

STADIUM DOKUMENTACJI	KONCEPCJA PROGRAMOWA
NAZWA ZADANIA	BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-7 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	województwo: mazowieckie, powiat: warszawski, pruszkowski, piaseczyński, grójecki miasta i gminy: miasto stołeczne Warszawa Dzielnica Ursynów gmina Raszyn, gmina Lesznowola, gmina Piaseczno, gmina Tarczyn, gmina Grójec.
INWESTOR	 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa tel.: (+48 22) 564 06 00, fax.: (+48 22) 564 06 01
BRANŻA	DROGOWA
CZĘŚĆ (nazwa tomu)	TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA TOM 1/1 CZĘŚĆ OPISOWA

Autorzy opracowania

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Główny Projektant	inż. Jerzy Słabik	drogi	MAZ/0395/POOD/06	
Projektant	mgr inż. Katarzyna Wójcicka	drogi	MAZ/0006/POOD/07	
	inż. Robert Szczepanik	drogi	MAZ/0279/POOD/04	
	Paweł Błaziak			
	mgr inż. Sławomir Molak			
	mgr inż. Katarzyna Stypułkowska			
	mgr inż. Robert Koralnik			
	Mariusz Wasilewski			
	mgr inż. Michał Piórkowski			
Sprawdzający	mgr inż. Tadeusz Masiak	drogi	St – 128 / 86	

Luty 2015 r.

SPIS TREŚCI

WYKAZ ZAWARTOŚCI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ

AUTORZY KONCEPCJI PROGRAMOWEJ

OŚWIADCZENIE

1.	OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO	7
1.1.	Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego.	7
1.2.	Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego.	8
1.3.	Podział zadania inwestycyjnego na etapy.	8
1.4.	Podstawy opracowania.	8
2.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	11
2.1.	Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.	11
2.2.	Charakterystyka zieleni istniejącej.....	11
2.3.	Zagospodarowanie terenu przyległego	12
3.	ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE.....	14
3.1.	Warunki wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.....	14
3.2.	Warunki wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.....	18
3.3.	Warunki środowiskowe terenu.....	28
3.4.	Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu.	30
3.5.	Warunki geologiczne terenu.	31
4.	UKSZTAŁTOWANIE TRASY DROGOWEJ.	32
4.1.	Układ komunikacyjny	32
4.2.	Ukształtowanie terenu i zieleni	32
5	PROJEKTOWANE OBIEKTY I URZĄDZENIA BUDOWLANE.	34
5.1	Obiekty drogowe.....	34
5.1.1	<i>Podstawowe parametry techniczne</i>	34
5.1.2	<i>Przebieg trasy w planie</i>	35
5.1.3	<i>Przebieg trasy w profilu podłużnym</i>	36
5.1.4	<i>Przebieg trasy w przekroju normalnym</i>	36
5.1.5	<i>Węzły</i>	37
5.1.6	<i>Konstrukcja nawierzchni</i>	39
5.1.7	<i>Drogi poprzeczne</i>	43
5.1.8	<i>Drogi lokalne i dojazdowe - obsługa terenu przyległego</i>	45
5.1.9	<i>Pasy technologiczne</i>	47
5.2	Wyposażenie techniczne drogi ekspresowej.....	48
5.2.1	<i>Urządzenia odwadniające</i>	48
5.2.2	<i>Miejsca Obsługi Podróżnych</i>	48
5.2.3	<i>Obwód utrzymania drogi</i>	48
5.2.4	<i>Urządzenia oświetlenia</i>	49
5.2.5	<i>Urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu</i>	50
5.3	Remont istniejącej drogi krajowej nr 7.....	50
5.4	Obiekty inżynierskie.....	51
5.5	Urządzenia infrastruktury technicznej	60
5.5.1	<i>Urządzenia gazowe</i>	60
5.5.2	<i>Urządzenia wodociągowo – kanalizacyjne</i>	64
5.5.3	<i>Urządzenia energetyczne</i>	66
5.5.4	<i>Urządzenia teletechniczne</i>	69
5.5.5	<i>Urządzenia wodnych melioracji podstawowych i szczegółowych</i>	70
6	ZGODNOŚĆ PRZEDSTAWIONYCH ROZWIĄZAŃ Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI.....	71
7.	OPINIE, STANOWISKA, UZGODNIENIA, POZWOLENIA I WARUNKI	65
8.	UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA Z IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA.....	323

WYKAZ ZAWARTOŚCI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ

Tom 1	CZĘŚĆ OGÓLNA
Tom 1/1	CZĘŚĆ OPISOWA
Tom 1/2	CZĘŚĆ RYSUNKOWA
Tom 1/3	WIELOKRYTERIALNA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARIANTÓW
Tom 1/4	DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA
Tom 2	CZĘŚĆ TECHNICZNA
Tom 2/1	OBIEKTY DROGOWE
Tom 2/1A	OBIEKTY DROGOWE - CZĘŚĆ 1
Tom 2/1B	OBIEKTY DROGOWE - CZĘŚĆ 2
Tom 2/1C	OBIEKTY DROGOWE - CZĘŚĆ 3
Tom 2/2	OBIEKTY INŻYNIERSKIE
Tom 2/3	SYSTEM ODWODNIENIA
Tom 2/4	BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA - SIEĆ WN 220 kV i 110 kV
Tom 2/4A	KOLIZJE Z SIĘCIĄ WN 220 kV - PSE - CENTRUM S.A.
Tom 2/4B	KOLIZJE Z SIĘCIĄ WN 110 kV - RWE STOEN OPERATOR Sp. z o.o.
Tom 2/4C	KOLIZJE Z SIĘCIĄ WN 110 kV - PGE DYSTRYBUCJA S.A. - ODDZIAŁ WARSZAWA
Tom 2/4D	KOLIZJE Z SIĘCIĄ WN 110 kV - PGE DYSTRYBUCJA S.A. - ODDZIAŁ SKARŻYSKO - KAMIENNA
Tom 2/5	BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA - SIEĆ SN i NN
Tom 2/6	BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA - BUDOWA OŚWIETLENIA
Tom 2/7	BRANŻA SANITARNA - SIEĆ WODOCIĄGOWA
Tom 2/8	BRANŻA SANITARNA - KANALIZACJA DESZCZOWA I KANALIZACJA SANITARNA
Tom 2/9	BRANŻA SANITARNA - SIEĆ GAZOWA
Tom 2/10	BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA
Tom 2/10A	KOLIZJE Z SIECIĄ TELETECHNICZNĄ
Tom 2/10B	BUDOWA KANALIZACJI KABLOWEJ DLA SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM
Tom 2/11	BRANŻA MELIORACYJNA
Tom 2/12	OBWÓD UTRZYMANIA DROGOWEGO "ZAMIENIE"
Tom 3	KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU
Tom 4	ANALIZY I PROGNOZY RUCHU
Tom 5	CZĘŚĆ EKONOMICZNA
Załączniki	DOKUMENTACJA GEOLOGICZNO - INŻYNIERSKA
	DOKUMENTACJA HYDROGEOLOGICZNA
	DOKUMENTACJA BADAŃ PODŁOŻA GRUNTOWEGO
	OPINIA GEOTECHNICZNA

AUTORZY KONCEPCJI PROGRAMOWEJ

Branża/Opracowanie	Funkcja	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
-	Główny Projektant	inż. Jerzy Stabik	MAZ/0395/POOD/06	
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Katarzyna Wójcicka	MAZ/0006/POOD/07	
		inż. Robert Szczepanik	MAZ/0279/POOD/04	
	Opracowujący	Paweł Błaziak		
		mgr inż. Sławomir Molak		
		mgr inż. Katarzyna Stypułkowska		
		mgr inż. Robert Koraliński		
		Mariusz Wasilewski		
		mgr inż. Michał Piórkowski		
Sprawdzający	mgr inż. Tadeusz Masiak	St - 128 / 86		
MOSTOWA	Projektant	mgr inż. Zbigniew Stawinoga	263/DOŚ/07	
		mgr inż. Waldemar Trojnar	16/2001	
	Opracowujący	mgr inż. Michał Konkolewski		
		mgr inż. Michał Malewski		
		mgr inż. Jan Seifert		
		inż. Szymon Skrzyszewski		
		Piotr Wawryk		
		mgr inż. Grzegorz Żygadło		
Sprawdzający	mgr inż. Andrzej Mika	120/2000		
ELEKTRO-ENERGETYCZNA	Projektant	mgr inż. Renata Kurka	148/84/Pw	
		mgr inż. Michał Kosturek	MAP/0039/POOE/09	
	Opracowujący	mgr inż. Michał Skrzypczak		
		mgr inż. Jakub Ingot		
		mgr inż. Tomasz Witczak		
		mgr inż. Stanisław Nowak		
	Sprawdzający	mgr inż. Krzysztof Wojcieszak	533/PW/94	
mgr inż. Kazimierz Wygoda		BPP.Upr.66/80		
ODWODNIENIE/ SANITARNA/ MELIORACYJNA	Projektant	mgr inż. Ewa Wilhelmi	MAZ/0164/POOS/05	
		mgr inż. Janusz Skiba	PDK/0111/POOS/08	
		mgr inż. Hanna Fiedler - Krukowicz	07/2004	
	Opracowujący	mgr inż. Katarzyna Michalek		
		mgr inż. Dariusz Czapski		
		inż. Maciej Śledziński		
		Maciej Wiatrak		
		Michał Kowalski		
Sprawdzający	mgr inż. Krzysztof Pajura	PDK/0007/POOS/08		
	mgr inż. Elżbieta Stojak	GP.IV-8388/285/77		
TELEKOMUNIKACYJNA	Projektant	mgr inż. Grzegorz Giermakowski	DTK-WSB/02477/04/U	
	Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Grzesiak	266/2/94	
ARCHITEKTURA	Projektant	mgr inż. arch. Przemysław Flaga	44/2000	
	Sprawdzający	mgr inż. arch. Magdalena Kowalczyk	009/2012	
ORGANIZACJA RUCHU	Projektant	mgr inż. Katarzyna Wójcicka	MAZ/0006/POOD/07	
		mgr inż. Joanna Flasińska	LUB/0216/PWOD/05	
	Opracowujący	Mariusz Wasilewski		
ANALIZA EKONOMICZNA	Opracowujący	Mgr inż. Bogdan Mpika		

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że:

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 na odcinku węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca

została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Główny Projektant



inż. Jerzy Stabik

UPRAWNIENIA BUDOWLANE NR MAZ/0395/POOD/06
 DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANYMI
 BEZ OGRANICZEŃ W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ

Branża	Funkcja	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Katarzyna Wójcicka	MAZ/0006/POOD/07	
		inż. Robert Szczepanik	MAZ/0279/POOD/04	
	Sprawdzający	mgr inż. Tadeusz Masiak	St - 128 / 86	
MOSTOWA	Projektant	mgr inż. Zbigniew Stawinoga	263/DOŚ/07	
		mgr inż. Waldemar Trojnar	16/2001	
	Sprawdzający	mgr inż. Andrzej Mika	120/2000	
ELEKTRO-ENERGETYCZNA	Projektant	mgr inż. Renata Kurka	148/84/Pw	
		mgr inż. Michał Kosturek	MAP/0039/POOE/09	
	Sprawdzający	mgr inż. Krzysztof Wojcieszak	533/PW/94	
		mgr inż. Kazimierz Wygoda	BPP.Upr.66/80	
ODWODNIENIE/ SANITARNA/ MELIORACYJNA	Projektant	mgr inż. Ewa Wilhelmi	MAZ/0164/POOS/05	
		mgr inż. Janusz Skiba	PDK/0111/POOS/08	
		mgr inż. Hanna Fiedler - Krukowicz	07/2004	
	Sprawdzający	mgr inż. Krzysztof Pajura	PDK/0007/POOS/08	
		mgr inż. Elżbieta Stojak	GP.IV-8388/285/77	
TELEKOMUNIKACYJNA	Projektant	mgr inż. Grzegorz Giermakowski	DTK-WSB/02477/04/U	
	Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Grzesiak	266/2/94	
ARCHITEKTURA	Projektant	mgr inż. arch. Przemysław Flaga	44/2000	
	Sprawdzający	mgr inż. arch. Magdalena Kowalczyk	009/2012	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

1.1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego.

Przedmiotem inwestycji jest: **„Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.**

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego w powiatach: warszawskim, pruszkowskim, piaseczyńskim oraz grójeckim; na terenie dzielnicy Ursynów miasta stołecznego Warszawy; na obszarze gmin: Raszyn, Lesznowola, Piaseczno, Tarczyn, Grójec.

Początek opracowania zlokalizowany jest w km 0+300.00 na włączeniu w istniejącą dwujezdniową drogę ekspresową w obszarze węzła „Lotnisko” zrealizowanego w ramach inwestycji pn. „ Budowa drogi ekspresowej S2 od węzła Konotopa do węzła Puławska wraz z odcinkiem drogi ekspresowej łączącej węzeł Lotnisko z węzłem MPL Okęcie i węzłem Marynarska”. Koniec opracowania znajduje się w km 29+622.61 na początku obwodnicy Grójca w ciągu istniejącej drogi ekspresowej S-7.

W ramach niniejszej inwestycji planuje się:

- budowę dwóch jezdni drogi ekspresowej,
- budowę sześciu węzłów drogowych: „Zamienie”, „Lesznowola”, „Antoninów”, „Złotokłós”, „Tarczyn Północ”, „Tarczyn Południe”.
- przebudowę odcinków dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych kolidujących z drogą ekspresową,
- budowę dróg dojazdowych, równoległych do drogi ekspresowej, zapewniających obsługę komunikacyjną terenom przyległym do drogi ekspresowej,
- budowę mostów i wiaduktów w miejscach skrzyżowań drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową, kolejową, rzekami oraz ze szlakami migracji zwierząt,
- budowę przepustów w miejscach kolizji drogi ekspresowej z istniejącą siecią rowów melioracyjnych oraz szlakami migracji zwierząt, a także przepustów związanych z systemem odwodnienia drogi,
- budowę systemu odwodnienia drogi - rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, drenaż w pasie dzielącym itp. ,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu – oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery energochłonne, stacje pogodowe, znaki zmiennej treści itp.,
- budowę oświetlenia drogi w rejonie węzłów drogowych, obiektach MOP i OUD

- budowę urządzeń ochrony środowiska – ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, pasy zieleni izolacyjnej, ogrodzenia itp.,
- przebudowę i zabezpieczenie kolizji z urządzeniami infrastruktury technicznej, - sieci energetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne.

1.2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego.

Do podstawowych celów inwestycji należą:

- usprawnienie ruchu tranzytowego na kierunku północ-południe relacji Warszawa – Kraków – granica południowa państwa,
- usprawnienie funkcjonowania ruchu dla miasta Warszawy i okolic, kumulujące bardzo duże natężenia ruchu,
- poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu na jednej z najważniejszych dróg w kraju oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych o istotnym znaczeniu również w połączeniach międzynarodowych
- umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi ekspresowej S-7,.

1.3. Podział zadania inwestycyjnego na etapy.

Przewiduje się realizację zadania inwestycyjnego w podziale na trzy odcinki:

- odcinek A – od km 0+300,00 do km 6+936,10 - (długość odcinka 6,64 km)
- odcinek B – od km 6+936,10 do km 21+737,56 - (długość odcinka 14,80 km)
- odcinek C – od km 21+737,56 do km 29+622,61 - (długość odcinka 7, 89 km)

1.4. Podstawy opracowania.

Podstawą opracowania jest Umowa nr 209/2012 zawarta w dniu 31.12.2012r. pomiędzy Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad a JACOBS Polska Sp. z o.o., al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Koncepcję programową opracowano na podstawie:

Dokumentów stanowiących załącznik do Umowy:

- Opis Przedmiotu Zamówienia wraz z załącznikami będący załącznikiem do umowy,

Dotychczasowych opracowań i dokumentów:

- Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. „Eurostrada” 04.2008

- Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. „Eurostrada” 01.2010
- Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia inwestycyjnego pn.: Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. „Euroekspert Biuro Konsultingowo – Doradcze dr inż. Jacek Seweryński” 02.2010
- Projekt budowlany i wykonawczy drogi ekspresowej S2 od węzła Konotopa do węzła Puławska wraz z odcinkiem drogi ekspresowej łączącej węzeł Lotnisko z węzłem MPL Okęcie i węzłem Marynarska. „DHV Polska” 10.2008
- Protokół nr 7/2007 z dnia 20.11.2007 r. z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Dyrektorze Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
- Protokół nr 9/2008 z dnia 29.04.2008 r. z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad.
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak WOOS-II.4200.11.2011.TS z dnia 22.04.2011 r..
- Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOS-idk.4200.8.2011.aj.11 z dnia 21.12.2011 r..

Opracowań i ustaleń wykonanych w trakcie realizacji zadania:

- Map numerycznych do celów projektowych w skali 1:1000 wzdłuż projektowanej trasy.
- Prognoz i analiz ruchu.
- Dokumentacji geologiczno – inżynierskiej i hydrogeologicznej.
- Inwentaryzacji, pomiarów i obserwacji przeprowadzonych w terenie.
- Ustaleń podjętych na radach technicznych odbywających się u Inwestora.

Przepisów formalno – prawnych dotyczących projektowanej inwestycji:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2006 nr 156 poz. 1118 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U.07.19.115 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. Nr 80 poz. 721 z późn. zm.),

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. nr 25/2008, poz. 150, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz. 1227),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, (Dz. U. nr 92, poz. 880, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (tekst jednolity Dz. U nr 239/2005, poz. 2019, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 17.05.1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U.05.240.2027, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63 poz. 735),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.12.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 220 poz. 2181, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826),
- Rozporządzenie 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),

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.

W istniejącym pasie drogowym drogi krajowej nr 7 znajdują się dwie jezdnie dwupasowe o zmiennej szerokości rozdzielone pasem dzielącym. Droga jest ogólnodostępna, obecnie sklasyfikowana jako GP. Przebiega po terenie nizinnym, sąsiadując z zabudową o charakterze podmiejskim, częściowo zagrodową i rolniczą. Skrzyżowania z drogami poprzecznymi realizowane są wyłącznie w poziomie terenu.

