. Analiza przyrodnicza została wykonana prawidłowo, zaś realizacja przedsięwzięcia z właściwym zastosowaniem warunków nałożonych decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29 kwietnia 2011 r. w zatwierdzonym wariantcie przeprawy przez Wisłę z mostem o konstrukcji płaskiej nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Ponieważ w toku postępowania nie stwierdzono, aby realizacja Południowej Obwodnicy Warszawy spowodowała znaczące negatywne oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, nie było potrzeby przeprowadzania procedury zgodnej z art. 33 i 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151 poz. 1220, ze zm.), dalej *ustawy oop*, w ramach której Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie mógłby zezwolić na realizację przedsięwzięcia jedynie w przypadku spełnienia przesłanek o których mowa w art. 34 ust. 1 lub ust. 2 *ustawy oop*. Natomiast obszar Natura 2000 „Łąki Wilanowskie” został zgłoszony w 2008 r. przez Wojewódzki Zespół Specjalistyczny w ramach uzupełnienia wcześniejszej listy obszarów potencjalnych. Obszar ten był przedmiotem analizy Ministra Środowiska oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, czyli organów właściwych w sprawach dotyczących tworzenia sieci Natura 2000 w Polsce, jednakże w rezultacie nie został umieszczony na liście obszarów proponowanych, przekazanej w dniu 29 października 2009 r. przez Ministra Środowiska do Komisji Europejskiej. Przedmiotowy obszar nie spełnia kryteriów naukowych wynikających z załącznika III Dyrektywy siedliskowej (92/43/EWG), w związku z czym zrezygnowano z jego wyznaczenia. Należy podkreślić, iż wg zasad funkcjonowania sieci Natura 2000 w całej Europie, to Komisja Europejska stwierdza jej kompletność, na podstawie wyników przeprowadzonych seminariów biogeograficznych. Takie seminarium dla dwóch regionów biogeograficznych, obejmujących terytorium Polski – alpejskiego i kontynentalnego – odbyło się w Polsce w marcu 2010 r. Podczas seminarium Komisja Europejska wskazała na konieczność uzupełnienia sieci w regionie kontynentalnym o nowe obszary dla 8 gatunków roślin, 14 gatunków zwierząt oraz 18 typów siedlisk przyrodniczych, co przełożyło się na konieczność utworzenia 21 nowych obszarów, jednakże obszar „Łąki Wilanowskie” nie był brany pod uwagę. Wskutek powyższego w stosunku do tego obszaru nie było podstaw do przeprowadzenia oceny równorzędnej do tej, o której mowa w art. 6 ust. 3 Dyrektywy siedliskowej (jego odpowiednikiem w polskim prawodawstwie jest art. 33 ust. 3 *ustawy oop*).

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uznaje za uzasadniony zarzut naruszenia (w sposób istotny) art. 56 ust. 1 lit. b pkt 3 i art. 56 ust. 8 *ustawy Poś* (w związku z zapisem

str. 25

art. 153 ust. 1 ustawy o.o.) z następujących przyczyn. W treści decyzji (str. 29 i 30) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyjaśnił przyczyny braku właściwego odniesienia się w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29 kwietnia 2011 r. do treści uwag i wniosków złożonych w ramach procedury udziału społeczeństwa i rozprawy administracyjnej, przeprowadzonych przez Wojewodę Mazowieckiego w roku 2007:

„Należy nadmienić, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy Poś Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych przeprowadził w dniu 31 sierpnia 2007 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy). (...) Wyjaśnienia stron oraz uwagi i wnioski społeczeństwa, o których mowa powyżej, zgłoszone w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego zostały przeanalizowane przez Wojewodę Mazowieckiego oraz inwestora i autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W wyniku powyższego opracowano „Aktualizację raportu o oddziaływaniu na środowisko” przedmiotowego przedsięwzięcia, która w dniu 9 listopada 2009 r. została przedłożona przez inwestora Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie. Przedmiotowe opracowanie przedstawia w sposób scalony zebrane dotychczas materiały i uwzględni aktualne zmiany w odniesieniu do dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia z dnia 20 grudnia 2006 r. W związku z faktem, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia złożony wraz z wnioskiem z dnia 20 grudnia 2006 r. nie odnosi się do aktualnie istniejących uwarunkowań związanych z realizacją drogi w treści niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie odnosi się do uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego.”