2.2. Charakterystyka zieleni istniejącej.

Projektowany odcinek drogi przebiega głównie przez tereny upraw rolnych, łąk i nieużytków. Roślinność wysoka występuje tu przeważnie w postaci zadrzewień i zakrzewień śródpolnych, zarośli wzdłuż rowów melioracyjnych i cieków, zieleni drogowej w postaci drzew wzdłuż dróg istniejących przecinanych przez projektowaną drogę oraz w nielicznych przypadkach w postaci zieleni urządzonej ogrodów przydomowych. Występująca tu roślinność wysoka składa się głównie z kilku gatunków. W przypadku zadrzewień śródpolnych dominują sosna pospolita (*Pinus sylvestris*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), topola osika (*Populus tremula*), grusza polna (*Pyrus pyraeaster*), dąb szypułkowy (*Quercus robur*), klon jesionolistny (*Acer negundo*), wierzba iwa (*Salix caprea*), głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*) i leszczyna pospolita (*Corylus avellana*). Zarośla przy ciekach charakteryzują się występowaniem przede wszystkim olszy czarnej (*Alnus glutinosa*), wierzby białej (*Salix alba*) oraz topoli osiki (*Populus tremula*). Zadrzewienia przydrożne składają się w głównej mierze z klonu zwyczajnego (*Acer platanoides*), dębu szypułkowego (*Quercus robur*), robinii białej (*Robinia pseudoacacia*), jesionu wyniosłego (*Fraxinus excelsior*), jesionu pensylwańskiego (*Fraxinus pennsylvanica*) a także z różnych gatunków topoli (*Populus sp.*).

Ponadto w rejonie projektowanej drogi występuje kilka niewielkich kompleksów leśnych należących zarówno do Skarbu Państwa (będących w zarządzie Lasów Państwowych), jak i mających właścicieli prywatnych. Lasy te w zdecydowanej większości zbudowane są z sosny pospolitej (*Pinus sylvestris*). Miejscami występują również oddziały leśne złożone z olchy czarnej (*Alnus glutinosa*) oraz brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*). Największe kompleksy leśne w rejonie drogi znajdują się w rejonie km 13+400 – 14+100, 21+000 – 21+500 oraz 22+050 – 22+550.

Końcowy odcinek drogi na terenie gmin Tarczyn i Grójec, przechodzi przez obszary wielkopowierzchniowych sadów towarowych. Taki typ roślinności zdecydowanie dominuje w

krajobrazie tego regionu. Sady składają się przede wszystkim z niskopiennych, handlowych odmian jabłoni (*Malus domestica* ssp.).

2.3. Zagospodarowanie terenu przyległego

Projektowana droga przebiega po nowym terenie zagospodarowanym głównie rolniczo oraz przez Lasy Państwowe omijając większe skupiska zabudowy. Projektowana trasa przecina następujące drogi publiczne:

Lp.	Nazwa drogi (Nr drogi)	Funkcja drogi w sieci drogowej	km przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S-7	Klasa drogi
1	ul. Sporna	droga gminna	0+744.67	Z
2	ul. Baletowa	droga powiatowa	1+161,99	Z
3	ul. Dawidowska	droga powiatowa	2+969.03	Z
4	ul. Wróbelka	droga gminna	3+287.68	D
5	ul. Raszyńska (DP 2842W)	droga powiatowa	4+039.99	Z
6	ul. Nadarzyńska	droga gminna	4+309.10	D
7	ul. Rumiankowa	droga gminna	5+411.71	D
8	ul. Krasickiego (DP 2843W)	droga powiatowa	5+511.19	Z
9	ul. Słoneczna (DW 721)	droga wojewódzka	6+779.94	G
10	ul. Borowa	droga gminna	7+364,39	L
11	ul. Przyleśna	droga gminna	7+584,45	L
12	ul. Żwirowa (DP 2840W)	droga powiatowa	8+641.56	Z
13	ul. Zielona	droga gminna	9+400,00	L
14	ul. Gościniec (DP 2839W)	droga powiatowa	11+013.12	Z
15	ul. Dobrych sąsiadów	droga gminna	12+118,29	D
16	ul. Traktowa	droga gminna	12+954,57	L
17	UL. Łanowa	droga gminna	15+039.97	L
18	ul. Mrokowska (DP 2846W)	droga powiatowa	16+229.63	Z
19	ul. Szczakowska	droga gminna	17+055.55	L
20	ul. Piaseczyńska	droga gminna	18+837.26	Z
21	ul. Długa	droga gminna	19+771.95	L
22	ul. Piaseczyńska (DW 876)	droga powiatowa	21+057.82	Z
23	ul. Spacerowa	droga gminna	21+362.34	D
24	ul. Działkowa	droga gminna	21+733.86	D

Lp.	Nazwa drogi (Nr drogi)	Funkcja drogi w sieci drogowej	km przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S-7	Klasa drogi
25	ul. Warszawska	droga gminna	22+513.03	L
26	ul. Słoneczna	droga gminna	22+913.57	D
27	ul. Główna (DP 2837W)	droga powiatowa	23+540.21	Z
28	ul. Warszawska (DK7)	droga krajowa	24+414.17	GP
29	ul. Słoneczna	droga gminna	24+998.18	D
30	ul. Pawłowicka (DP 2851W)	droga powiatowa	24+304.54	Z
31	ul. A. i W. Górskich	droga gminna	25+644.56	L
32	ul. Graniczna	droga gminna	25+704.73	L
33	ul. Słoneczna	droga gminna	28+513.52	L
34	ul. Spacerowa/Leśna	droga gminna	29+349.81	L

Trasa przecina następujące cieki:

L.P	km przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S-7	Nazwa cieku
1	2+695	Rów R-65
2	5+735	Rów 7
3	6+559	Rów 6
4	7+334	Rów 6D
5	7+810	Rów 18
6	7+655	Kanał Piaseczyński
7	9+470	Rów B
8	10+048	Rów BN1
9	11+270	Rów A-6
11	11+440	Rów A
12	13+660	Rów G-35
13	13+925	Rów M (Struga)
14	14+060	Rów 2
15	15+145	Rów BN2
16	16+460	Rów melioracyjny
17	17+330	Rzeka Głuskówka
18	17+570	Rów G2
19	18+467	Rów G2/1
20	18+147	G1/1
21	18+980	Rów G1

L.P	km przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S-7	Nazwa cieku
22	19+200	Rów G5
23	21+295	Rzeka Tarczynka
24	23+032	Rów R-8
25	25+121	Rów J-47
26	27+514	Rów R-L5
27	28+419	Rów R-L6

Ponadto projektowana droga ekspresowa przecina sieci infrastruktury technicznej:

- linie elektroenergetyczne niskiego, średniego i wysokiego napięcia oraz oświetlenie uliczne,
- linie telekomunikacyjne,
- wodociągi,
- gazociągi,

3. ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE.

3.1. Warunki wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

W zakresie uwarunkowań wynikających z dokumentów obowiązujących na poziomie gmin przeanalizowano zapisy Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP). Informacje dotyczące powyższych dokumentów planistycznych przedstawiono w tabelach poniżej.

L.p.	Miejscowość / Obszar	Uchwała MPZP	Orientacyjny kilometrąz drogi S7 z obowiązującym MPZP	Uwagi	Przeznaczenie terenu
1.	M. St. Warszawa	UCHWAŁA Nr XC/2663/2010 RADY MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY z dnia 23 września 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Zachodniego Pasma Pyrskiego w rejonie ulicy Krasnowolskiej.	0+000 – 0+760	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Teren trasy ekspresowej N-S 3KD-S (szerokość trasy w l. rozgr. 70,0-100,0 m)

L.p.	Miejscowość / Obszar	Uchwała MPZP	Orientacyjny kilometrąz drogi S7 z obowiązującym MPZP	Uwagi	Przeznaczenie terenu
2.	Gmina Raszyn/ Dawidy, Dawidy Bankowe, Łady, Podolszyn Nowy	UCHWAŁA Nr XXXVI/647/09 RADY GMINY RASZYN z dnia 10 września 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części terenów położonych we wsiach Dawidy, Dawidy Bankowe, Łady, Podolszyn Nowy - obszar II.	1+680 – 1+820 2+350 – 2+400	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7	- Tereny rolnicze 2R1; - Zakaz lokowania reklam, wszelkiej zabudowy ze względu na docelową realizację dróg w tym Trasy N-S.
3.	Gmina Lesznowola/Nowa Wola, Zgorzała	UCHWAŁA Nr 332/XXVI/2013 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla części obrębu Nowa Wola i Zgorzała etap I.	2+400 – 6+500	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Teren drogi ekspresowej KDS (szerokość trasy w liniach rozgraniczających na terenie obowiązującego planu zmienna, 51 - 76 m); - Tereny usług 29U (w pobliżu obiektu WD-4); - Tereny usług 24U, 25U, 26U (tereny pod węzeł Zamienie)
4.	Gmina Lesznowola/Nowa Wola, Zgorzała	UCHWAŁA Nr 58/VII/2003 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 16 kwietnia 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla części wsi Nowa Wola i Zgorzała - etap III.	6+500 – 6+780	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7	- Tereny mieszkaniowo-usługowe: 22UM, 23UM, 24UM, 27UM, 28UM, 29UM, 30UM, 31UM; - Tereny mieszkalnictwa jednorodzinne 32MN
5.	Gmina Lesznowola/Nowa Wola, Zgorzała	UCHWAŁA Nr 779/LXIII/2002 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 4 października 2002 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla wsi Nowa Wola i Zgorzała - etap IV.	5+700 – 6+200	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7	- Tereny działalności gospodarczej 9UPST; - Tereny usługowo – mieszkaniowe 18U/M, 19U/M

L.p.	Miejscowość / Obszar	Uchwała MPZP	Orientacyjny kilometrąz drogi S7 z obowiązującym MPZP	Uwagi	Przeznaczenie terenu
6.	Gmina Lesznowola/ części obrębu Lesznowola i Kolonia Lesznowola	UCHWAŁA Nr 121/X/2011 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 29 listopada 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla części obrębu Lesznowola i Kolonia Lesznowola.	6+780 – 7+350	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Teren drogi ekspresowej 1KDS, (szerokość jezdni zmienna zalecana 2 x 3,5m lub 3x3,5m + 2,5m pas awaryjny + droga serwisowa jednostronna (6m)); - Tereny wytwórczości, składów i usług z zielenią towarzyszącą 10UST (ok. km 7+300)
7.	Gmina Lesznowola/ części obrębu Wilcza Góra	UCHWAŁA Nr 122/X/2011 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla części obrębu Wilcza Góra.	7+350 – 8+600	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Teren drogi ekspresowej 1KDS, (szerokość jezdni zmienna zalecana 2 x 3,5m lub 3x3,5m + 2,5m pas awaryjny + droga serwisowa jednostronna (6m)); Dodatkowo częściowe zajęcie terenów: - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usług 4M/U - tereny usług oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 7U/M, 8U/M, - tereny wytwórczości, składów i usług z zielenią towarzyszącą 11UST - tereny wytwórczości, przemysłu, składów, przetwórstwa rolniczego, usług, w tym usług komunikacyjnych i obsługi rolnictwa 13 UPST14 UPST
8.	Miasto i Gmina Piaseczno/ część wsi Bobrowiec	UCHWAŁA 1123/XLVI/2006 RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 31.01.2006r w sprawie uchwalenia miejscowego planu	7+580 – 7+620	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7	- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 1MN

L.p.	Miejscowość / Obszar	Uchwała MPZP	Orientacyjny kilometrąz drogi S7 z obowiązującym MPZP	Uwagi	Przeznaczenie terenu
		zagospodarowania przestrzennego części wsi Bobrowiec.			
9.	Miasto i Gmina Piaseczno/ część wsi Bobrowiec	UCHWAŁA Nr 1247/XLII/2009 RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 16.12.2009r w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Bobrowiec.	8+450 – 8+680	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7	- Drogi publiczne klasy drogi zbiorczej 1KDZ; - Tereny usług 1U
10.	Gmina Lesznowola/ część obrębu Władysławów	UCHWAŁA Nr 123/X/2011 RADY GMINY LESZNOWOLA z dnia 29 listopada 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lesznowola dla części obrębu Władysławów	8+570 – 9+780	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Teren drogi ekspresowej 1KDS, (szerokość jezdni zmienna zalecana 2 x 3,5m lub 3x3,5m + 2,5m pas awaryjny + droga serwisowa jednostronna (6m))
11.	Miasto Piaseczno / wieś Wola Gołkowska	UCHWAŁA Nr 329/XIX/99 r. RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 29.12.1999 r. w sprawie Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego części terenu wsi Wola Gołkowska II	11+020 – 11+260	Uchwała nie uwzględnia budowy drogi ekspresowej S7 (rezerwa terenu w SUIKZP)	- Tereny zabudowy mieszkaniowej ekstensywnej jednorodzinnej wraz z towarzyszącymi usługami 3MN; - Tereny zabudowy zagrodowej MR; - Tereny rolne R.
12.	Miasto Piaseczno / część wsi Antoninów- Mieszkowo	UCHWAŁA Nr 1403/XLVII/2010 RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Antoninów - Mieszkowo.	12+660 – 12+720	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku część pasa drogi	- Tereny dróg publicznych klasy drogi ekspresowej 1KDS, 2KDS.
13.	Miasto Piaseczno / część wsi Szczaki	UCHWAŁA Nr 874/XXIX/2008 RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Szczaki.	15+110 – 15+410	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	- Tereny dróg publicznych klasy drogi ekspresowej 1KDS, (minimalna szerokość w liniach rozgraniczających (m) 90 m oraz część węzła komunikacyjnego położonego częściowo poza granicami planu); - Teren usług 4U
14.	Miasto Piaseczno / część wsi	UCHWAŁA Nr 117/VII/2011 RADY	15+410 – 16+230	Uchwała uwzględnia budowę	- Tereny dróg publicznych - ulica

L.p.	Miejscowość / Obszar	Uchwała MPZP	Orientacyjny kilometraż drogi S7 z obowiązującym MPZP	Uwagi	Przeznaczenie terenu
	Złotokłos	MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 20 kwietnia 2011 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Złotokłos.		drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających	ekspresowa KDS1, KDS2, KDS3
15.	Miasto Piaseczno / część wsi Szczaki	UCHWAŁA Nr 315/XV/2003 RADY MIEJSKIEJ W PIASECZNIE z dnia 23 października 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Szczaki gmina Piaseczno.	16+230 – 17+100	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających (częściowa zgodność przebiegu)	- Ustala się północno - zachodnia granice planu jako pokrywającą się z południowo - wschodnią linią rozgraniczającą drogi ekspresowej; - Dodatkowo zajęcie części terenu usług i działalności gospodarczej nieuciążliwej 1U.
16.	Gmina Tarczyn	UCHWAŁA Nr XX/147/03 RADY MIEJSKIEJ W TARCZYNIE z dnia 30 grudnia 2003 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Tarczyn, pow. Piaseczno, woj. mazowieckie.	16+990 – 26+740	Uchwała uwzględnia budowę drogi ekspresowej S7 poprzez wskazanie na rysunku orientacyjnych linii rozgraniczających (zgodność przebiegu na odcinku 16+990 – 19+000, na dalszym odcinku zmiana przebiegu projektowanej trasy względem MPZP)	- W km 16+990 – 19+000 przebieg projektowanej drogi zgodny z MPZP (KDK1 i KDK2); - Dalszy odcinek projektowana droga zajmuje: Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; Tereny zabudowy zagrodowej; Tereny promocji gospodarczej; Tereny upraw rolnych; Tereny lasów i dolesień

3.2. Warunki wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

W zakresie wymagań narzucanych na drodze decyzji administracyjnych zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak WOOS-II.4200.11.2011.TS z dnia 22.04.2011r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie określił warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia a w szczególności:

- warunki prowadzenia robót, organizacji na placu budowy, organizacji i lokalizacji zaplecza budowy oraz dróg dojazdowych,

- wymagania dotyczące sposobu i okresu wycinki drzew oraz ochrony drzew przeznaczonych do adaptacji,
- wymagania dotyczące terminu rozpoczęcia inwestycji w zakresie prac związanych ze zdjęciem warstwy humusu oraz prac z użyciem ciężkiego sprzętu,
- wymagania dotyczące dopuszczalnych okresów prowadzenia poszczególnych prac tj. zasypywanie zbiorników oraz prowadzenie robót w rejonie zabudowy mieszkaniowej,
- wymagania dotyczące prac konserwacyjnych i utrzymaniowych na etapie eksploatacji drogi,
- wymagania dotyczące zakresu i okresu prowadzenia monitoringu na etapie eksploatacji drogi,
- wymagania dotyczące analizy porealizacyjnej.

W decyzji określono również wytyczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, m.in. w zakresie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, lokalizacji i parametrów obiektów o funkcji przejść dla zwierząt, ogrodzenia drogi oraz nasadzeń zieleni.