Akta sprawy dowodzą, iż faktycznie, wnoszone wnioski i uwagi były przedmiotem analiz. Wyrazem tego jest chociażby korespondencja w aktach sprawy, np. pismo Arcadis Profil Sp. z o. o. z dnia 11 lipca 2008 r. przekazane do Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, pismo Wojewody Mazowieckiego z dnia 30 listopada 2007 r., skierowane do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie. Ponadto w ostatecznej wersji raportu (raport ujednolicony) opisano wyczerpująco postulaty przedstawiane przez poszczególne osoby, instytucje i organizacje ekologiczne. Niezasadne postulaty nie zostały zaakceptowane, zasadne natomiast zostały poddane analizom, w zakresie sposobu odprowadzania wód opadowych do środowiska, alternatywnych rozwiązań technicznych dotyczących przejścia Południowej Obwodnicy Warszawy przez Wisłę i poprowadzenia trasy na odcinku między ul. Przyczółkową i rz. Wilanówką. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznaje, iż w związku ze zmianą materiału dowodowego w sprawie, tj. przedłożeniem przez inwestora nowej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko, uzasadnionym było odstąpienie od rozpatrzenia wniesionych uwag i wniosków dotyczących nieaktualnego raportu o oddziaływaniu na środowisko. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, rozpatrując sprawę w II instancji, objął analizą całość akt sprawy, w tym zapoznał się również z wnoszonymi uwagami i wnioskami społeczeństwa, do których organ I instancji nie odniósł się w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody. Po zbadaniu przyczyn ich wniesienia i zasadności wyjaśnia również, iż ich rozpatrzenie nie wymagało przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w rozumieniu art. 138 § 2 lub 136 Kpa. Uwagi i wnioski nieuwzględnione w I instancji również i w niniejszym postępowaniu

nie zostały uwzględnione. Organ odwoławczy nie znajduje uzasadnienia do przeprowadzenia na etapie II instancji oceny aktualności wniesionych do Wojewody Mazowieckiego postulatów i ustosunkowywania się w treści niniejszej decyzji do każdego z nich z osobna.

Ponieważ jeden z podmiotów, działających na prawach strony, w treści odwołania podniósł brak poinformowania w skarżonej decyzji przyczyn nieuwzględnienia uwag w zakresie: rezygnacji z realizacji węzła „Skarpa Wiślana”, wskazania lokalizacji miejsc poboru kruszyw budowlanych, ochrony stanowisk lęgowych jaskółek brzegówek, zakazu stosowania torfu naturalnego przy utrzymaniu zieleni, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, co następuje.

Niniejszy projekt nie obejmuje realizacji węzła „Skarpa Wiślana” opisanego w odwołaniu. W świetle treści wniosku podmiotu, iż „*będzie on stanowił istotną barierę ekologiczną na południowym odcinku skarpy pradolina Wisły w Warszawie – w tym izolował kompleks największego na Mazowszu rezerwatu przyrody Las Kabacki z rezerwatem Park Natoliński*” (PLH140042 Las Natoliński), jak również treści uwag i wniosków złożonych do Wojewody Mazowieckiego pismem z dnia 20 sierpnia 2007 r., organ odwoławczy wnioskuje, że wnoszący odwołanie miał na uwadze węzeł zlokalizowany na Skarpie Warszawskiej na Ursynowie – określony przez inwestora w aktach sprawy jako węzeł „Ursynów Wschód” projektowany w rejonie ul. Płaskowickiej, po wyjściu trasy z tunelu w kierunku Wilanowa. W tabeli nr 18.2.1 raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazano, iż zejście ze Skarpy Warszawskiej będzie realizowane poprzez wiadukty (południowy i północny w ciągu trasy POW, wiadukt w ciągu łącznicy ul. Płaskowickiej oraz wiadukt w ciągu projektowanej ul. Płaskowickiej). Lokalizacje tych obiektów inżynierskich przedstawia rys. 1 załączony do aneksu raportu. Powyższe rozwiązanie zminimalizuje negatywny efekt barierowy Południowej Obwodnicy Warszawy w stosunku do przecinanej Skarpy Warszawskiej, natomiast po rozpoznaniu przebiegu trasy względem Lasu Kabackiego i Parku Natolińskiego nie można uznać, aby trasa ta znacząco wpłynęła na powiązanie obu rezerwatów.

W odpowiedzi na wniosek o ochronę stanowisk lęgowych jaskółek brzegówek, które mogą zostać założone na skarpach wykopów budowlanych, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, iż w przypadku zasiedlenia placu budowy przez ptaki, zastosowanie będą miały przepisy dotyczące ochrony gatunkowej zawarte w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody*. Nie jest więc uzasadnione nakładanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazu wstrzymywania prac w przypadku zasiedlenia placu budowy kolonią jaskółek brzegówek, czy gatunków lnych zwierząt, bowiem wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania przepisów dotyczących ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych będzie mogła spowodować płoszenie ptaków lub zniszczenie ich siedlisk lęgowych, powinien wstrzymać prace do czasu uzyskania stosownej derogacji lub opuszczenia gniazd przez ptaki lub wprowadzić stosowne zmiany w przyjętym harmonogramie robót budowlanych. Mimo to tutejszy organ przeanalizował możliwość wskazania decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia działań minimalizujących wskazany przez stowarzyszenie problem. Uznano jednak, że o słuszności podjęcia dodatkowych działań prewencyjnych i doraźnych związanych z ochroną gatunkową na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie decydował nadzór przyrodniczy obecny w czasie prowadzenia robót budowlanych. W uzasadnionych przypadkach, których na obecnym etapie nie można właściwie

przewidzieć, nadzór przyrodniczy będzie podejmował decyzje o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń bądź korekt w organizacji placu budowy. W zakresie bowiem nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego zastosowania się wykonawcy do wskazań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lecz również do przepisów określonych w *ustawie oop* oraz zapewnienie, aby prace prowadzono z odpowiednim poszanowaniem ochrony gatunkowej zwierząt i roślin.

Nie można uznać wniosku o wyeliminowanie decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach możliwości poboru kruszyw budowlanych z miejsc zlokalizowanych w obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz zakazu stosowania torfu naturalnego przy utrzymywaniu zieleni. Warunek taki w istocie prowadziłby do sytuacji, w której wykonawca robót nie mógłby uzyskiwać kruszyw z istniejących i działających zgodnie z obowiązującym prawem miejsc wydobywania kopalin lub miejsc, z których wydobywanie jest możliwe po uzyskaniu odpowiednich koncesji i pozwoleń, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – w przypadku przedsięwzięć określonych w § 3 ust. 1 pkt 40 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Przedmiotowa decyzja powinna ograniczać się jedynie do kwestii związanych ściśle z planowanym przedsięwzięciem, w tym przypadku Południową Obwodnicą Warszawy. Dodatkowo należy wskazać rozporządzenie nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. *w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu* (Dz. U. Mazow. Nr 42 poz. 870, ze zm.), które wprowadza zakaz wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu i które obowiązuje wszystkie podmioty, a więc i inwestora.

Odnosząc się do zarzutu podniesionego w odwołaniu, iż ustalenia poczynione w przedmiotowym postępowaniu, tj. wskazanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, iż dojdzie do płoszenia ptaków na skutek hałasu w czasie budowy i eksploatacji drogi, są sprzeczne z zakazem płoszenia zwierząt zawartym w § 6 pkt 11 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r., należy wyjaśnić, że decyzja ta nie zwalnia inwestora z konieczności uzyskiwania innych wymaganych prawem decyzji, w tym zezwoleń na płoszenie ptaków. Ponieważ w chwili opracowywania raportu stwierdzono, iż w sąsiedztwie przedsięwzięcia, w zasięgu izofony 50 dB, znajdują się stanowiska ptaków, nałożono warunek prowadzenia inicjalnych prac budowlanych poza okresem legu i wychowywania młodych, odpowiedniego lokalizowania baz budowlanych, zapewnienia nadzoru ornitologicznego. Natomiast na etapie realizacji inwestycji prowadzony będzie monitoring liczebności legowej jarzębatki oraz gąsiora w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy. Określony w decyzji sposób prowadzenia prac, a w szczególności ich wszczęcia, pozwoli na zminimalizowanie prawdopodobieństwa płoszenia ptaków. Mimo to niekorzystne oddziaływanie na środowisko w przedmiocie płoszenia ptaków zostało stwierdzone, więc inwestor, już po uzyskaniu zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, przed samym podjęciem czynności, która spowoduje płoszenie, zgodnie z *ustawą oop* będzie musiał wystąpić o odpowiednią derogację. Postępowanie to będzie prowadzone na podstawie art. 56 *ustawy oop* i będzie odrębnym, niezwiązanym z niniejszym postępowaniem administracyjnym.