Zapisy decyzji dotyczące fazy realizacji przedsięwzięcia (pkt. 2 decyzji):

- 2.1 *Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych.*
- 2.2 *Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować z dala od:*
 - 2.2.1 *dolin rzek i innych cieków powierzchniowych,*
 - 2.2.2 *obszarów chronionych, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.:*
 - 2.2.2.1 *poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu na odcinkach: od km 7+350 do km 7+700, od km 12+900 do km 16+300, od km 21+050 do km 22+050,*
 - 2.2.2.2 *poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki na odcinku od km 26+700 do km 29+311,*
 - 2.2.3 *siedlisk chronionych, o których mowa w załączniku I do Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG, tj.:*
 - 2.2.3.1 *poza siedliskiem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych 6410 - na odcinku od km 11+870 do km 11+930;*
 - 2.2.3.2 *poza siedliskiem łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 - na odcinkach: od km 13+888 do km 14+059, od km 18+375 do km 18+520, od km 17+395 do km 17+450, od km 21+253 do km 21+321,*
 - 2.2.4 *obszarów wrażliwych ze względu na stosunki wodne,*

- 2.2.5 terenów leśnych,
- 2.2.6 terenów sąsiadujących z zabudową mieszkaniową.
- 2.3 Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Natomiast na obszarach wskazanych w punkcie 2.2. lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań logistycznych umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
- 2.4 Prace budowlane prowadzić wyłącznie przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii odprowadzane będą na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo wodnego.
- 2.5 W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robot, w szczególności: odizolować teren inwestycji ogrodzeniem - szczególnie na odcinkach zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczając prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na pojazdy samochodowe, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie.
- 2.6 Teren przekształcony w wyniku robot budowlanych (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrehabilitować po ich zakończeniu.
- 2.7 Składować osobno warstwę ziemi próchnicznej zdejmowaną w trakcie robot, w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia lub zapewniający możliwość wykorzystania przez inne podmioty.
- 2.8 Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
- 2.9 W przypadku wystąpienia wycieku związków ropopochodnych podczas ewentualnej awarii ciężkiego sprzętu budowlanego zanieczyszczoną glebę zebrać i wywieźć w celu unieszkodliwienia lub przekazać do utylizacji uprawnionemu podmiotowi.
- 2.10 Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych koniecznym jest, aby wykonawca robot budowlanych posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
- 2.11 Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, a

- ponadto zostanie zapewniony ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robot budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacji Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.*
- 2.12 *Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności - drzew i krzewów. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.*
- 2.13 *Odpadowe masy roślinne (części zielone, kora, gałęzie, korzenie) rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom.*
- 2.14 *Z uwagi na obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), przeprowadzić poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, koniecznym jest dokonywać regularnych kontroli ornitologicznych terenu.*
- 2.15 *Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Niezbędną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem wegetacyjnym, tj. w terminie od września do lutego. Ponadto wycinka drzew winna być poprzedzona szczegółową inwentaryzacją - drzewa przewidziane do wycięcia trzeba szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione rośliny, zwierzęta i grzyby, a w przypadku ich zidentyfikowania podjąć działania wynikające z ochrony gatunkowej.*
- 2.16 *Przed przystąpieniem do wycinki drzew i robót ziemnych przenieść stanowisko pachnicy dębowej (*Osmodermia eremita*), kolidujące m.in. z terenem budowy przedsięwzięcia ok. km 12+950.*
- 2.17 *Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochrony zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.*
- 2.18 *Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające cieki i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z robot budowlanych.*

- 2.19 *Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych prowadzić poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów.*
- 2.20 *W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjąć działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy.*
- 2.21 *Drogę wyposażyć w biegnące o obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesziny mineralnej.*
- 2.22 *Ze względu na występowanie w km 11+200 obszarów chronionych w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowskiej, stanowiącego zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zaprojektować zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.*
- 2.23 *Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.*
- 2.24 *Zaplecze budowy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.*
- 2.25 *W ramach budowy MOP - dla stacji paliw i budynków gastronomicznych zaprojektować wykonanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych zaprojektować kanalizację technologiczną wyposażoną w zewnętrzny separator tłuszczu.*
- 2.26 *Zagospodarowując miejsca obsługi podróżnych zaprojektować zieleń izolacyjno - dekoracyjną.*
- 2.27 *Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6 do 22) przy użyciu maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej.*

Zapisy decyzji dotyczące fazy sporządzania projektu budowanego (pkt 3 decyzji):

- 3.1. Wykonać ekrany akustyczne w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
- na odcinku od km 0+740 do km 3+400 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi;
 - na odcinku od km 4+460 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;
 - na odcinku od km 7+500 do km 10+750 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;

- *na odcinku od km 10+750 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 13+370 do km 14+260 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 15+040 do km 16+150 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 16+250 do km 17+010 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 17+320 do km 20+300 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 20+540 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 21 + 180 do km 21+980 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 22+100 do km 23+830 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 25+190 do km 26+100 o wys. 8,0 m po stronie prawej drogi;*
 - *na odcinku od km 26+600 do km 27+460 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi,*
 - *na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie prawej drogi;*

 - *na odcinku od km 0+750 do km 1+700 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 3+020 do km 3+220 o wys. 4,5 in po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 3+200 do km 7+500 o wys. 6,0 in po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 7+500 do km 8+800 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 9+780 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 12+120 do km 12+600 o wys. 6,0 in po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 12+600 do km 13+000 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 15+700 do km 17+630 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 20+000 do km 21+060 o wys. 4,5 in po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 21 + 180 do km 21+980 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 23+710 do km 24+110 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 25+130 do km 26+400 o wys. 4,5 in po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 26+400 do km 26+600 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 26+600 do km 27+260 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi;*
 - *na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie lewej drogi.*
- 3.2. *W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.*
- 3.3. *Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.*
- 3.4. *Zaprojektować i wykonać następujące przejścia dla zwierząt:*
- 3.4.1. *przejście dla zwierząt dużych dołem zespolone z ciekim w km 23+000, o wys. min. 4,5 m*

i szer. min. 20,0 m;

3.4.2. przejścia dla zwierząt średnich w następujących lokalizacjach

- *przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 11+440, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;*
- *przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 13+925, o wys. min. 4,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 4,0 m;*
- *przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z rowem w km 17+330, o wys. min. 3,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;*
- *przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 21+295, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;*

3.4.3. przejścia dla zwierząt małych w następujących lokalizacjach:

- *przejście dla zwierząt małych w km 0+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 2+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 4+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 6+570, o wys. min. 2,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 8+000, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 8+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 8+860, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 9+470, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 11+220, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 15+880, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 17+570, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+380, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+970, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 19+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 20+050, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 27+520, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*
- *przejście dla zwierząt małych w km 28+740, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;*

3.4.4. przejścia dla płazów:

- *przejście dla płazów w km 7+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 7+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 11+270, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 11+880, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 11+980, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+300, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+400, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+500, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+600, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+700, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 12+800, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 13+450, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 13+550, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 13+680, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 13+780, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 14+090 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną, po stronie wschodniej przedsięwzięcia;*
- *przejście dla płazów w km 14+170 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;*
- *przejście dla płazów w km 14+260 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;*
- *przejście dla płazów w km 14+360 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną, po stronie wschodniej przedsięwzięcia;*
- *przejście dla płazów w km 15+140, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 15+280, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 15+420, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 15+650, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 15+750, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 17+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 18+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;*
- *przejście dla płazów w km 18+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m.*

3.4.5. Drogi serwisowe biegnące równoległe do projektowanej drogi ekspresowej na wysokości wyznaczonych przejść dla zwierząt i przepustów wyposażać w obiekty, o takich samych

parametrach technicznych, umożliwiające migrację zwierząt.

- 3.4.6. *Dla przejść wymienionych w pkt 3.4.1 i 3.4.2 zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające w miarę możliwości na odcinkach 300 - 500 m w każdą ze stron od osi projektowanego przejścia dla zwierząt. Ogrodzenia powinny mieć wysokość co najmniej 220 cm w terenach otwartych i 250 cm w terenach leśnych ze zmniejszającą się ku dołowi średnicą oczek. W celu ochrony herpetofauny oraz małych zwierząt należy zaprojektować odrębne wyгородzenie siatką o parametrach 5 mm x 5 mm i 50 cm wysokości (z „przewieszką”), w miarę możliwości na odcinkach 300 – 500 m od każdego przejścia w obie strony. Ogrodzenia winny być zakopywane na głębokość 40-60 cm.*
- 3.4.7. *W przypadku przejść dla dużych i średnich zwierząt zastosować obustronne osłony olśnieniowe (ekrany), o wysokości równej co najmniej wysokości ogrodzeń ochronnych oraz na długości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obydwu kierunkach.*
- 3.4.8. *Na odcinkach drogi, na których zostały zlokalizowane przejścia dolne, nie można stosować oświetlenia jezdni.*
- 3.4.9. *Konstrukcje przejść dolnych projektować w taki sposób, aby powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby, zaś docelowo roślinnością osłonową. Nie projektować przy wylotach przejść dla zwierząt obiektów technicznych, takich jak: schody, kładki, balustrady, przejścia techniczne itp.*
- 3.4.10. *W przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji betonowych przyczółków, maksymalnie je osłaniając.*
- 3.4.11. *Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.*
- 3.4.12. *W przypadku przejść dla zwierząt małych ogrodzenia muszą się łączyć w sposób szczelny z czołem lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przejścia.*
- 3.4.13. *Nie betonować skarp, a w sytuacjach braku innej możliwości umocnienia skarp, dopuszczalne jest stosowanie płyt betonowych dużej średnicy oczek (co najmniej 10,0 cm x 10,0 cm).*
- 3.4.14. *Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnię przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia prowadzić wyłącznie w sytuacjach koniecznych i stosować wówczas jedynie materiały naturalne. Nie stosować w tym celu gabionów oraz materiałów betonowych.*
- 3.4.15. *Naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą lokalizować w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznej krawędzi przejścia dużego oraz przejść średnich dla zwierząt.*
- 3.4.16. *W przypadku, gdy strefę dojścia do przejścia przecinają poprzeczne rowy*

- odwodnieniowe powinny być one skanalizowane na długości obejmującej całą strefę dojścia do przejść dużych i średnich, co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt w każdym kierunku, natomiast w sytuacji braku możliwości skanalizowania rowów zaprojektować skarpy o nachyleniu $< 1:3$ na wskazanych powyżej odcinkach.
- 3.4.17. Przy wylotach przejść dla dużych i średnich zwierząt umieścić większe głazy, w sposób uniemożliwiający przejazd pojazdów po powierzchni przejścia
- 3.4.18. Dno przepustów dla małych zwierząt pokryć warstwą ziemi mineralnej, w sposób umożliwiający utrzymanie wyrównanej powierzchni.
- 3.5. Nasadzenia zieleni dogęszczającej wykonywane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
- po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 24+600 do km 25+100, o długości 500 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+110, o długości 400 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie lewej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+170, o długości 460 m i szerokości min. 10 m.
- 3.6. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonać wygradzenia placów budowy, w celu uniemożliwienia migracji herpetofauny, w określonych lokalizacjach:
- wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 6+900 do km 7+250;
 - wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 11+000 do km 11+300;
 - wygradzenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 12+550 do km 12+700;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 15+100 do km 16+000;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 17+250 do km 17+650;
 - wygradzenie obustronne drogi na odcinku od km 17+950 do km 18+150;
 - wygradzenie po lewej stronie drogi na odcinku od km 27+550 do km 27+750.
- 3.7. Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwość ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.
- 3.8. Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi - obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony).
- 3.9. Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.

- 3.10. *Uwzględnić taką korektę lokalizacji obiektu WD26, by możliwe było poprowadzenie do niego drogi dojazdowej wzdłuż istniejącej ul. Słonecznej.*

Zapisy decyzji dotyczące fazy eksploatacji przedsięwzięcia (pkt 4 decyzji):

- 4.1. *W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt regularnie oczyszczać i konserwować, a ponadto przeprowadzać regularne kontrole szczelności wygradzeń;*
- 4.2. *Po rozpoczęciu eksploatacji przeprowadzić co najmniej pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport powinien być przedkładany do właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.*
- 4.3. *Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesiny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie tych urządzeń.*
- 4.4. *Na odcinkach drogi ekspresowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony obiektów mostowych, a także po 100 m z każdej strony przejść dla zwierząt, zakazać stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności.*
- 4.5. *Przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący: hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gospodarki ściekowej (pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odziomka).*

Zapisy decyzji dotyczące obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie (pkt 5 decyzji):

- 5.1. *Emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo - wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania,*
- 5.2. *Efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4 niniejszego postanowienia. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.*

3.3. Warunki środowiskowe terenu.

Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski, analizowany odcinek drogi S-7 położony jest w prowincji Niż Środkowoeuropejski, podprowincji Niziny Środkowopolskie, regionie Nizina Środkowomazowiecka i mezoregionie Równina Warszawska.

Obszar, w którym przebiega projektowana inwestycja położony jest w dorzeczu Wisły. Poszczególne gminy na przebiegu inwestycji należą do następujących zlewni:

- gmina Raszyn – zlewnia Bzury,
- gmina Lesznowola – zlewnia Utraty i Jeziorki,
- gminy Piaseczno, Tarczyn i Grójec – zlewnia Jeziorki,

W rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód powierzchniowych ani granice stref ochronnych tych ujęć. Większość rzek prowadzi wody klasy czystości IV i V, tj. niezadawalającej oraz złej jakości.

Budowę geologiczną badanego terenu tworzą utwory czwartorzędowe z dominacją piasków oraz mułków wodnolodowcowych z dużymi płatami gliny zwałowej. Doliny rzeczne wypełnione są natomiast piaskami rzecznyymi, piaskami humusowymi, a miejscami występują mady i torfy. W rejonie badań wody podziemne występują w utworach czwartorzędowych i trzeciorzędowych. Inwestycja znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP 215A). Wody poziomu czwartorzędowego charakteryzują się średnią oraz złą jakością. Związane jest to z tym, że poziom ten posiada znikomą izolację i dodatkowo w regionie występują ogniska zanieczyszczeń. W związku z powyższym stopień zagrożenia wód poziomu czwartorzędowego jest bardzo wysoki. Inaczej jest w przypadku wód poziomu trzeciorzędowego, dla których określono bardzo niski stopień zagrożenia. Wody te zalegają głęboko i są dobrze izolowane. W sąsiedztwie inwestycji nie występują ujęcia wód podziemnych ani też granice stref ochronnych tych ujęć.

Obszar planowanej inwestycji wg klimatycznego podziału Polski należy do regionu klimatycznego mazowiecko-podlaskiego. Klimat ma charakter przejściowy pomiędzy morskim a kontynentalnym. Średnie roczne temperatury wahają się od 7,1°C do 8,0°C, a przeciętne opady wynoszą 450-600mm i są niższe od średniej krajowej o 50mm. Niski poziom opadów powoduje w okresie wegetacji roślin znaczny deficyt wilgoci.

Analizowany obszar pokryty jest głównie glebami lekkimi wytworzonymi z piasków luźnych bądź słabo gliniastych. Na terenie inwestycji dominują gleby bielcowe, brunatne (zaliczane do III i IV klasy), mułowo-bagiennie oraz torfowe i murszowe. Wśród form użytkowania terenu użytki rolne stanowią 76%, pozostałą część stanowią głównie lasy i tereny zurbanizowane. Tereny w otoczeniu projektowanej drogi stanowią miejsce bytowania zwierząt. Jest to zarówno zwierzyna gruba (łoś, dzik, sarna), jak i drobna (zając, lis, kuna, jenot, bóbr) oraz płazy i gady. Nie stwierdzono kolizji przebiegu projektowanej drogi z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Projektowana droga przecina natomiast lokalne szlaki migracji zwierząt.

3.4. Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu.

Przebieg projektowanej drogi nie koliduje z lokalizacją żadnego zabytkowego obiektu architektury i budownictwa objętego ochroną konserwatorską. Niemniej jednak przy realizacji inwestycji powinny być przestrzegane przepisy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Art. 32, ust. 1 Ustawy z dn. 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568) stanowi:

„Kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

- 1) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- 2) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- 3) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).”

W bezpośredniej bliskości inwestycji znajduje się zabytkowy obiekt w postaci Zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej. Zespół tworzą dwór murowany z XVIII w. Dawny dom ogrodnika z 1843r. oraz park krajobrazowy skomponowany w XVIII w. (Numer w rejestrze zabytków A-1629 z 1997.06.10). Pozostałe obiekty zabytkowe oddalone są, co najmniej 500m od projektowanej drogi.

W obrębie analizowanej inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne, które kolidują lub leżą w bezpośredniej bliskości projektowanej drogi. Zidentyfikowano kolizję z następującymi stanowiskami archeologicznymi (nr AZP): 60-66/58, 60-66/51, 60-66/47, 60-65/28, 60-65/8, 60-65/6, 61-65/37, 61-65/48, 61-65/53. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się kilkanaście zidentyfikowanych stanowisk archeologicznych.

Zgodnie z opinią Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dn. 03.04.2014r. znak WA 5183.12.26.2013 w zakresie dotyczącym zabytków archeologicznych MWKZ podtrzymał stanowisko zawarte w decyzji Nr 41/2013 z dnia 17 stycznia 2013r. (WA 5183.20.13.2012) tj. nałożył następujące obowiązki:

1. Wykonanie weryfikacyjnych, archeologicznych badań powierzchniowych w pasie o szerokości 300m od osi planowanej drogi;
2. Wytypowanie stanowisk archeologicznych (ujawnionych w trakcie badań weryfikacyjnych oraz znajdujących się w ewidencji MKWZ) bezpośrednio narażonych na zniszczenie przez inwestycję i przebadanie ich wykopaliskowo;
3. W trakcie realizacji inwestycji – na całym jej odcinku- należy zapewnić stały nadzór archeologiczny (na etapie robót ziemnych), w celu zadokumentowania reliktyw starożytnego osadnictwa, nie ujawnionych podczas badań weryfikacyjnych.

Na wykonanie badań, o których mowa w pkt. 1 powyżej, Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków zezwolił decyzją Nr 1012/2013 z dnia 04 września 2013r. (WA 5161.15.5.2013).

Badania te zostały wykonane.

3.5. Warunki geologiczne terenu.

Na potrzeby Koncepcji programowej wykonano Dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich budowy przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej. W wyniku wykonanych prac terenowych oraz badań laboratoryjnych dokonano rozpoznania podłoża budowlanego w obrębie projektowanych obiektów inżynierskich oraz korpusu drogowego. W miejscu lokalizacji inwestycji występują zróżnicowane warunki geologiczno-inżynierskie:

- Przypowierzchniowa warstwa podłoża zbudowana jest z humusu oraz lokalnie nasypów.
- Podłoże gruntowe zbudowane jest: z glin zwałowych lodowcowych, utworów zastoiskowych reprezentowanych przez pyły, z piasków i żwirów wodnolodowcowych lub humusowych oraz miejscowo z utworów organicznych.
- Utwory spoieste występują w stanie od miękkoplastycznego do półzwartego.
- Grunty niespoiste występują w stanie luźnym, średniozagęszczonym oraz zagęszczonym.
- Zestawienie wykonanych otworów, w których stwierdzono występowanie utworów słabonośnych, przedstawiono w punkcie 5.4, a zasięg ich występowania, wzdłuż projektowanej inwestycji, przedstawiono na mapie geologiczno – inżynierskiej.
- Na obszarze prowadzonych badań stwierdzono występowanie od jednego do sześciu poziomów wód podziemnych.
- Z przeprowadzonego hydrogeologicznego wywiadu terenowego wynika, że poziom wód podziemnych może się wahać, w stosunku do stanu obecnego, do około ± 4 m.
- W lokalnych zagłębieniach terenu może się utrzymywać woda powierzchniowa.
- Średnia głębokość przemarzania gruntów, na rozpatrywanym terenie, wynosi około 1,0 m p.p.t.

Wnioski z przeprowadzonych badań są następujące:

- Rozpoznana budowa geologiczna podłoża generalnie stwarza złożone warunki dla posadowienia obiektów inżynierskich.
- Korpus drogowy projektowanej obwodnicy przebiega przez obszary z przewagą występowania prostych warunków gruntowych, które stanowią około 52,6 %. Warunki złożone stanowią około 46,2 % planowanej obwodnicy.

- Naruszenie naturalnej struktury występujących gruntów spoistych a w szczególności pyłów i piasków gliniastych może łatwo doprowadzić do uplastycznienia podłoża spoistego. Z tych względów podłoże to należy bardzo starannie chronić przed rozmakaniem i przemarzaniem.