Zgodzić się należy ze spostrzeżeniem, iż w punkcie 1.3.41. sentencji decyzji organ wskazał aby „(...) w miarę możliwości rezygnować z gatunków drzew i krzewów z owocami spożywanymi przez ptaki (...)”, posługując się pojęciem zbyt nieprecyzyjnym. Na podstawie uzasadnienia decyzji, akt sprawy i analizy własnej trudno orzec, na podstawie jakich przesłanek warunek ten będzie realizowany „w miarę możliwości”. Dlatego zmodyfikowano ten warunek, wskazując, iż należy wykluczyć z nasadzeń zieleni gatunki drzew i krzewów posiadające owoce chętnie spożywane przez ptaki. Natomiast dobór odpowiednich gatunków drzew i krzewów do nasadzeń zieleni powinien być uzgodniony z prowadzącym nadzór ornitologiem.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska odnosząc się do zarzutu nałożenia w punkcie 1.3.22 sentencji decyzji konieczności wykonania opracowania, które nie będzie poddane procedurze oceny oddziaływania na środowisko, stwierdza co następuje. Faktycznie, opracowana dokumentacja geologiczno-inżynierska i hydrogeologiczna nie będzie przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko, a prawidłowość ustaleń poczynionych w tym dokumencie nie będzie również poddana analizie organu środowiskowego, bowiem nałożona analiza porealizacyjna jej nie obejmuje. Ponadto nie istnieje potrzeba nakładania powyżej wskazanego warunku, gdyż w przedmiotowym postępowaniu w prawidłowy sposób dokonano oceny kwestii związanych z wymianą gruntów i prowadzeniem odwodnień wykopów. Organ odwoławczy na podstawie analizy materiału dowodowego wprowadził dodatkowy warunek związany ze sposobem gospodarowania mas ziemnych. Jak wskazano w raporcie, podczas budowy trasy powstaną nadmiary mas ziemnych, które nie będą nadawały się do wbudowania w nasyp drogowy i dlatego mogą być one tymczasowo gromadzone poza wyznaczonym pasem drogowym. W związku z powyższym uchylono punkt 1.3.22 sentencji decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. i wprowadzono zakaz magazynowania mas ziemnych poza pasem drogowym na obszarze Natura 2000, użytku ekologicznym i Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym.

Bezasadny jest zarzut, iż organ „w uzasadnieniu decyzji, usprawiedliwiając przebieg trasy POW przez projektowany rezerwat „Biały Ług” w Mazowieckim Parku Krajobrazowym, powoływał się na plan ochrony dla tego parku – chociaż faktycznie plan ten wciąż nie obowiązuje, ponieważ nie został opublikowany w stosownym Dzienniku Urzędowym Woj. Mazowieckiego.” Wyjaśnić należy, że organ nie przywoływał w żaden sposób planu ochrony rezerwatu „Biały Ług”, a jedynie plan ochrony Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Plan dla parku został ustanowiony rozporządzeniem nr 13 Wojewody Mazowieckiego z dnia 16 kwietnia 2004 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony Mazowieckiego Parku Krajobrazowego im. Czesława Łaszka na okres 20 lat (Dz. U. Woj. Maz. Nr 87, poz. 2131 ze zm.). W rozporządzeniu tym, wśród projektowanych rezerwatów wymieniano rezerwat Biały Ług, jednak do chwili obecnej ta forma ochrony przyrody nie została utworzona.

W związku z podniesionym zarzutem niezgodności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, poprzez nałożenie w punkcie 1.3.19 decyzji warunku odpowiedniego zagospodarowania przejść pod estakadami i mostem – zachowanie naturalnego, ziemnego podłoża, obsadzenie roślinnością, obsadzenia zielenią naprowadzającą najść do przejść, mimo zakazu sadzenia drzew lub krzewów w obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią (art. 82 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo wodne), wyjaśnić należy, że wskazany w odwołaniu ww. przepis prawny został uchylony po wejściu w życie ustawy z dnia