4. UKSZTAŁTOWANIE TRASY DROGOWEJ.

4.1. Układ komunikacyjny

Droga krajowa nr 7 Gdańsk-Rabka leży w ciągu tras europejskich E28 (na odcinku z Trójmiasta do Elbląga) i E77 (od Elbląga na południe). Planowany do budowy, 29 kilometrowy odcinek tej drogi, objęty niniejszym opracowaniem stanowi południowy wylot z Warszawy od granic miasta do obwodnicy Grójca. Projektowana trasa na przedmiotowym odcinku powiązana jest z istniejącą siecią dróg publicznych poprzez sześć węzłów drogowych:

- Węzeł „Zamienie” – powiązanie z ul. Karczunkowską, ul. Dawidowską/Starzyńskiego oraz planowaną trasą Janczewice-Zamienie-Mysiadło
- Węzeł „Lesznowola” – powiązanie z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 721
- Węzeł „Antoninów” – powiązanie z projektowaną drogą gminną
- Węzeł „Złotokłos” – powiązanie z ul. Mrokowską – droga powiatowa nr 2846W
- Węzeł „Tarczyn Północ” – powiązanie z ul. Piaseczyńską - droga wojewódzka nr 876
- Węzeł „Tarczyn Południe” – powiązanie z istniejącą drogą krajową nr 7

Skrzyżowania z pozostałymi istniejącymi drogami przecinającymi projektowaną trasę, realizowane są w postaci dwupoziomowych skrzyżowań bez powiązania z drogą ekspresową.

4.2. Ukształtowanie terenu i zieleni

Przedmiotowa inwestycja – budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej, będzie miała znaczący wpływ na rzeźbę terenu. W istniejącym krajobrazie pojawią się nowe elementy, takie jak nasypy, wykopy, obiekty mostowe, rowy i zbiorniki retencyjne, ekrany akustyczne itp.. Projektowana trasa w przeważającej części przebiegać będzie w nasypach dochodzących w rejonie obiektów inżynierskich do 8 m. Powstała różnica wysokości pomiędzy stanem projektowanym i istniejącym wymagać będzie budowy skarp nasypów i wykopów w zależności od różnicy wysokości:

- pochylenie skarp nasypów - $H \leq 2m$ - 1:3
- pochylenie skarp nasypów - $H \geq 2m$ - 1:1,5
- pochylenie skarp wykopów - $H \leq 1m$ - 1:3
- pochylenie skarp wykopów - $1m \leq H \leq 2m$ - 1:2

- pochylenie skarp wykopów - $H \geq 2m$ - 1:1,5

Zgodnie z postanowieniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszej inwestycji zaproponowano wprowadzenie nasadzeń zieleni o różnym charakterze. Nasadzenia te będą miały na celu pełnienie różnorodnych funkcji. Zaplanowano m.in. wprowadzenie zadrzewień i zakrzewień o funkcji izolacyjno-osłonowej, estetycznej, uzupełniającej oraz przy przejściach dla zwierząt.

Nasadzenia izolacyjno-osłonowe oraz uzupełniające, przewidziane w terenie otwartym pozbawionym zadrzewień, zaprojektowano na odcinkach przewidzianych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zieleń estetyczną (o dominującej funkcji dekoracyjnej) zaprojektowano na obszarze Miejsc Obsługi Podróżnych, Obwodu Utrzymania Drogowego oraz w przestrzeni pomiędzy łącznicami węzłów drogowych. Roślinność w rejonie przejść dla zwierząt zaprojektowano w postaci zagospodarowania bezpośredniego otoczenia obiektów, w formie zieleni osłaniającej elementy konstrukcji a także w formie pasów zieleni naprowadzającej zlokalizowanych wzdłuż ogrodzenia.

Przy doborze gatunkowym należy kierować się niewielkimi wymaganiami siedliskowymi, wysoką tolerancją na niekorzystne warunki atmosferyczne jak i siedliskowe (niskie temperatury, okresowe susze, zanieczyszczenia powietrza i gleby) oraz niewielkie wymagania pielęgnacyjne, a co za tym idzie charakteryzujące się niskimi kosztami utrzymania. Ponadto należy dobrać gatunki optymalne do lokalnych warunków środowiskowych na podstawie analizy roślinności rzeczywistej i potencjalnej poszczególnych odcinków drogi. W przypadku przejść dla zwierząt dodatkowo warto wziąć pod uwagę potencjał żerowy poszczególnych gatunków (przyciąganie zwierząt w rejon przejść).

Do realizacji nasadzeń zieleni wzdłuż drogi powinno się dobierać wyłącznie gatunki rodzime. Wyjątek stanowi dobór roślin do obsadzenia MOP i OUD, gdzie dopuszcza się uwzględnienie również obcych gatunków roślin ozdobnych (z wyłączeniem gatunków silnie ekspansywnych).

Nasadzenia zaprojektowano w taki sposób, aby nie stwarzały one zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności użytkownikom drogi.

Niniejsza koncepcja wprowadzenia nowych nasadzeń przewiduje w miarę możliwości zachowanie i adaptację jak największej ilości drzew i krzewów istniejących oraz ich ochronę podczas budowy

5 PROJEKTOWANE OBIEKTY I URZĄDZENIA BUDOWLANE.

5.1 Obiekty drogowe.

5.1.1 Podstawowe parametry techniczne.

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się budowę drogi ekspresowej o długości ok. 29 km, budowę równoległych dróg lokalnych i dojazdowych oraz przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi ekspresowej. Poniżej przedstawiono parametry techniczne projektowanych dróg:

DROGA EKSPRESOWA S-7

- klasa techniczna drogi - S
- prędkość projektowa - $V_p = 100$ km/h
- prędkość miarodajna - $V_m = 120$ km/h
- kategoria ruchu - KR-6
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- liczba jezdni - 2
- liczba pasów ruchu jezdni - 3 (odc. w. „Lotnisko” – w. „Lesznowola”)
- 2 (odc. w. „Lesznowola” – gr. opr.)
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami - 5,0 m -12,00 m
- pasy awaryjne - 2 x 2.5 m
- pochylenie poprzeczne - 2,5 %
- pas technologiczny - 3,0 m

DROGI KLASY GŁÓWNEJ

- klasa techniczna drogi - G
- prędkość projektowa - $V_p = 60$ km/h
- kategoria ruchu - KR-5
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- liczba pasów ruchu jezdni - 2
- szerokość pasa ruchu - 2x3,5 m
- pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

DROGI KLASY ZBIORCZEJ

- klasa techniczna drogi - Z
- prędkość projektowa - $V_p = 60$ km/h
- kategoria ruchu - KR-2, KR-3, KR-4, KR-5

- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- liczba pasów ruchu jezdni - 2
- szerokość pasa ruchu - 2x3,0m ÷ 3,50m
- pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

DROGI KLASY LOKALNEJ

- klasa techniczna drogi - L
- prędkość projektowa - $V_p = 40$ km/h
- kategoria ruchu - KR-2, KR-3
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- liczba pasów ruchu jezdni - 2
- szerokość pasa ruchu - 2X 2,75m ÷ 3,0m
- pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

DROGI KLASY DOJAZDOWEJ

- klasa techniczna drogi - D
- prędkość projektowa - $V_p = 30,40$ km/h
- kategoria ruchu - KR-1
- obciążenie nawierzchni - 100 kN/oś
- liczba pasów ruchu jezdni - 2
- szerokość pasa ruchu - 2X2,5m ÷ 2,75m
- pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

5.1.2 Przebieg trasy w planie.

Przebieg drogi ekspresowej S-7 zaprojektowano na podstawie wariantu II przebiegu trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C po KOPI zgodnie z Dokumentacją projektową wykonaną na wcześniejszym etapie inwestycji tj. Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowym południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. Dla wariantu tego wydana została w dniu 22.04.2011 r. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znak WOÓŚ-II.4200.11.2011.TS.

Początkiem opracowania jest włączenie projektowanej dwujezdniowej drogi w istniejący węzeł „Lotnisko” (km 0+300 m). Projektowana trasa w przeważającej części prowadzona jest całkowicie nowym korytarzem. W miejscowości Zamienie zaprojektowano węzeł „Zamienie” stanowiący powiązanie z istniejącą ul. Karczunkowską i ul. Dawidowską/Starzyńskiego oraz planowaną trasą Janczewice-Zamienie-Mysiadło (obwodnica Lesznowoli 2x2 pasy ruchu). Za miejscowością Nowa Wola planowany jest węzeł „Lesznowola” w miejscu przyszłego skrzyżowania z projektowaną drogą nr 721. W miejscowości Wola Gołkowska planowany jest węzeł „Antoninów” w miejscu przyszłego skrzyżowania z drogą gminną. W miejscowości Szczaki planowany jest węzeł „Złotokłos” w miejscu istniejącego

skrzyżowania z drogą nr 2846W. W miejscowości Grzywaczówka planowany jest węzeł „Tarczyn Północ” w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 876. W miejscowości Kopana planowany jest węzeł „Tarczyn Południe” w miejscu połączenia z istniejącą drogą krajową nr 7. Od węzła „Tarczyn Południe” projektowana trasa będzie biegła po starym śladzie drogi nr 7.

Koniec opracowania znajduje się w km 29+622.61 na początku obwodnicy Grójca w ciągu istniejącej drogi ekspresowej S-7..

Najmniejsza wartość zastosowanego promienia łuku w planie wynosi 1 000 m..

5.1.3 Przebieg trasy w profilu podłużnym.

Niweleta drogi ekspresowej została zaprojektowana jako wspólna dla obydwu projektowanych jezdni, została poprowadzona po krawędziach opasek wewnętrznych przekroju drogi ekspresowej tj. w odległości 0,5 m od krawędzi nawierzchni bitumicznej. Przy projektowaniu niwelety kierowano się zasadą dostosowania jej przebiegu do ukształtowania terenu przy jednoczesnym uwzględnieniu następujących uwarunkowań:

- zachowaniu wymaganych światła mostów i przepustów,
- zachowaniu odpowiednich skrajni pionowych w miejscach dwupoziomowych skrzyżowań drogi ekspresowej z drogami niższych klas,
- zachowaniu właściwego pochylenia podłużnego jezdni w obrębie kształtowania rampy drogowej w miejscu gdzie następuje zmiana pochylenia poprzecznego jezdni,
- zachowaniu warunku wymaganej widoczności na zatrzymanie.

Zastosowane wartości parametrów niwelety są następujące:

- | | |
|---|-----------------------------|
| - pochylenia podłużne niwelety | – od 0,3% do 2,95% |
| - wartości promieni łuków pionowych wklęsłych | – od 4 500 m. do 35 000 m. |
| - wartości promieni łuków pionowych wypukłych | – od 14 000 m. do 40 000 m. |

5.1.4 Przebieg trasy w przekroju normalnym.

Droga ekspresowa S-7 posiadać będzie dwie niezależne jednokierunkowe jezdnie rozdzielone pasem dzielącym. Szerokość każdej jezdni będzie wynosić:

- na odcinku od węzła „Lotnisko do węzła „Lesznówola” – pasy ruchu 3x3.5 m, pobocze awaryjne 2.5 m i opaska wewnętrzna 0.5 m. Szerokość pasa dzielącego łącznie z opaskami na tym odcinku wynosić będzie min. 5.0 m.
- na odcinku od węzła „Lesznówola” do granicy opracowania – pasy ruchu 2x3.5 m, pobocze awaryjne 2.5 m i opaska wewnętrzna 0.5 m. Szerokość pasa dzielącego łącznie z opaskami na tym odcinku wynosić będzie min. 12.0 m (szerokość uwzględnia dobudowę w przyszłości dodatkowego pasa ruchu dla każdego kierunku).

Szerokość pasa dzielącego w zależności od potrzeb zostaje zwiększona celem spełnienia wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 maja 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dotyczących konieczności zachowanie minimalnej odległości widoczności na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą.

Poza koroną drogi ekspresowej znajdują się skarpy nasypów i wykopów, elementy odwodnienia drogi oraz pasy technologiczne, które mają na celu zapewnienia możliwości dojazdu służbom utrzymującym drogę ekspresową (pielęgnacja, strzyżenie zieleni, konserwacja urządzeń odwadniających itp.) Teren drogi ekspresowej, zostanie wygrodzony, za ogrodzeniem zlokalizowano pasy zieleni izolacyjnej oraz drogi lokalne i dojazdowe, zapewniające obsługę komunikacyjną terenom przyległym do drogi ekspresowej.

5.1.5 Węzły.

- Węzeł „Zamienie” – powiązanie z ul. Karczunkowską, ul. Dawidowską/Starzyńskiego oraz planowaną trasą Janczewice-Zamienie-Mysiadło

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny typu WB. Planowana trasa Janczewice-Zamienie-Mysiadło przebiega nad drogą ekspresową w jej ciągu zaprojektowano zespół skrzyżowań:

- po stronie zachodniej dwupasowe rondo o średnicy zewnętrznej 45m w miejscu przecięcia z ul. Dawidowską/Starzyńskiego
- po stronie wschodniej dwupasowe rondo o średnicy zewnętrznej 65m w odległości ok. 200m od drogi ekspresowej w miejscu skrzyżowania łącznic węzła oraz projektowanego łącznika do połączenia z istniejącym układem ulicy Karczunkowskiej, Postępu i Dawidowskiej.

Łącznice węzła zaprojektowano jako jednopasowe, jednokierunkowe, rozdzielone pasem dzielącym na ich wspólnym przebiegu. Relacje z łącznic na drogę ekspresową realizowane są bezkolizyjnie poprzez manewry włączeń i wyłączeń. Dodatkowo na jezdni zachodniej drogi ekspresowej, wydzielono jezdnię zbierająco-rozprawadzającą, w obszarze gdzie będzie występować przeplatanie ruchu.

W węźle występują dwa obiekty mostowe:

- dwuprzęsłowy wiadukt w ciągu trasy Janczewice-Zamienie-Mysiadło
- jednoprzęsłowy wiadukt w ciągu łącznic węzła nad ciągiem pieszym i rowerowym oraz drogą technologiczną

- Węzeł „Lesznowola” – powiązanie z nowym przebiegiem DW 721

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny typu WB z zespołem dwóch skrzyżowań skanalizowanych z sygnalizacją świetlną zlokalizowanych na drodze wojewódzkiej.

Droga ekspresowa przebiega w poziomie terenu. Na jej zachodniej jezdni wydzielono jezdnię zbierająco-rozprowadzającą, z której realizowane są manewry wyłączenia, włączenia i przeplatania.

Łącznice węzła zaprojektowano jako jednokierunkowe dwupasowe i jednopasowe rozdzielone pasem dzielącym na ich wspólnym przebiegu. Relacje ruchu najbardziej obciążone (kierunek Warszawa – Piaseczno i Piaseczno – Warszawa) prowadzone są poza skrzyżowaniami w sposób bezkolizyjny.

Rozwiązanie węzła nie przewiduje powiązania z istniejącą drogą powiatową (ul. Postępu). Ciągłość ul. Postępu zostaje zachowana, przewidziano małą korektę jej przebiegu w planie i przeprowadzenie jej pod DW 721 i łącznicami węzła.

- Węzeł „Antoninów” - powiązanie z planowaną drogą gminną wg „Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno”.

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny typu WB. Na drodze ekspresowej relacje realizowane są bezkolizyjnie poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Na drodze gminnej usytuowano dwa ronda jednopasowe o średnicy zewnętrznej 45m: po stronie wschodniej czterewłotowe i po stronie zachodniej trójwłotowe.

Łącznice węzła zaprojektowano jako jednopasowe jednokierunkowe rozdzielone pasem dzielącym na ich wspólnym przebiegu.

- Węzeł „Złotokłos” - powiązanie z drogą powiatową 2846W.

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny WB typ karo. Rozwiązanie przewiduje wyniesienie trasy głównej, przejście nad drogą powiatową i budowę jednoprzęsłowego wiaduktu w ciągu drogi ekspresowej. Na drodze powiatowej usytuowano dwa skrzyżowania skanalizowane oraz wydzielono dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo.

Powiązania drogi powiatowej z drogą ekspresową realizowane są poprzez cztery jednopasowe jednokierunkowe łącznice.

- Węzeł „Tarczyn Północ” - powiązanie z drogą wojewódzką nr 876.

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny typu WB. Droga wojewódzka przebiega nad drogą ekspresową w jej ciągu zaprojektowano dwuprzęsłowy wiadukt. Powiązania z drogą ekspresową realizowane są za pomocą łącznic jednopasowych jednokierunkowych rozdzielonych pasem dzielącym. Na włączeniu łącznic w drogę wojewódzką zaprojektowano skrzyżowania w postaci rond jednopasowych o średnicy zewnętrznej 40m

Usytuowanie łącznic węzła jest zgodne z wcześniejszym opracowaniem w stadium STES, łącznice zlokalizowane są w południowych ćwiartkach węzła.

- Węzeł „Tarczyn Południe” - powiazanie z istniejącą drogą DK7.

Węzeł zaprojektowano jako częściowo kolizyjny typu WB „trąbka prawa”, ze skrzyżowaniem w postaci średniego dwupasowego ronda w miejscu włączenia łącznic do istniejącej drogi krajowej DK7.

Powiązania pomiędzy drogą ekspresową, a drogą krajową zostały zapewnione przez cztery łącznice jednokierunkowe dwupasowe i jednopasowe, które na odcinkach wspólnego przebiegu są rozdzielone środkowym pasem dzielącym. Dwie z ww. łącznic przebiegają nad drogą ekspresową, w ich ciągu zaprojektowano dwuprzęsłowy obiekt mostowy z podporą w pasie dzielącym.

5.1.6 Konstrukcja nawierzchni.

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

- konstrukcja nawierzchni drogi ekspresowej S-7 - kategoria ruchu KR-6

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton cementowy C35/45 (dyblowana i kotwiona)	27 cm
	warstwa poślizgowa: geowłóknina	-
	podbudowa zasadnicza, mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C8/10	18 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	podbudowa pomocnicza (warstwa technologiczna), mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C5/6	15 cm
	warstwa mrozoochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 35%	20 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2	-
	G1, G2 G3 G4	20 cm 25 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		80 - 105 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg - kategoria ruchu KR-5

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy SMA 11	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	8 cm
	podbudowa zasadnicza, beton asfaltowy AC 22P	12 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3	20 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	podbudowa pomocnicza - warstwa technologiczna, mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C5/6	15 cm
	warstwa mrozochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 35% G1, G2, G3, G4	- 20 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 20 cm 25 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		59 - 104 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg - kategoria ruchu KR-4

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	6 cm
	podbudowa zasadnicza, beton asfaltowy AC 22P	10 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3	20 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	podbudowa pomocnicza, mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C1,5/2	15 cm
	warstwa mrozochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 35% G1, G2, G3, G4	- 20 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 20 cm 25 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		55 - 100 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg - kategoria ruchu KR-3

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	5 cm
	podbudowa zasadnicza, beton asfaltowy AC 22P	7 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3	20 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	podbudowa pomocnicza, mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C1,5/2	15 cm
	warstwa mrozochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 35% G1, G2, G3, G4	- 20 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 20 cm 25 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
	Razem konstrukcja nawierzchni	51 - 96 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg - kategoria ruchu KR-2

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	8 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3	20 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	warstwa mrozochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 25% G1, G2, G3, G4	- 22 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 15 cm 24 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
	Razem konstrukcja nawierzchni	32 – 78 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg - kategoria ruchu KR-1

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	5 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3	20 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	warstwa mrozoochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 25% G1, G2, G3, G4	- 22 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 15 cm 24 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		29 - 66 cm

- konstrukcja nawierzchni dróg o nawierzchni tłuczniowej - kategoria ruchu KR-1 (droga DD_15 i DD_16)

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, tłuczeń kamienny	15 cm
	podbudowa zasadnicza, kruszywo stabilizowane mechanicznie 0/31,5	15 cm
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	warstwa mrozoochronna, grunt niewysadzinowy o CBR \geq 25% G1, G2, G3, G4	- 22 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2 G3 G4	- 15 cm 24 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		30 - 76 cm

- konstrukcja nawierzchni ścieżek rowerowych

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S	3 cm
	podbudowa zasadnicza, kruszywo stabilizowane mechanicznie 0/31,5	15 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2, G3 G4	- 15 cm 20 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		18 - 38 cm

- konstrukcja nawierzchni chodników, ciągów pieszo-rowerowych i pasów dzielących

Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna z kostki betonowej	8 cm
	podsyпка cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
	podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem o uziarnieniu 0/31,5	15 cm
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 G1, G2, G3, G4	- 15 cm
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4	-
Razem konstrukcja nawierzchni		26 - 41 cm

5.1.7 Drogi poprzeczne.

Z uwagi na to, że projektowana droga ekspresowa będzie drogą o ograniczonej dostępności, zachodzi konieczność przebudowy wszystkich ciągów komunikacyjnych krzyżujących się z nią. Na przecięciach tych dróg przewiduje się budowę dwupoziomowych bezkolizyjnych przejazdów nad lub pod drogą ekspresową, bez dostępności do niej (za wyjątkiem projektowanych węzłów drogowych).

Poniżej w tabeli zamieszczono wykaz istniejących dróg poprzecznych, przebudowywanych w ramach przedmiotowej inwestycji:

Lp.	Nazwa drogi	km przecięcia z drogą S-7	Nazwa obiektu mostowego	Zarządca drogi	Ustalona klasa drogi	Parametry techniczne przyjęte do projektowania	
						Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]
1	ul. Baletowa	1+161.99	WS-1	ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH w WARSZAWIE ul. Chmielna 120 00-801 Warszawa	Z	60	6,0
2	ul. Raszyńska (DP2842W)	4+458.76	WD-4	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNI ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	6.0
3	ul. Krasickiego (DP 2843W)	5+511.19	WS-5	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNI ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	7.0

Lp.	Nazwa drogi	km przecięcia z drogą S-7	Nazwa obiektu mostowego	Zarządca drogi	Ustalona klasa drogi	Parametry techniczne przyjęte do projektowania	
						Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]
4	ul. Słoneczna (DW 721)	6+779.94	WS-7	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie ul. Mazowiecka 14 00-048 Warszawa	G	60	7.0
5	ul. Żwirowa (DP 2840W)	8+641.56	WD-7a	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNIE ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	7.0
6	ul. Gościńiec (DP 2839W)	11+013.12	WS-9	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNIE ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	7.0
7	ul. Traktowa	13+003.78	WD-11	Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno, ul. Kościuszki 505-500 Piaseczno	L	40	6.0
8	ul. Łanowa	15+039.97	WD-13	Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno ul. Kościuszki 5 05-500 Piaseczno	L	40	5.5
9	ul. Mrokowska (DP 2846W) - węzeł Złotokłós	16+229.63	WD-14	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNIE ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	7.0
10	ul. Szczakowska	17+055.55	WD-15	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	L	40	6.0
11	ul. Piaseczyńska (DP2847W)	18+837.26	WD-16	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNIE ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	6.0
12	ul. Długa	19+771.95	WD-17	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	L	40	5.5
13	ul. Piaseczyńska (DW 876) - węzeł Tarczyn Północ	21+057.82	WD-18	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie ul. Mazowiecka 14 00-048 Warszawa	Z	60	7.0
14	ul. Spacerowa	21+362.34	WS-19	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	L	40	6.0

Lp.	Nazwa drogi	km przecięcia z drogą S-7	Nazwa obiektu mostowego	Zarządca drogi	Ustalona klasa drogi	Parametry techniczne przyjęte do projektowania	
						Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]
15	ul. Warszawska	22+513.03	WD-21	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	L	40	6.0
16	ul. Główna (DP 2837W)	23+686.5	WD-24	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w PIASECZNIE ul. Elektroniczna 4 05-500 Piaseczno	Z	60	6.0
17	Węzeł Tarczyn Południe (istn DK7)	24+414.17	WD-25	GDDKiA Oddział w Warszawie ul. Mińska 25 03-808 Warszawa	GP	60	2x7,0 (pasy ruchu)
18	ul. Pawłowska (DP 2851W)	24+304.54	WD-26a	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	Z	40	6.0
19	ul. Graniczna	26+579.65	WD-28	Burmistrz miasta Tarczyn Ul. Rynek 8A 05-555 Tarczyn	L	40	5.5
20	ul. Spacerowa	29+349.81	WD-30	Burmistrz Miasta i Gminy Grójec, ul. Józefa Piłsudskiego 47, 05-600 Grójec	L	40	6.0

5.1.8 Drogi lokalne i dojazdowe - obsługa terenu przyległego.

Obsługa terenu przyległego do drogi ekspresowej została zapewniona przez projektowane drogi lokalne i dojazdowe biegnące równolegle do drogi ekspresowej na całym jej przebiegu. Przedmiotowe drogi, zostały powiązane z istniejącymi i projektowanymi drogami poprzecznymi, tworząc tym samym niezależny, lokalny układ komunikacyjny.

Zgodnie z założeniami Inwestora, po zrealizowaniu inwestycji ww. drogi zostaną przekazane właściwym zarządcom. Poniżej w tabeli zestawiono wszystkie projektowane drogi wraz z propozycją przyjęcia kategorii drogi ze względu na funkcję w sieci drogowej w rozumieniu Ustawy o drogach publicznych.

Lp.	Nr drogi	od km	do km	Klasa drogi	Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]	Długość przebudowy [m]	Proponowana kategoria drogi ze względu na funkcję
1	DD_1 (P)	0+000,00	0+880,67	D	30	5,00	880,67	droga gminna (wewnętrzna)
2	DL_1 (P)	0+000,00	1+577,99	L	40	6,00	1 577,99	droga gminna
3	DL_3 (P)	0+000,00	1+090,12	L	40	6,00	1 090,12	droga gminna

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

Lp.	Nr drogi	od km	do km	Klasa drogi	Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]	Długość przebudowy [m]	Proponowana kategoria drogi ze względu na funkcję
4	DL_6 (P)	0+000,00	1+483,18	L	40	6,00	1 483,18	droga gminna
5	DL_7 (P)	0+000,00	0+218,02	L	40	6,00	218,02	droga gminna
6	DL_8 (P)	0+000,00	0+817,49	L	40	6,00	817,49	droga gminna
7	DL_9 (P)	0+000,00	1+860,86	L	40	6,00	1 860,86	droga gminna
8	DL_12 (P)	0+000,00	2+379,25	L	40	6,00	2 379,25	droga gminna
9	DD_2 (P)	0+000,00	1+701,53	D	30	5,50	1 701,53	droga gminna (wewnętrzna)
10	DD_3 (P)	0+000,00	0+222,33	D	30	5,50	222,33	droga gminna (wewnętrzna)
11	DD_4 (P)	0+000,00	0+328,72	D	30	5,50	328,72	droga gminna (wewnętrzna)
12	DD_5 (P)	0+000,00	0+839,17	D	30	5,50	839,17	droga gminna (wewnętrzna)
13	DD_7 (P)	0+000,00	0+439,87	D	30	5,50	439,87	droga gminna (wewnętrzna)
14	DL_18 (P)	0+000,00	1+002,39	L	40	6,00	1 002,39	droga gminna
15	DD_8 (P)	0+000,00	0+136,79	D	30	5,50	136,79	droga gminna (wewnętrzna)
16	DL_20 (P)	0+000,00	1+886,23	L	40	6,00	1 886,23	droga gminna
17	DD_9 (P)	0+000,00	0+165,37	D	30	5,50	165,37	droga gminna (wewnętrzna)
18	DL_21 (P)	0+000,00	0+968,37	L	40	6,00	968,37	droga gminna
19	DD_10 (P)	0+000,00	0+281,28	D	30	5,50	281,28	droga gminna (wewnętrzna)
20	DL_22 (P)	0+000,00	1+372,59	L	40	6,00	1 372,59	droga gminna
21	DD_14 (P)	0+000,00	0+377,90	D	30	5,50	377,90	droga gminna (wewnętrzna)
22	DD_16 (P)	0+000,00	0+552,74	D	30	5,50	552,74	droga gminna (wewnętrzna)
23	DD_18 (P)	0+000,00	0+071,52	D	30	5,50	71,52	droga gminna (wewnętrzna)
24	DD_20 (P)	0+000,00	1+187,67	D	30	5,50	1 187,67	droga gminna (wewnętrzna)
25	DL_23 (P)	0+000,00	0+712,21	L	40	7,00	712,21	droga gminna
26	DD_23 (P)	0+000,00	0+836,40	D	30	5,50	836,40	droga gminna (wewnętrzna)
27	DD_26 (P)	0+000,00	2+690,83	D	30	5,50	2 690,83	droga gminna (wewnętrzna)
28	DL_2 (L)	0+000,00	1+616,73	L	40	6,00	1 616,73	droga gminna
29	DL_4 (L)	0+000,00	2+566,09	L	40	6,00	2 566,09	droga gminna
30	DL_10 (L)	0+000,00	1+158,84	L	40	6,00	1 158,84	droga gminna
31	DL_11 (L)	0+000,00	2+353,92	L	40	6,00	2 353,92	droga gminna

Lp.	Nr drogi	od km	do km	Klasa drogi	Prędkość projektowa Vp [km/h]	Szerokość jezdni [m]	Długość przebudowy [m]	Proponowana kategoria drogi ze względu na funkcję
32	DL_13 (L)	0+000,00	0+181,97	L	40	6,00	181,97	droga gminna
33	DL_14 (L)	0+000,00	0+771,55	L	40	6,00	771,55	droga gminna
34	DL_15 (L)	0+000,00	1+709,77	L	40	6,00	1 709,77	droga gminna
35	DL_16 (L)	0+000,00	2+242,45	L	40	6,00	2 242,45	droga gminna
36	DL_17 (L)	0+000,00	1+353,85	L	40	6,00	1 353,85	droga gminna
37	DL_19 (L)	0+000,00	1+952,32	L	40	6,00	1 952,32	droga gminna
38	DD_12 (L)	0+000,00	0+403,40	D	30	5,00	403,40	droga gminna (wewnętrzna)
39	DD_13 (L)	0+000,00	0+432,73	D	30	5,50	432,73	droga gminna (wewnętrzna)
40	DD_15 (L)	0+000,00	0+444,51	D	30	5,50	444,51	droga gminna (wewnętrzna)
41	DD_17 (L)	0+000,00	0+154,55	D	30	5,50	154,55	droga gminna (wewnętrzna)
42	DD_19 (L)	0+000,00	1+100,68	D	30	5,50	1 100,68	droga gminna (wewnętrzna)
43	DD_21 (L)	0+000,00	0+259,61	D	30	5,50	259,61	droga gminna (wewnętrzna)
44	DD_22 (L)	0+000,00	1+814,74	D	30	5,50	1 814,74	droga gminna (wewnętrzna)
45	DZ_1 (L)	0+000,00	0+243,73	Z	60	7,00	243,73	droga gminna
46	DZ_2 (L)	0+000,00	1+479,83	Z	60	7,00	1 479,83	droga gminna
47	DZ_3 (L)	0+000,00	2+684,38	Z	60	7,00	2 684,38	droga gminna
Razem							51 007,14	

5.1.9 Pasy technologiczne.

Na całym odcinku drogi ekspresowej, po obydwu jej stronach, przewidziano pasy pod drogi technologiczne mające na celu zapewnienie możliwości dojazdu, służbom utrzymującym drogę ekspresową (pielęgnacja, strzyżenie zieleni, konserwacja urządzeń odwadniających itp.) oraz służbom ratowniczym jako dojazd awaryjny.

Pasy technologiczne zlokalizowane są za rowem odwadniającym, w przypadku gdy rów nie występuje u podnóża skarpy. Szerokość pasa wynosi min. 3,0 m., pochylenie poprzeczne 5%÷10%. Przewiduje się utwardzenie nawierzchni pasów technologicznych płyt ażurowymi z otworami wypełnionymi humusem.

5.2 Wyposażenie techniczne drogi ekspresowej.

5.2.1 Urządzenia odwadniające.

Odwodnienie projektowanej drogi ekspresowej oparto na systemie rowów drogowych, uzupełnionych miejscami kanalizacją deszczową. Powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych przewiduje się przez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających sprawny odpływ wody. Dalej woda odprowadzana jest do ścieków przykrawędziowych i wpustów drogowych, a następnie przykanalików lub kolektorów kanalizacji deszczowej odprowadzających ścieki do projektowanych rowów drogowych.

Rowy drogowe zaprojektowano jako rowy trójkątne i trapezowe. Rowy zostaną umocnione w zależności od ich pochylenia podłużnego.

Ponadto w środkowym pasie dzielącym drogi ekspresowej zaprojektowano drenaż. Woda odprowadzana jest do projektowanej kanalizacji deszczowej lub bezpośrednio przykanalikiem na umocnioną skarpę rowu.

Wody opadowe i roztopowe z urządzeń odwadniających kierowane będą do urządzeń oczyszczających następnie do zbiorników retencyjnych i do odbiorników (rzek, rowów melioracyjnych).

5.2.2 Miejsca Obsługi Podróżnych.

Na odcinku objętym opracowaniem, planuje się budowę 2 Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) zlokalizowanych w obrębie Karolin PGR, gmina Piaseczno, Powiat Piaseczno:

- MOP II - km 13+150 (strona prawa)
- MOP II - km 13+150 (strona lewa)

Miejsca Obsługi Podróżnych zostały wyposażone w równoległe pasy wyłączenia i włączenia z drogi ekspresowej S7.

5.2.3 Obwód utrzymania drogi.

Na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej zaprojektowano Obwód Utrzymania Drogi (OUD) w rejonie węzła „Zamienie”. OUD stanowi zaplecze techniczne i osobowe dla kompleksowej obsługi technicznej i utrzymania drogi ekspresowej S7 (na odcinku objętym przedmiotem zamówienia) Zadaniem OUD będzie m.in.:

- bieżąca obsługa techniczna i porządkowa drogi,
- oznakowanie stałe i tymczasowe na czas realizowania prac porządkowych i konserwacyjnych,
- bieżące remonty i konserwacja,

- utrzymanie zimowe,
- monitoring, ostrzeżenie i sterowanie ruchem,
- utrzymanie zieleni,
- współdziałanie w usuwaniu skutków sytuacji kryzysowych.

W skład projektowanego zagospodarowania wchodzi następujące elementy::

- Budynek biurowo-socjalny - obejmujący moduły funkcjonalne A (zaplecze biurowe) i B (zaplecze socjalne),
- Budynek garażowy - obejmujący moduł funkcjonalny C (zaplecze garażowe),
- Budynek warsztatowy - obejmujący moduł funkcjonalny D (zaplecze warsztatowe),
- Magazyn na środki zimowego utrzymania drogi - obejmujący moduł funkcjonalny E (magazyn na środki zimowego utrzymania drogi),
- Portiernia - stanowiąca element modułu funkcjonalnego F (przestrzeń magazynowa na środki wyposażenia i utrzymania drogi),
- Budynek magazynowy z wiatą - obejmujący część modułu funkcjonalnego F (przestrzeń magazynowa na środki wyposażenia i utrzymania drogi) wymagającą zamkniętych magazynów,
- Myjnia - stanowiąca element modułu funkcjonalnego G (obiekty towarzyszące służące utrzymaniu OUD),
- drogi wewnętrzne i place manewrowe,
- place postojowe dla pojazdów ciężarowych,
- parkingi dla pojazdów osobowych,
- stacja transformatorowa,
- zbiornik wody p-poż zapewniający niezbędny odwód środka gaśniczego
- stacja pogodowa.

Cały teren OUD został ogrodzony i oświetlony.

5.2.4 Urządzenia oświetlenia.

W ramach inwestycji zaprojektowano oświetlenie w obszarze oddziaływania wszystkich projektowanych węzłów drogowych oraz oświetlenie pasów włączeń i wyłączeń do MOP a także terenu OUD. Pomiędzy oświetlonymi, a nieoświetlonymi odcinkami dróg, przewiduje się stosowanie odcinków przejściowych o zmiennym natężeniu oświetlenia. Zostaną także odtworzone fragmenty instalacji oświetlenia drogowego na posiadających oświetlenie odcinkach przebudowywanych dróg poprzecznych.

5.2.5 Urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu

- **Stała organizacja ruchu**

W ramach niniejszego opracowania wykonano Koncepcję Organizacji Ruchu. Wykonano ją w oparciu o warunki wynikające z zapisów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23.12.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” Dz. U. 220 poz. 2181. Projekt uwzględnia zastosowanie następujących elementów organizacji ruchu:

- znaki poziome,
- znaki pionowe,
- tablice i znaki typu E,

- **Ogrodzenie**

Ze względu na bezpieczeństwo osób podróżujących, ale również i na bezpieczeństwo zwierząt migrujących w obszarach przeciętych przez przedmiotową drogą ekspresową S7, na całym jej odcinku zaprojektowano ogrodzenia ochronne.

Wysokość ogrodzenia powinna wynosić 2,50 m.