5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 32 poz. 159) i obecnie kwestię tę reguluje art. 88l ust. 1 pkt 2 o podobnej treści. Jednak wyjaśnić należy, że punkt 1.3.19 sentencji decyzji o zagospodarowaniu przejść dla zwierząt nie dotyczy mostu na Wiśle, lecz mostu na Wilanówce, wskazanego do zaprojektowania w taki sposób, aby pełnił on funkcję przejścia dla zwierząt (pkt 1.3.10 lit. a i pkt 1.3.11). Powyższe warunki decyzji należy czytać łącznie, a wynika to z przyjętego układu treści. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie nakłada na inwestora szczegółowych warunków w zakresie rozwiązań dotyczących konstrukcji przeprawy mostowej i zagospodarowania terenu pod tą konstrukcją. Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, most, którego szczegółowe parametry zostaną określone w projekcie budowlanym, będzie składał się z trzech części: części zalewowej lewobrzeżnej o długości 248,0 m, części nurtowej o długości 528,0 m, części zalewowej prawobrzeżnej o długości 248,0 m. Koncepcja tego mostu została pozytywnie uzgodniona przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie pismami z dnia 31 sierpnia 2004 r. i 7 stycznia 2008 r., a w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wskazał w decyzji, aby ostatecznie w projekcie budowlanym most zaprojektować tak, by umożliwić swobodną migrację wszystkich gatunków ptaków: płaska konstrukcja bez elementów linowych, pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawa mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier. Realizacja przedsięwzięcia z dotrzymaniem warunków nałożonych przedmiotową decyzją (m. in. w punktach: 1.2.2, 1.2.8, 1.2.24, 1.2.33 – 1.2.36, 1.3.26 – 1.3.29) nie wpłynęła negatywnie na integralność i powiązanie obszarów sieci Natura 2000 w sposób znaczący.

W miejscu tym należy również wskazać, że zarzut jakoby „(...) budowa systemu obwodnicy wokół Warszawy, która ma przebiegać z naruszeniem sieci obszarów Natura 2000.” (w rozumieniu znaczącego negatywnego oddziaływania), jest nieuzasadniony, bowiem nie zostało to wykazane w postępowaniach administracyjnych i sądowych.

Zarzut z odwołania, iż organ nierzetelnie powołał się na decyzję Wojewody Mazowieckiego z dnia 19 października 2007 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. Wschodnia Obwodnica Warszawy od węzła „Matki – DREWNIKA” do węzła „Lubelska” jest nieuzasadniony. Choć jak słusznie zauważył wnoszący odwołanie, decyzja utrzymująca w mocy decyzję środowiskową dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy (decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 24 kwietnia 2009 r.) została uchylona w części przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, to jednak postępowanie sądowe nie zostało zakończone – obecnie toczy się postępowanie przed Naczelny Sąd Administracyjny. Wyrok WSA z dnia 26 października 2010 r. o sygn. IV sa/Wa 2066/09 jest więc nieprawomocny, zaś orzeczenie o wstrzymaniu wykonania decyzji GDOŚ z dnia 24 kwietnia 2009 r. do czasu uprawomocnienia wyroku dotyczy jedynie części uchylonej nieprawomocnym orzeczeniem sądu. Dlatego choć byt prawny ww. decyzji nie jest ustabilizowany, to powoływanie się na to rozstrzygnięcie w treści decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. jest słuszne, nie przeczy stanowi faktycznemu i nie narusza art. 7 Kpa.