5.3 Remont istniejącej drogi krajowej nr 7.

Zgodnie z wymaganiami Opisu Przedmiotu Zamówienia w ramach opracowania Koncepcji programowej, określono zakres niezbędnych robót remontowych na istniejącym odcinku drogi krajowej nr 7, który zostanie zastąpiony przez projektowany odcinek S7. Przeprowadzona ocena stanu istniejącej nawierzchni wykazała, że odcinek od km 399+800 do km 404+800 jezdni wschodniej DK7 (obwodnica Tarczyna), znajduje się aktualnie w złym stanie technicznym. Stwierdzono liczne spękania, nierówności podłużne, łaty oraz koleiny.



W ramach remontu nawierzchni przewidziano naprawę warstw asfaltowych wykazujących zbyt małą odporność na odkształcenia. Założono sposób remontu „w głąb”, polegający na wymianie warstw istniejącej nawierzchni bez podnoszenia niwelety drogi. Zaprojektowany sposób remontu przedstawiono na poniższym schemacie:

Projektowane warstwy konstrukcji nawierzchni	warstwa ścieralna, beton asfaltowy SMA 11	4 cm
	warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W	8 cm
Istniejące warstwy konstrukcji nawierzchni	Istniejąca konstrukcja nawierzchni po frezowaniu warstw bitumicznych na śr. głębokość 11cm	

5.4 Obiekty inżynierskie.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowane zostały wariantowe koncepcje obiektów mostowych związanych z budową drogi ekspresowej S-7. Poniżej w tabeli zestawiono wszystkie projektowane obiekty z ich podstawowymi parametrami:

Tab. nr 1 Zestawienie obiektów na trasie drogi ekspresowej S-7

ODCINEK A

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
1	WS-1	1+161,995	ul. Baletowa	S7	S	20,12 + 17,316 + 17,908m	26,50m	59,1	I. belkowa sprężona, belka wolnopodparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
2	WD-3	2+499,843	droga S7	droga powiatowa 2841W	Z	18,69+15,07m	45,0+45,0m	68,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
3	WD-3a węzeł Zamienie	0+155,851 (km łącznicy w kierunku S7)	ścieżka rowerowa, chodnik, droga technologiczna	łącznica węzła Zamienie	-	9,57+9,57m	11,5m	90,0	I. płytowa żelbetowa, swobodnie podparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. płytowa z belek prefabrykowanych typu kujana NG, ramowa		
4	WD-4	4+458,757	droga S7, drogi lokalne	droga powiatowa 2842W	Z	14,48m	26,0 + 37,0 + 37,0 + 26,0m	63,1	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
5	WS-5 węzeł Lesznówola	5+511,193	ul. Krasickiego (droga Powiatowa nr 2843W)	S7	S	19,12 + 19,12m	17,384m	83,6	I. belkowa żelbetowa	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona		
6	WD-6 węzeł Lesznówola	5+977,142	droga S7, ul. Postępu	droga DW 721	G	11,92+15,42m	35,0 + 30,0 + 24,0m	86,2	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona ciągła		

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
7	WD-6a węzeł Lesznowola	0+395,701 (łącnica nr 6)	ul. Postępu	łącnica węzła Lesznowola	-	11,92m	19,00m (łącnica nr 6)	66,4	I. belkowa sprężona	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
		0+209,620 (łącnica nr 4)				10,00÷10,27m	19,638m (łącnica nr 4)	78,1	II. belkowa żelbetowa		
									I. belkowa sprężona		
									II. belkowa żelbetowa		
8	WS-7	6+780,051	ul. Słoneczna nr 721 (droga Wojewódzka nr 721)	S7	S	19,20 +17,20m	22,50m	82,7	I. belkowa sprężona	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona		

ODCINEK B

9	KP-7E	7+570,000	droga S7	ciąg pieszo-rowerowy	-	3,5m	30,0 + 30,0m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
						4,5m	60,0m		II. kratownica stalowa z pomostem betonowym sprężonym, belka swobodnie podparta		
10	MS-7B	7+654,967	kanał Piaseczyński,	S7	S	17,85 + 17,20m	9,0m	73,3	I. z belek prefabrykowanych, rama	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. płytowa żelbetowa, rama		
11	MD-7C	0+220,210 (km drogi dojazdowej)	kanał Piaseczyński,	droga lokalna	L	11,80÷12,54m	9,0m	70,9	I. płytowa żelbetowa, rama	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II

12	MD-7D	0+883,830	kanał Piaseczyński,	droga lokalna	L	10,54m	9,0m	77,3	I. płytowa żelbetowa, rama		

13	WD-7a	8+635,829	droga S7	droga powiatowa 2840W	Z	14,48m	22,0 + 22,0m	68,7	I. belkowa żelbetowa	bezpośrednie	II
									II. płytowa sprężona		

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
14	WS-9	11+013,13	droga powiatowa nr 2839W (ul. Gościńiec)	S7	S	16,87+ 16,87m	25,0m	79,2	I. belkowa sprężona, belka wolnopodparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
15	WS-8	11+441,276	ciek + przejście dla zwierząt	S7	S	18,92+18,92m	14,5m	90,0	I. belkowa żelbetowa	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych , belka swobodnie podparta		
16	WD-8a	0+424,306 (km drogi dojazdowej)	ciek + przejście dla zwierząt	droga lokalna	L	10,85÷11,41m	14,0m	90,0	I. z belek prefabrykowanych belka swobodnie podparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa żelbetowa		
17	WD-9c węzeł Antoninów	11+605,057	droga S7	droga gminna	Z	15,1m	35,0 + 35,0m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona belka ciągła		
18	WD-11	13+003,785	droga S7	droga gminna (ul. Szklarniowa)	L	11,84m	28,5 + 28,5m	89,8	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka ciągła		
19	WS-12	13+924,054	ciek + przejście dla zwierząt średnich	S7, droga lokalna	S + L	17,07+17.07+ 10,02m	20,07m	72,2	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka ciągła		
20	WD-13	15+039,973	droga S7, droga lokalna, droga dojazdowa	droga gminna	L	10,77m	20,65+28,95+ 28,95+20,65m	84,8	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
21	WD-14 węzeł Złotokłos	16+229,627	droga powiatowa nr 2846W	S7	S	17,0+17,0m	28,0m	88,2	I. belkowa sprężona, belka wolnopodparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, swobodnie podparta		
22	WD-15	17+055,553	droga S7, droga lokalna	droga gminna (ul. Słoneczna)	L	11,84m	24,5 + 35,0 + 35,0m	67,6	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
23	PZ-15	17+353,894	Rzeka Głuskówka, przejście dla zwierząt średnich	S7, drogi lokalne	S + L	9,92 + 23,62+21,789+ 9,42m	32,67m	72,7	I. belkowa sprężona , swobodnie podparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, swobodnie podparta		
24	WD-16	18+837,255	droga S7, droga lokalna	droga powiatowa 2847W (ul. Piaseczyńska)	Z	11,84m	23,0 + 35,0 + 35,0m	68,3	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
25	WD-17	19+916,289	droga S7, droga lokalna	droga gminna (ul. Długa)	L	10,77m	25,0 + 42,0 + 42,0m	41,8	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
26	WD-18 węzeł Tarczyn Północ	21+057,825	droga S7	droga wojewódzka nr 876	Z	13,6m	38,27(38,32) + 38,27(41,32)m	74,7	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
27	PZ-19	21+294,237	Rzeka Tarczynka, przejście dla zwierząt średnich	S7	S	18,92 + 18,92m	17,65+24,10+ 17,65m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka ciągła		

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
28	WS-19	21+362,336	droga gminna	S7	S	18,92 + 18,92m	23,20m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka ciągła		
29	WD-20	22+029,551	droga S7	linia kolejowa nr 12	A+2	11,10m	27,0+27,0m	76,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
30	WD-21	22+513,05	droga S7, drogi dojazdowe	droga gminna	L	11,04	22,5+32+32+22,5m	69,8	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		

ODCINEK C

31	WS-22	23+032,03	Ciek, przejście dla zwierząt dużych	S7	S	17,27+17,27m	21,0m	90,0	I. belkowa sprężona, belka swobodnie podparta	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka swobodnie podparta		
32	WD-22a	0+996,861	Ciek, przejście dla zwierząt dużych	droga dojazdowa	D	8,92m	21,0m	88,3	I. belkowa sprężona, belka swobodnie podparta	bezpośrednie	II

33	WD-23	0+971,713	Ciek, przejście dla zwierząt dużych	droga dojazdowa	D	9,42	21,0m	90,0	I. belkowa sprężona, belka swobodnie podparta	bezpośrednie	II

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Obiekt	Pikietaż	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Klasa drogi na obiekcie	Szerokość	Rozpiętość	Kąt skosu	Rodzaj konstrukcji koncepcja I / II	Posadowienie	Kategoria geotechn.
34	WD-24	23+686,499	droga S7, droga dojazdowa	droga powiatowa nr 2837W	Z	14,51m	31,0 + 31,0 + 24,0m	77,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
35	WD-25 węzeł Tarczyn Południe	24+414,169	droga S7	łącznice węzła Tarczyn Południe	-	12,10+9,60m	31,5+31,5m	89,7	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
36	WD-26a	25+275,994	droga S7, droga dojazdowa, droga zbiorcza	droga powiatowa 2851W (ul. Pawłowicka)	Z	13,54m	31,5 + 45,0 + 45,0 + 31,5m	64,6	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
37	WD-28	26+579,649	droga S7, droga dojazdowa, droga zbiorcza	droga gminna	L	10,77m	20,65+21,1+21,1+20,65m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. z belek prefabrykowanych, belka ciągła		
38	KP-29	27+981,851	droga S7	ciąg pieszo-rowerowy	-	3,5m	18,5+21,7m	90,0	I. belkowa sprężona, belka ciągła	pośrednie na palach wielkośrednicowych	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		
39	WD-30	29+351,604	droga S7	droga gminna	L	11,04÷12,24m	16,0+16,0m	76,9	I. płytowa żelbetowa, belka ciągła	bezpośrednie	II
									II. belkowa zespolona, belka ciągła		

Zaznaczono obiekty preferowane.

Tab. nr 2. Zestawienie przejść dla małych zwierząt

Przejścia dla małych zwierząt		
pikietaż	koncepcja I	koncepcja II
2+200	konstrukcja żelbetowa, ramowa, B=2,0m, H=1,5m	konstrukcja żelbetowa, łukowa, zamknięta, B=3,004m, H=2,522m
4+200		
8+000		
8+160		
8+960		
15+880		
20+050		
28+790		

Tab. nr 3. Zestawienie przejść dla płazów

Przejścia dla płazów		
pikietaż	koncepcja I	koncepcja II
7+000	konstrukcja żelbetowa, ramowa, B=1,5m, H=1,0m	konstrukcja żelbetowa, łukowa, zamknięta, B=2,846m, H=1,750m
7+100		
11+880		
11+980		
12+200		
12+300		
12+400		
12+500		
12+600		
12+700		
12+800		
13+450		
13+550		
13+680		
13+780		
14+170		
14+260		
14+360		
15+280		
15+420		
15+650		
15+750		
17+200		
18+000		
18+100		

6

Tab. nr 4. Zestawienie przejść dla małych zwierząt zespolonych z ciekim

Przejścia dla zwierząt małych zespolone z ciekim		
pikietaż	koncepcja I	koncepcja II
6+559,7	konstrukcja żelbetowa, ramowa, B=3,5m, H=3,0m, półki 2x 1,0x2,0m	konstrukcja żelbetowa, łukowa, B=5,073m, H=3,567m
9+470	konstrukcja żelbetowa, ramowa, B=3,5m, H=3,0m, półki 2x 1,0x1,5m	konstrukcja żelbetowa, łukowa, B=5,319m, H=3,467m
11+270		
14+060		
15+144		
17+570		
18+467,5		
18+980		
19+200		
27+514		

Tab. nr 5. Zestawienie przepustów melioracyjnych

Przepusty melioracyjne			
pikietaż	średnica	koncepcja I	koncepcja II
5+735	fi 1500	konstrukcja żelbetowa, przekrój kołowy, średnica Ø1000 i Ø1500	konstrukcja z blach falistych, przekrój kołowy, średnica Ø1000 i Ø1500
7+334	fi 1500		
10+048	fi 1000		
13+660	fi 1000		
16+460	fi 1500		
25+121	fi 1500		
28+419	fi 1500		

Tab. nr 6. Zestawienie ścian oporowych

L.p.	Pikietaż		Długość ściany oporowej	Droga przy ścianie oporowej	Maks. głębokość wykopu	Maks. wysokość nasypu
	początek	koniec				
1	1+182	1+465	283 m	S7 kier. Warszawa	-	7,5 m
2	6+602	6+767	165 m	S7 kier. Warszawa	-	8,0 m
3	8+350	8+860	510 m	S7 kier. Grójec	5,7 m	-
4	8+350	8+860	510 m	S7 kier. Warszawa	5,7 m	-
5	28+950	29+550	600 m	S7 kier. Grójec	5,3 m	-
6	28+950	29+550	600 m	S7 kier. Warszawa	5,3 m	-
7	0+023	0+042	19 m	droga gminna	-	6,5 m

5.5 Urządzenia infrastruktury technicznej

5.5.1 Urządzenia gazowe.

Projektowana droga ekspresowa S-7 koliduje z istniejącą siecią gazową. Poniżej w tabeli zestawiono kolizje:

nr. kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
G.a	1+160	PSG/MSG	Likwidacja gazociągu w ul. Baletowej na długości L=294,6m Projektowany gazociąg Ø125(PE100 SDR17,6) o długości L=340,1m rura ochronna stal Ø180 L=91,5m oraz Ø25(PE100 SDR11) o długości L=36,4m rura ochronna stal Ø80 L=32m
G.b	2+650	PSG/MSG	Likwidacja gazociągu w ul. Dawidowskiej na długości L=173,6m Projektowany gazociąg Ø110 (PE100 SDR17,6) o długości L=182,5m rura ochronna stal Ø180 L=86m oraz Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=78m rura ochronna stal Ø100 L=20,1m
G.c	3+050 strona lewa	PSG/MSG	Likwidacja gazociągu w ul. Postępu oraz ul. Karczunkowskiej na łącznej długości L=312,9m Projektowany gazociąg Ø110 (PE100 SDR17,6) o długości L=214,4m rura ochronna stal Ø180 L=27,7m
G1	3+050 strona prawa	PSG/MSG	Likwidacja gazociągu w ul. Dawidowskiej na długości L=353,8m. Projektowany gazociąg Ø110 (PE100 SDR17,6) o długości L=404,3m rura ochronna stal Ø180 L=86,5m oraz Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=33,5m
G2	4+040	MSG	Likwidacja gazociągu Ø125 L=373m Projektowany gazociąg Ø125 (PE100 SDR17,6) o długości L=405,9m rura ochronna stal Ø180 L=107,8m
G3	5+295	GS	Likwidacja gazociągu Ø400 L=228,6m Projektowany gazociąg Ø400 stal (18G2A) o długości L=295,9m rura ochronna stal Ø600 L=96,7m
G4	5+480 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Krasickiego na długości L=662,2m Projektowany gazociąg Ø90 (PE100 SDR17,6) o długości L=246,1m rura ochronna stal Ø150 L=80m oraz Ø25 (PE100 SDR11) L=18m rura ochronna stal Ø80 L=9,4m
G5	5+490 S7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Krasickiego L=662,2m
G6	5+671 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Ornej L=171,7m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=229m rura ochronna stal Ø100 L=88,7m
G7	5+723 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu Ø40 L=113,3m
G7a	5+800/5+950	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Postępu na długości L=249m Projektowany gazociąg Ø50 (PE100 SDR17,6) o długości L=364,2m rura ochronna stal Ø100 L=46,1m
G8	6+780 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu Ø32

nr. kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
G9	6+790 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Słonecznej na długości L=410,7m Projektowany gazociąg Ø180 (PE100 SDR17,6) o długości L=168m rura ochronna stal Ø250 L=140m
G10	6+810 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Słonecznej na długości L=141m Projektowany gazociąg Ø50 (PE100 SDR11) o długości L=151,4m rura ochronna stal Ø100 L=79,3m
G11	7+361 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Borowej na długości L=128m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=143,6m rura ochronna stal Ø100 L=80,9m
G12	7+400 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu gnA L=120,3m
G13	7+580	MSG	Likwidacja gazociągu na ul. Przyleśnej na długości L=250,1m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=292m rura ochronna stal Ø100 L=78,7m
G14	7+581	MSG	Likwidacja gazociągu gn40 na długości L=138,6m Projektowany gazociąg Ø40 (PE100 SDR11) o długości L=178m rura ochronna stal Ø80 L=30,3m
G15	7+660	MSG	Likwidacja gazociągu gn40 na długości L=138,6m Projektowany gazociąg Ø40 (PE100 SDR11) o długości L=178m rura ochronna stal Ø80 L=30,3m
G16	8+540	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Żwirowej na długości L=137,8m Projektowany gazociąg Ø40 (PE100 SDR11) o długości L=97,9m rura ochronna stal Ø100 L=30,3m
G17	8+550 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Żwirowej na długości L=413,6m Projektowany gazociąg Ø90 (PE100 SDR17) o długości L=536,1m rura ochronna stal Ø150 L=84,6m1
G18	8+560 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu gnD20 na długości L=53m
G19	8+570-8+600 S7	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Żwirowej na długości L=137,8m Projektowany gazociąg Ø40 (PE100 SDR11) o długości L=97,9m rura ochronna stal Ø100 L=30,3m
G20	8+630-8+680 S-7	MSG	Likwidacja przyłączy gazociągu przy ul. Żwirowej na długości L=24m Projektowany gazociąg Ø25 (PE100 SDR11) o długości L=43,6m rura ochronna stal Ø80 L=36,8m
G21	9+400 - S-7	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Zielonej na długości L=108,5m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR17,6) o długości L=117,9m rura ochronna stal Ø100 L=92,4m
G22	9+948 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu na długości L=138,5m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR17,6) o długości L=209,7m rura ochronna stal Ø100 L=92,2m

nr. kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
G23	10+810 S-7	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Gościniec na długości L=120,7m Projektowany gazociąg Ø110 (PE100 SDR17,6) o długości L=172,9m rura ochronna stal Ø180 L=104,8m
G24	11+005	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Orzechowej na długości L=176,7m Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=166m rura ochronna stal Ø100 L=14,2m oraz przyłącze Ø25 (PE100 SDR11) L=15,2m rura ochronna stal Ø80 L=13,6m
G25	10+990	MSG	Likwidacja przyłączy gazociągu przy ul. Gościniec na długości L=28,9m
G26	11+015	MSG	Likwidacja przyłączy gazociągu przy ul. Gościniec na długości L=30,5m
G27	12+965	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Traktowej L=293,3m Projektowany gazociąg Ø90 (PE100 SDR17,6) o długości L=210m rura ochronna stal Ø150 L=87,8m
MOP(lewa/prawa)	13+000	PSG Warszawa	MOP(lewa) Ułożenie gazociągu Ø32 PEHD SDR17,6 na długości L=327,9m rury osłonowe stal Ø80 L=17,6m MOP(prawa) Ułożenie gazociągu Ø32 PEHD SDR17,6 na długości L=298,6m rury osłonowe stal Ø80 L=28,8m
G28	116+238	MSG	Likwidacja gazociągu Ø100 przy ul. Mrokowskiej L=379,5m Projektowany gazociąg Ø110 (PE100 SDR17,6) o długości L=403m rura ochronna stal Ø200 L=143,1m
G29	15+980/16+220	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Stawowej na długości L=261m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=295m oraz przyłącza gazowe L=20
G29a	16+950	MSG	Likwidacja gazociągu przy ul. Słonecznej na długości L=250m
G29b	20+850	prywatny właściciel	Likwidacja prywatnego gazociągu Ø25 ze zbiornikiem
G30	21+050 S-7	MSG oddział w Radomiu	Likwidacja gazociągu przy ul. Piaseczyńskiej L=35m Projektowany gazociąg Ø300 (PE100 SDR17,6) L=40,7m
G32	22+450 S-7 - 22+610 S-7	MSG oddział w Radomiu	Likwidacja gazociągu na długości L=198m. Projektowany gazociąg Ø300 (PE100 SDR17,6) L=291,9m rura ochronna stal Ø500 L=60m
G33	23+580 S-7	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=196,7m. Projektowany gazociąg Ø50 (PE100 SDR11) L=112,4m

nr. kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
G34	24+200 S-7	MSG oddział w Radomiu	Likwidacja gazociągu na długości L=214m. Projektowany gazociąg Ø315 (PE100 SDR17,6) L=248,8m, rura ochronna stal Ø400 L=41,2m
G35	24+750 - 29+391 S-7	MSG oddział w Radomiu	Likwidacja gazociągu gA300 na odcinku L=4645m Projektowany gazociąg Ø315 (PE100 SDR17,6) na odcinku 24+750-29+390 L=4998m rura ochronna stal Ø400 długość L=370m zgodnie z planem sytuacyjnym
G36	24+800 S-7	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu Ø40 na długości L=130m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) L=101m rura ochronna stal Ø100 L=19,8m
G37	24+890- 24+910	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu Ø40 L=211m, Ø50 L=155m
G38	25+267	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=137,7m. Projektowany gazociąg Ø160 (PE100 SDR17,6) L=177,1m rura ochronna stal Ø200 L=120,6m
G39	25+280	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=206m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) na długości L=131m, rura ochronna stal Ø100 L=20,5m
G40	25+320	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu Ø40
G41	25+650	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu Ø40 L=88m
G42	26+671	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=177m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) L=169,4m rura ochronna stal Ø100 L=81m
G43	26+690	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu L=123m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11)
G44	27+860	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=758,4m. Projektowany gazociąg Ø90 (PE100 SDR11) L=850m rura ochronna stal Ø150 o długości L=78,6m
G45	27+920 S-7	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu Ø80 na długości 338m
G46	28+190	RDG Mogielnica	Likwidacja i ułożenie przyłączy gazowych Ø40 PE100 SDR17,6 L=99m
G47	28+600 S-7	RDG Mogielnica	likwidacja gazociągu Ø40 PE na długości 121m, ułożenie gazociągu z rur Ø90 PE100 SDR11 na długości 120 ułożenie rury ochronnej stalowej Ø100, L=103m
G49	29+150 S-7	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=116,5m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) L=98,4m rura ochronna stal Ø100 L=66,7m
G50	29+334 S-7	RDG Mogielnica	Likwidacja gazociągu na długości L=266m. Projektowany gazociąg Ø63 (PE100 SDR11) o długości L=194 m rura ochronna stal Ø100 L=68,3m
Przyłącze OUD	2+670 - 3+238	PSG	Zaprojektowano przyłącze gazowe DN32 PE100 SDR17 o długości L= 433,5 m.

5.5.2 Urządzenia wodociągowo – kanalizacyjne

nr kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
S1a	2+600	Action	likwidacja istniejącej kanalizacji deszczowej Ø800 na nieruchomości firmy Action o długości 39m, projektowana kanalizacja deszczowa PE o długości 34m, na przewodzie przewidziana jest studnia rewizyjna Ø 1200
S2b	2+920	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 wzdłuż ul. Karczunkowskiej o długości 63.5m, projektowana kanalizacja sanitarna Ø200 o długości 62m, na przewodzie przewidziano 3 studnie rewizyjne Ø1200
S2	2+950	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji deszczowej Ø500 wzdłuż ul. Dawidowskiej o długości 290m, projektowana kanalizacja deszczowa PVC Ø500 o długości 38m, przejście pod drogą w rurze ochronnej PE Ø600 długości 108.1m
S3	3+290	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø220 wzdłuż ul. Wróblewskiej o długości 148m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø220 o długości 355m, przejście pod układem drogowym w rurze ochronnej Ø800 o długości zgodnej z planem sytuacyjnym, na przewodzie przewidziano dwie studnie szczelne PVC
S6	5+500	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 wzdłuż ul. Krasickiego o długości 200.4m, projektowana kanalizacja PVC Ø200 wzdłuż istniejącej sieci o długości 196.4m, przejście pod projektowanym układem drogowym w rurze ochronnej stalowej Ø600 o długości 67m, na przewodzie przewidziano studnie rewizyjne zgodnie z planem sytuacyjnym
S10	5+670	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 wzdłuż ul. Ornej o długości 152.7m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø200 o długości 243m, przejście pod projektowaną drogą rurze ochronnej Ø600 o długości 90.1m, na przewodzie przewidziano studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym
S12	6+815	LPK Lesznwola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 oraz Ø160 wzdłuż ul. Słonecznej o łącznej długości 350m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø200 oraz Ø160 o łącznej długości 401m, przejścia pod projektowanym układem drogowym w rurze ochronnej stalowej o długości i średnicy zgodnie z planem sytuacyjnym, na przewodach przewidziane są studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym

nr kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
S16	7+650	LPK Lesznowola	likwidacja istniejącej kanalizacji Ø200 w kolidującej z droga ekspresową o długości 181.5m, projektowana kanalizacja PE Ø200 o długości 181m, przejście pod droga w rurze ochronnej stalowej Ø400 o długości 90m, na przewodzie przewidziano dwie studnie rewizyjne Ø1200
S17	7+650	LPK Lesznowola	likwidacja istniejącej kanalizacji Ø90 kolidującej z drogą ekspresową o długości 244m, projektowana kanalizacja PE Ø90 o długości 282.7m, przejście pod układem dróg w rurze ochronnej stalowej o długości i średnicy zgodnej z planem sytuacyjnym, na przewodzie przewidziano studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym
S18	8+550	LPK Lesznowola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø90 wzdłuż ul. Żwirowej o długości 230m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø90 o długości 329m, likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 o długości 70m, projektowana kanalizacja sanitarna Ø200 o długości 71m, przejście pod układem dróg w rurze ochronnej stalowej średnica i długość zgodnie z planem sytuacyjnym, na przewodach przewidziane są studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym
S19a	8+610	LPK Lesznowola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø200 wzdłuż ul. Żwirowej o długości 97m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø200 o długości 103m, na przewodzie przewidziano studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym
S20	9+400	LPK Lesznowola	likwidacja istniejącej kanalizacji sanitarnej Ø63 wzdłuż ul. Zielonej o długości 303m, projektowana kanalizacja sanitarna PVC Ø63 o długości 340m, przejście pod drogą ekspresową w rurze ochronnej stalowej Ø350 o długości 94.9m, na przewodzie przewidziane są studnie rewizyjne Ø1200
S23	11+010	PWiK Piaseczno	likwidacja kanalizacji sanitarnej Ø160 wzdłuż ul. Gościnniec o długości 220m, projektowana kanalizacja deszczowa PE Ø160 o długości 235m, przejście pod układem dróg w rurze ochronnej PE100 RC o długości i średnicy zgodnej z planem sytuacyjnym, na przewodzie przewidziano studnie rewizyjne Ø1200 zgodnie z planem sytuacyjnym
S45b	26-965	-	Przeniesienie istniejącego zbiornika na nieczystości płynne na posesji nr 63/2 w obrębie Podole poza obszar korpusu projektowanej drogi S7
Przyłącze OUD	2+670 – 3+238	LPK Lesznowola	Zaprojektowano przyłącze kanalizacji tłocznej DN90 PE100 SDR17 o długości L= 476,3 m, oraz systemową pompownie ścieków sanitarnych. Na terenie obiektu zaprojektowano sieć kanalizacji sanitarnej składającej się z 7 studzienek kanalizacyjnych

nr kolizji	km S7	Gestor	Sposób usunięcia kolizji
			oraz kanału D200 o długości L=340,4m.
Przyłącze MOP	11+000 – 13+200	PWiK Piaseczno	Zaprojektowano przyłącze kanalizacji tłocznej D90 PE100 SDR11 o długości L= 2397m wraz z pompownią. Na terenie MOP-ów zaprojektowano kanalizację sanitarną grawitacyjną D200 z przyłączami do budynków o długości L= 742m.

5.5.3 Urządzenia energetyczne.

Poniżej zestawiono kolizje z siecią istniejących urządzeń elektroenergetycznych

Lokalizacja km	Opis	Orientacyjna długość budowy [km]
1+110	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
1+500	Linia kablowa elektroenergetyczna nN.	0,100 (demontaż)
2+300	Linia kablowa elektroenergetyczna nN oświetleniowa.	0,050 (demontaż)
2+670	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	1,200
2+950	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,451
3+050	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,100
3+050	Linia rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,100
4+020	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,400
5+500	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
5+700	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
5+700	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,250
6+200	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,450
6+800	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,360

Lokalizacja km	Opis	Orientacyjna długość budowy [km]
7+550	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,550
7+700	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
8+550	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,700
8+650	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	1+900
9+400	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,350 (demontaż)
9+750	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,250
11+000	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,500
11+400	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,600
11+900	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,800
14+400	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,350
14+650	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,450
15+500	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,450
15+850	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,700
16+200	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	1,150
17+000	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,200
17+100	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,500
18+000	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,300
19+800	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,200
20+600	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,200
21+000	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,600
22+000	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,350

Lokalizacja km	Opis	Orientacyjna długość budowy [km]
22+900	Linia rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
23+550	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
23+650	Linia rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,200
23+650	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,150
24+650	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,800
25+000	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,950
25+240	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,850
25+250	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,300
25+600	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,900
26+200	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,150
26+440	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
26+440	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,100
26+780	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,650
26+860	Linia rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
27+250	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,250
27+470	Linia rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,200
27+510	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,200
27+910	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,500
28+500	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,300
28+500	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,950 (demontaż)
29+120	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,150

Lokalizacja km	Opis	Orientacyjna długość budowy [km]
29+250	Linia napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna SN.	0,150
29+360	Linia oświetleniowo – rozdzielcza napowietrzno - kablowa elektroenergetyczna nN.	0,500

5.5.4 Urządzenia teletechniczne.

Na projektowanym odcinku drogi ekspresowej S-7 występują kolizje z siecią istniejących urządzeń teletechnicznych. Poniżej w tabeli zestawiono kolizje:

Lp.	Lokalizacja [km]	Opis kolizji	Orientacyjna długość budowy [m]
1.	1+110	Linia napowietrzna	200m
2.	2+950	Linia doziemna – kabel 50-parowy	200m
3.	2+950	Kanalizacja telekomunikacyjna 6-otworowa Kanalizacja wtórna 4-otworowa Kabel miedziany 10-parowy Kabel światłowodowy 72-włóknowy Kabel światłowodowy 24-włóknowy Kabel światłowodowy 12-włóknowy	800m 800m 800m 6000m 200m 1200m
4.	4+040	Kabel miedziany 100-parowy Kabel miedziany 50-parowy	500m 500m
5.	5+520	Rurociąg kablowy 14-otworowy Kabel miedziany 10-parowy Kabel światłowodowy 72-włóknowy	200m 200m 7000m
		3x Kabel miedziany 100-parowy Kabel miedziany 50-parowy	3x200m 200m
6.	5+660	Linia napowietrzna Linia doziemna – kabel 30-parowy	150m 150m
7.	5+800	Rurociąg kablowy 14-otworowy	100m
8.	6+770	Rurociąg kablowy 14-otworowy	500m
		Ulica Postępu 2x Kabel miedziany 100-parowy Kabel miedziany 50-parowy 2x Kabel miedziany 30-parowy Kabel miedziany 10-parowy	2x150m 150m 150m 150m
		Ulica Słoneczna Kabel miedziany 100-parowy Rurociąg kablowy 2-otworowy Kabel miedziany 100-parowy Kabel światłowodowy 72-włóknowy	300m 300m 300m 2000m
		Rurociąg kablowy 14-otworowy Kabel miedziany 10-parowy Kabel światłowodowy 72-włóknowy Kabel światłowodowy 12-włóknowy	500m 500m 3200m 500m
9.	6+870	Linia napowietrzna	80m
10.	7+360	Linia napowietrzna	150m
11.	8+570	Linia napowietrzna	150m

12.	9+400	Linia napowietrzna	150m
13.	11+000	Linia napowietrzna Kable miedziany 20-parowt	250m 250m
14.	16+240	Linia doziemna – kabel 20-parowy	550m
15.	19+970	Linia napowietrzna	650m
16.	21+040	Linia napowietrzna	800m
		Kanalizacja telekomunikacyjna	800m
17.	22+010	2x Kabel ziemny	120m+170m
18.	23+550	Kabel ziemny	350m
		Linia napowietrzna	200m
19.	23+990	Linia napowietrzna	100m
20.	Odcinek 25+000 do 29+600 oraz odcinek od ronda Tarczyn południe do 25+000	Rurociąg kablowy 2-otworowy Kabel miedziany 10-parowy Mikrokanalizacja 5-otworowa Kabel światłowodowy 72-włóknowy Kabel światłowodowy 36-włóknowy	6000m 6000m 6000m 10700m 12600m
		4x Kabel ziemny	4x6000m
		6 Odcinków linii napowietrznej	1200m

5.5.5 Urządzenia wodnych melioracji podstawowych i szczegółowych

Projektowana droga ekspresowa przekracza istniejące ciek naturalne, co powoduje konieczność przełożenia lub skorygowania tras niektórych z nich. Zakres tych robót został wykazany w tabeli poniżej. Ponadto zostaną wykonane przebudowy i prace konserwacyjne w istniejącej sieci rowów melioracyjnych. Koryta rowów zostaną oczyszczone i udrożnione celem zapewnienia odpływu odprowadzanych wód.

L.P	KM S7	Nazwa ciek	Odcinek	Długość [m]		
				Likwidacja	Budowa/ przebudowa	Konserwacja
1	2+695	Rów R-65	Węzeł Zamienie	160m	37m rów 154m kanalizacja	3600m
2	droga DL3 km 0+051	Rów R-65/5	Węzeł Zamienie	-	20m	38m
3	5+735	Rów 7	Węzeł Lesznowola	-	152m	250m
4	6+559	Rów 6	Węzeł Lesznowola	-	126m	887m
5	7+334	Rów 6D	Międzywęzłowe	120m	282m	656m
6	7+810	Rów 18	Międzywęzłowe	230m	225m	175m
7	7+655	Kanał Piaseczyński	Międzywęzłowe	-	120m	535m
8	9+470	Rów B	Międzywęzłowe	405m	480m	220m
9	10+048	Rów BN1	Międzywęzłowe	-	145m	190m

L.P	KM S7	Nazwa ciek	Odcinek	Długość [m]		
				Likwidacja	Budowa/ przebudowa	Konserwacja
10	11+270	Rów A-6	Węzeł Antoninów	130m	270m	320m
11	równoległy	Rów A-9	Węzeł Antoninów	116m	180m	105m
12	11+440	Rów A	Węzeł Antoninów	180m	540m	550m
13	13+660	Rów G-35	Międzywęzłowe	-	84m	120m
14	13+925	Rów M (Struga)	Międzywęzłowe	80m	150m	370m
15	14+060	Rów 2	Międzywęzłowe	170m	220m	193m
16	15+145	Rów BN2	Międzywęzłowe	-	103m	366m
17	16+460	Rów melioracyjny	Węzeł Złotokłós	215m	448m	775m
18	17+330	Rzeka Głuskówka	Międzywęzłowe	160m	155m	595m
19	17+570	Rów G2	Międzywęzłowe	-	390m	-
20	18+467	Rów G2/1	Międzywęzłowe	-	140m	120m
21	18+147	G1/1	Międzywęzłowe	100m	-	-
22	18+980	Rów G1	Międzywęzłowe	390m	583m	1126m
23	19+200	Rów G5	Międzywęzłowe	430m	470m	490m
24	21+295	Rzeka Tarczynka	Węzeł Tarczyn Północ	-	540m	500m
25	23+032	Rów R-8	Węzeł Tarczyn Południe	260m	430m	300m
26	25+121	Rów J-47	Węzeł Tarczyn Południe	105m	220m	155m
27	27+514	Rów R-L5	Międzywęzłowe	-	110m	3555m
28	28+419	Rów R-L6	Głuchów	-	130m	420m

6 ZGODNOŚĆ PRZEDSTAWIONYCH ROZWIĄZAŃ Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI.

Wszystkie przedstawione rozwiązania w Koncepcji programowej spełniają wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ogłoszonym w Dz. U. Nr 43 z 1999r. poz. 430.