Po rozpatrzeniu zarzutu o wydaniu dwóch uzgodnień w trakcie postępowania I instancji przez Powiatowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie i wniosku o ich uchYLENIE w wyniku zaskarżenia na podstawie art. 142 *Kpa*, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska prezentuje poniżej następujące stanowisko w sprawie. Znajdujące się w aktach sprawy postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 23 maja 2007 r., znak: ZNS.713-391-1/07/PN, zostało wydane na wniosek Wojewody Mazowieckiego z dnia 1 lutego 2007 r., przekazujący wniosek inwestora z dnia 20 grudnia 2006 r. i jego załącznik: raport o oddziaływaniu na środowisko z 2006 r. Zgodnie z ówczesnymi przepisami, stronom przysługiwało prawo wniesienia zażalenia do Głównego Inspektora Sanitarnego, z czego strony nie skorzystały, a po upływie terminów postanowienie stało się niezaskarżalne. Drugie postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-834-1/10.EG zostało wydane na wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2010 r., po analizie załączonej do niego dokumentacji: wniosku inwestora z dnia 20 grudnia 2006 r. i jego załącznika: raportu o oddziaływaniu na środowisko z 2010 r. Zgodnie z art. 153 ust. 2 pkt 2 *ustawy oos* na postanowienie nie przysługiwało zażalenie, zaś w oparciu o art. 142 *Kpa* strony mogą skarżyć jego treść w odwołaniu od decyzji kończącej postępowanie główne. Inwestor, zmieniając załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia poprzez przedłożenie nowego raportu o oddziaływaniu na środowisko, dokonał modyfikacji swojego wniosku. Organy uczestniczące w postępowaniu: organ prowadzący postępowanie i organy uzgadniające orzekały więc już nie w stosunku do wniosku pierwotnego, lecz wniosku zmodyfikowanego. Słusznym więc było przekazanie przez organ prowadzący postępowanie główne wniosku inwestora o wydanie decyzji wraz z nową wersją raportu o oddziaływaniu na środowisko do inspekcji sanitarnej, celem kolejnego uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 23 maja 2007 r. i postanowienie z dnia 1 czerwca 2010 r., choć wydane w tym samym postępowaniu nie są postanowieniami tożsamyymi. Tożsamość ma miejsce jedynie gdy oba rozstrzygnięcia są wydane w tej samej sprawie, która dotyczy tych samych podmiotów, tego samego stosunku administracyjnoprawnego oraz tego samego stanu faktycznego. A ponieważ w toku postępowania głównego nastąpiła modyfikacja wniosku i zmiana stanu faktycznego, to właściwym było wystąpienie do organu uzgadniającego o kolejne uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia. Mimo, iż pierwsze postanowienie niefortunnie pozostaje nadal w aktach sprawy, to organ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody wydanej dla zmodyfikowanego przez wnioskodawcę wniosku uwzględnił jedynie drugie uzgodnienie, wydane po dokonanej zmianie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Jak wyjaśnił w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ I instancji, w dniu 20 kwietnia 2010 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął ujednolicony raport dla przedmiotowego przedsięwzięcia, który następnie na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 2 *ustawy Poś*, w związku z art. 153 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 *ustawy oos* został przekazany do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Choć organ nie wskazał literalnie w treści decyzji, które z postanowień wziął pod uwagę przy

procedowaniu, to jednak z treści uzasadnienia można jednoznacznie wynika, iż było nim postanowienie z dnia 1 czerwca 2010 r. Dlatego decyzja organu I instancji została prawidłowo wydana pod tym względem. Jak Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wykazał powyżej, jako iż nie można uznać, aby nastąpiła tożsamość sprawy ze sprawą już prawomocnie osądzoną, to nie uznaje się bezprzedmiotowości postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-834-1/10.EG i w konsekwencji utrzymuje się je w mocy niniejszą decyzją. Niniejszy organ nie może jednak odnieść się do części odwołania zaskarżającego postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 23 maja 2007 r., znak: ZNS.713-391-1/07/PN. Wyjaśnić bowiem należy, iż stało się ono ostateczne przed wejściem w życie *ustawy ooi* i nie podlega ocenie w trybie art. 142 *Kpa*. W związku z powyższym, odrębnym pismem przekazuje odwołanie do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

Odnosząc się natomiast do zarzutu nieuzasadnionego nałożenia rygoru natychmiastowej wykonalności, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie znalazł racjonalnych przyczyn, na podstawie których mógłby wstrzymać natychmiastowe wykonanie decyzji, nadane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska punktem 4 sentencji decyzji z dnia 29 kwietnia 2011 r. W toku postępowania odwoławczego nie stwierdzono przesłanek uzasadniających uchylenie decyzji I instancji, zaś wprowadzone zmiany nie będą wymagały przeprowadzenia postępowania dowodowego, zatem organ nie było obowiązany rozważać, czy zasadne jest wstrzymanie rygoru natychmiastowej wykonalności. Natomiast odnosząc się do uchwały 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r., należy stwierdzić, że faktycznie realizacja drogi ekspresowej S-2 w. Puławska – w. Lubelska została przesunięta na okres po roku 2013 jednak nie jest to przesłanką do uchylenia punktu 4 sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji: utrzymać w mocy decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-IL.4200.12.2011.JI, wraz z postanowieniem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-834-1/10.EG, jednocześnie zmieniając decyzję w niezbędnym zakresie.

Stronom postępowania przysługuje prawo wniesienia skargi w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji, do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54).

Otrzymuje:

1. Stanisław Dmuchowski
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych



Z upoważnienia
Dyrektora Ochrony Środowiska
Zca Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska

Piotr Otawski