7 OPINIE, STANOWISKA, UZGODNIENIA, POZWOLENIA I WARUNKI.

WYKAZ UZGODNIENÍ

L.p.	Nazwa Instytucji	numer pisma	data pisma	strona
x	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	x	x	
1	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie	WOOŚ-II.4200.11.2011.TS	2011-04-22	75
2	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie	DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj.11	2011-12-21	106
x	BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA	x	x	
x	Warunki przyłączenia	x	x	
3	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14978	2013-11-20	108
4	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14983	2013-11-20	125
5	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14977	2013-11-20	126
6	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14980	2013-11-20	127
7	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14981	2013-11-20	128
8	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	13//R2/14982	2013-11-20	129
x	Warunki techniczne przebudowy kolizji	x	x	
9	RWE Stoen Operator Sp. z o.o.	ND/KK/15120/2013/kolizja	2013-09-13	130
10	PSE – Centrum S.A.	PS/SE/ZW/3014/2013	2013-10-11	136
11	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	GR/PP/BZ/10588/13	2013-07-24	138
12	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko	1/2013	2013-12-06	141
13	RWE Stoen Operator Sp. z o.o.	NI-W/JM/2013/RWO000708578	2013-11-08	144
x	Uzgodnienia	x	x	
14	PSE – Centrum S.A.	PS/SE/ZW/634/2014	2014-02-24	146
15	PSE – Centrum S.A.	PS/SE/ZW/1646/2014	2014-05-14	147
16	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa	GR/PP/BZ/1035/14	2014-02-05	148
17	PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko	RZ/ZU/RK/4259/2014	2014-03-13	149
18	RWE Stoen Operator Sp. z o.o.	NI-W/JM/2013/RWO000349217	2013-11-08	150
19	RWE Stoen Operator Sp. z o.o.	NI-NUW/Fa/2669/2014	2014-10-20	151
x	Uzgodnienie Oświetlenia			
20	Urząd Miasta I Gminy Piaseczno	IT.7011.11.2015.EK	2015-01-29	152
21a	Zarząd Dróg Miejskich	ZDM-ZTSO-O-GAN-7044-173-2-15	2015-02-09	153a
21b	Urząd Gminy Raszyn	152.16.2015.WR	2015-01-15	153b
21c	Gmina Grójec	WI.7021.4.17.2015.KAK-2	2015-02-11	153c
X	BRANŻA SANITARNA – sieci wod.-kan.	x	x	
X	Warunki przyłączenia	x	x	
22	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Warszawie	DRZ-WSW/660/397532/13/7077	2013-12-13	154
23	Lesznawolskie Przedsiębiorstwo Komunalne	443	2015-02-05	155
24	Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie	555/WK/2013	2013-10-31	157
X	Warunki techniczne przebudowy kolizji	x	x	
25	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Warszawie	DRZ-WSW-WWT/660/402387/13/7279	2013-12-17	160
26	Lesznawolskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.	DOO.400.63.2013	2013-05-10	161

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Nazwa Instytucji	numer pisma	data pisma	strona
27	Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie	WT 130/13 WT 52/14	29.04.2013	162
28	Referat wodociągów i kanalizacji w Tarcynie	GKMiOŚ.IV.7021.43.1.2013	20.12.2013	164
29	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Warszawie	DZRZ-WSW-WSK/660/840/136461/13/1933	2014-04-22	171
30	Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Grójcu	UDP 67.2.54.2013	2014-07-09	172
x	Uzgodnienia	x	x	
31	Referat Wodociągów i Kanalizacji w Grójcu	UDP.66.52.2014	2014-1-24	172
32	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m.st Warszawie Spółka Akcyjna	PRO-DRZ-WSW/660/331722/14/3404P	2014-10-31	173
x	BRANŻA SANITARNA – sieci gazowe	x	x	
x	Warunki przyłączenia	x	x	
33	Polska Spółka Gazownictwa	TRPZ/W/2252/IP/1/2014	2014-02-13	174
x	Warunki techniczne przebudowy kolizji	x	x	
34	Polska Spółka Gazownictwa	TMTU/1164/2013	2013-12-17	176
35	Gaz System	REM-II.410.2.2013/2	2013-04-03	195
36	Mazowiecka Spółka Gazownictwa	WTMD/308/2013	2013-04-08	198
37	Mazowiecka Spółka Gazownictwa	RTW182100/W10/47/2013	2013-04-22	216
38	Polska Spółka Gazownictwa	RRM/R120/W685/2013	2013-12-10	228
x	Uzgodnienia	x	x	
39	Polska Spółka Gazownictwa	RIS4608150523/U10/83/JM/2014	2014-10-28	229
40	Polska Spółka Gazownictwa	OIU/1190/2014	2014-10-24	230
41	Gaz System	OR-DL.410.39.2014/2	2014-11-05	231
42	Polska Spółka Gazownictwa	RTMD/PSK/314/2014	2014-11-20	233
x	BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA	x	x	
x	Warunki przyłączenia	x	x	
43	Telekomunikacja Polska S.A.	56955/TODDRA/P/2014	2014-09-25	235
X	Warunki techniczne przebudowy kolizji	x	x	
44	Telekomunikacja Polska S.A.	57019/TODDRA/P/2014	2014-09-25	237
45	Netia S.A.	DUU-E-C-14-166-LK	2014-09-26	241
x	Uzgodnienia	x	x	
46	Telekomunikacja Polska S.A.	59764/TODDRA/P/2014	2014-10-06	246
47	Netia S.A.	DUU-E-C-14-170-LK	2014-10-03	247
X	BRANŻA MELIORACYJNA	x	x	
X	Warunki techniczne przebudowy kolizji	x	x	
48	WZMiUW w Warszawie, Oddział Radom, Inspektorat Grójec	R/IGR-2232.8/13	2013-04-15	248
49	WZMiUW w Warszawie Oddział Warszawa, Inspektorat Warszawa	W/IWA-4105.401.u.75/13	2013-04-18	251
50	WZMiUW w Warszawie Oddział Warszawa, Inspektorat Piaseczno	W/IPI-4105.DE.S7.1.KU/13	2013-04-18	253
51	Gminna Spółka Wodna Raszyn	PZW.501.10.2014	2014-02-17	257
52	WZMiUW w Warszawie Oddział Warszawa, Inspektorat Piaseczno	W/IPI-4105.DE.S7.1.1KU/14	2014-07-09	259
x	Uzgodnienia	x	x	
53	Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział Warszawa, Inspektorat Piaseczno	W/IPI-4105.DE.S7.1.11.KU/14	2014-11-17	261

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA

L.p.	Nazwa Instytucji	numer pisma	data pisma	strona
54	Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział Warszawa, Inspektorat Grójec	R/IGR-2232.31/14	2014-11-25	263
X	OPINIE JEDNOSTEK SAMORZADOWYCH	x	x	
55	Burmistrz Dzielnicy Ursynów miasta st. Warszawy	UD-XII-WIR.WJ.100-300.7230.2014.WJA	2014-02-25	264
56	Urząd Gminy Raszyn	J.1/502/2014	2014-02-19	267
57	Urząd Miasta i Gminy Piaseczno	IT/DK/2211-103/75/54/08	2014-02-21	269
58	Urząd Gminy Lesznowola	PRI-700.13.2014.AO	2014-03-13	272
59	Burmistrz Tarczyna	PI.I.73563114	2014-02-26	277
60	Urząd Gminy Grojec	WI.7021.4.8.2014.KH-2	2014-02-21	279
	DOKUMENTACJA GEOLOGICZNO – INŻYNIERSKA I HYDROGEOLOGICZNA	x	x	
61	Ministerstwo Środowiska	DGK-II-4731-20/7060/47363/14/AK	2014-11-24	283
62	Ministerstwo Środowiska	DGK-II-4711-1498/37793/14/AS	2014-09-18	284
	WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT TRANSPORTU DROGOWEGO	x	x	
63	Wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Radomiu	WITD.WI.8112.4.112.2014-PW	2014-11-13	285
	PLAN DZIAŁAŃ RATOWNICZYCH	x	x	
64	Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji	RDproj-4179/14	2014-11-13	286
65	Komenda Wojewódzka Policji Wydział Ruchu Drogowego	R-4942/4782/14	2014-11-10	287
66	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe	LPR-5-1957(1)/14/LS	2014-11-03	288
67	Mazowiecki Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej	WZ.5565.8.2014	2014-12-23	289
	OPINIE DO WNIOSKU ZRID			
68	Burmistrz Gminy i Miasta Grójec	WI.7021.4.92.2014.JMA-2	2014-12-09	298
69	Starosta Grójecki	Kit.7111.11.2014	2014-12-12	300
70	Urząd Gminy Lesznowola	PRI-700.30.2014.AO	2014-10-01	301
71	Urząd Gminy Lesznowola	PRI-700.37.2014.AO	2014-12-12	302
72	Urząd Miasta i Gminy Piaseczno	IT/TM/2211-103/582/08	2014-12-	303
73	Urząd Miasta i Gminy Piaseczno	IT/TM/2211-103/30/08	2015-01-22	304
74	Urząd m. st. Warszawy Biuro Architektury i planowania Przestrzennego	AM-WPT.0724.615.2014.JWI	2014-12-16	305
75	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu	ZS-2120D-25-14	2014-12-18	307
76	Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków	WA5183.44.21.2014	2014-12-18	308
	OPINIA WUOZ			
77	Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków	WA5183.12.26.2013	2014-04-03	309
	ZARZĄDCY DRÓG			
78	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	PP-6334-45-13-KZ	2013-04-29	310
79	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	NI-D-I.8010.119.1.2014.JM	2014-04-17	311
80	Powiatowy Zarząd Dróg w Grójcu	PZD2-6740.02.2013	2013-05-21	312
81	Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie	KDM.456.16/2013	2013-05-31	313
	PKP			
82	PKP Polskie Linie Kolejowe w Warszawie	IZDK-505-195/2013/2014/HS	2014-04-02	314
83	PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum realizacji Inwestycji	IRO1Płf-210-11-15/14	2014-06-11	316
84	PKP Polskie Linie Kolejowe Siedlce	IZIW1-505-90/1/2014	2014-05-19	317
85	PKP Polskie Linie Kolejowe Siedlce	IZIW1-505-90/2/2014	2014-05-19	320



Warszawa, dnia 22 kwietnia 2011

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.11.2011.TS

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

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, art. 46 ust. 1 pkt 1 oraz art. 56 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm., zwanej dalej „Poś”), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „oos”), 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. 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 26 maja 2008 r. znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008 Pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - Pana Stanisława Dmuchowskiego, Z-cy Dyrektora Oddziału 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

określam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu „II” z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu „C”:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca w wybranym wariantcie zlokalizowane jest w całości w województwie mazowieckim, w powiatach: warszawskim - zachodnim, pruskowskim, piaseczyńskim oraz grójcekim, na terenach dzielnicy Ursynów miasta stołecznego Warszawy oraz gmin: Raszyn, Lesznowola, Piaseczno, Tarczyn i Grójec. Zakres niniejszej decyzji dotyczy odcinka drogi o długości ok. 29,011 km, zaczynającego się od planowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy do początku wykonywanej obwodnicy miasta Grójca. Głównym założeniem przedmiotowego przedsięwzięcia jest wybudowanie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca o parametrach technicznych drogi klasy S w celu usprawnienia ruchu z kierunku północnego na południe Polski.

W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi ułatwione wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum Warszawy. Pośrednio realizacja zamierzenia wpłynie też na poprawę warunków

życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie istniejącej drogi S-7.
W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedmiotowej inwestycji analizie wariantowej poddano jej lokalizację (warianty: I, II, III, IV i IVa) oraz umiejscowienie węzła „Antoninów” (podwarianty: A, B, C i D). Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.
Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 2.1. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych.
- 2.2. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować z dala od:
 - 2.2.1 dolin rzek i innych cieków powierzchniowych,
 - 2.2.2 obszarów chronionych, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.:
 - 2.2.2.1 poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu na odcinkach: od km 7+350 do km 7+700, od km 12+900 do km 16+300, od km 21+050 do km 22+050,
 - 2.2.2.2 poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki na odcinku od km 26+700 do km 29+311,
 - 2.2.3 siedlisk chronionych, o których mowa w załączniku I do Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG, tj.:
 - 2.2.3.1 poza siedliskiem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych 6410 - na odcinku od km 11+870 do km 11+930;
 - 2.2.3.2 poza siedliskiem łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 - na odcinkach: od km 13+888 do km 14+059, od km 18+375 do km 18+520, od km 17+395 do km 17+450, od km 21+253 do km 21+321,
 - 2.2.4 obszarów wrażliwych ze względu na stosunki wodne,
 - 2.2.5 terenów leśnych,
 - 2.2.6 terenów sąsiadujących z zabudową mieszkaniową.
- 2.3. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Natomiast na obszarach wskazanych w punkcie 2.2. lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań logistycznych umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
- 2.4. Prace budowlane prowadzić wyłącznie przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii odprowadzane będą na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo wodnego.
- 2.5. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności: odizolować teren inwestycji ogrodzeniem – szczególnie na odcinkach zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na pojazdy samochodowe, przykrywać płandekami skrzynie załadunkowe samochodów transportujących materiały sypkie.
- 2.6. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrehabilitować po ich zakończeniu.
- 2.7. Składować osobno warstwę ziemi próchnicznej zdejmowaną w trakcie robót, w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia lub zapewniający możliwość wykorzystania przez inne podmioty.
- 2.8. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem

- pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
- 2.9. W przypadku wystąpienia wycieku związków ropopochodnych podczas ewentualnej awarii ciężkiego sprzętu budowlanego zanieczyszczoną glebę zebrać i wywieźć w celu unieszkodliwienia lub przekazać do utylizacji uprawnionemu podmiotowi.
 - 2.10. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych koniecznym jest, aby wykonawca robót budowlanych posiadał odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
 - 2.11. Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, a ponadto zostanie zapewniony ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
 - 2.12. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności - drzew i krzewów. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
 - 2.13. Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom.
 - 2.14. Z uwagi na obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), przeprowadzić poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, koniecznym jest dokonywać regularnych kontroli ornitologicznych terenu.
 - 2.15. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Niezbędną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem wegetacyjnym, tj. w terminie od września do lutego. Ponadto wycinka drzew winna być poprzedzona szczegółową inwentaryzacją - drzewa przewidziane do wycięcia trzeba szczegółowo skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione rośliny, zwierzęta i grzyby, a w przypadku ich zidentyfikowania podjąć działania wynikające z ochrony gatunkowej.
 - 2.16. Przed przystąpieniem do wycinki drzew i robót ziemnych przenieść stanowisko pachnicy dębowej (*Osmodermia eremita*), kolidujące m.in. z terenem budowy przedsięwzięcia ok. km 12+950.
 - 2.17. Straty w zieleni 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.
 - 2.18. Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające cieki i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z robót budowlanych.
 - 2.19. Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych prowadzić poza okresem lęgów lub sezonowych migracji płazów, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W razie konieczności płazy zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów.
 - 2.20. W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjąć działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy.
 - 2.21. Drogę wyposażać w biegnące po obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei

- z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową, wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesiny mineralnej.
- 2.22. Ze względu na występowanie w km 11+200 obszarów chronionych w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowskiej, stanowiącego zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zaprojektować zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.
- 2.23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
- 2.24. Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- 2.25. W ramach budowy MOP - dla stacji paliw i budynków gastronomicznych zaprojektować wykonanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych zaprojektować kanalizację technologiczną, wyposażoną w zewnętrzny separator tłuszczu.
- 2.26. Zagospodarowując miejsca obsługi podróżnych zaprojektować zieleni izolacyjno -dekoracyjną.
- 2.27. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰) przy użyciu maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej.

3. Na etapie projektu budowlanego nakłada się następujące obowiązki:

- 3.1. Wykonać ekrany akustyczne w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
- na odcinku od km 0+740 do km 3+400 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 4+460 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 10+750 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 10+750 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 13+370 do km 14+260 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+040 do km 16+150 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 16+250 do km 17+010 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 17+320 do km 20+300 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+540 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 6,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 22+100 do km 23+830 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+190 do km 26+100 o wys. 8,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+460 o wys. 4,5 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie prawej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 0+750 do km 1+700 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+020 do km 3+220 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 3+200 do km 7+500 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 7+500 do km 8+800 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 9+780 do km 11+500 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+120 do km 12+600 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 12+600 do km 13+000 o wys. 6,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 15+700 do km 17+630 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 20+000 do km 21+060 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 21+180 do km 21+980 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 23+710 do km 24+110 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 25+130 do km 26+400 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+400 do km 26+600 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 26+600 do km 27+260 o wys. 4,5 m po stronie lewej drogi ekspresowej;
 - na odcinku od km 27+820 do km 29+311 o wys. 4,5 - 8,0 m po stronie lewej drogi ekspresowej.
- 3.2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów w celu zminimalizowania ryzyka zderzenia z nimi ptaków.
- 3.3. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.

- 3.4. Zaprojektować i wykonać następujące przejścia dla zwierząt:
- 3.4.1 przejście dla zwierząt dużych dołem zespolone z ciekim w km 23+000, o wys. min. 4,5 m i szer. min. 20,0 m;
- 3.4.2 przejścia dla zwierząt średnich w następujących lokalizacjach:
- przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 11+440, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 13+925, o wys. min. 4,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 4,0 m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z rowem w km 17+330, o wys. min. 3,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;
 - przejście dla zwierząt średnich dołem zespolone z ciekim w km 21+295, o wys. min. 3,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 3,5 m;
- 3.4.3 przejścia dla zwierząt małych w następujących lokalizacjach:
- przejście dla zwierząt małych w km 0+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 2+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 4+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 6+570, o wys. min. 2,0 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+000, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+450, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 8+860, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 9+470, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim w km 11+220, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 15+880, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 17+570, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+380, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 18+970, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych zespolone z rowem w km 19+200, o wys. min. 1,5 m i szer. min. półek ziemnych 2 x 1,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 20+050, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 27+520, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
 - przejście dla zwierząt małych w km 28+740, o wys. min. 1,5 m i szer. min. 2,0 m;
- 3.4.4 przejścia dla płazów:
- przejście dla płazów w km 7+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 7+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+270, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+880, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 11+980, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+300, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+400, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+500, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+600, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+700, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 12+800, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+450, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+550, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+680, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 13+780, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;

- przejście dla płazów w km 14+090 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+170 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+260 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 14+360 o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m, zsynchronizowane z obiektem pod drogą lokalną po stronie wschodniej przedsięwzięcia;
 - przejście dla płazów w km 15+140, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+280, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+420, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+650, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 15+750, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 17+200, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+000, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m;
 - przejście dla płazów w km 18+100, o wys. min. 1,0 m i szer. min. 1,5 m.
- 3.4.5. Drogi serwisowe biegnące równoległe do projektowanej drogi ekspresowej na wysokości wyznaczonych przejść dla zwierząt i przepustów wyposażać w obiekty, o takich samych parametrach technicznych, umożliwiające migrację zwierząt.
- 3.4.6. Dla przejść wymienionych w pkt 3.4.1 i 3.4.2 zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające w miarę możliwości na odcinkach 300 — 500 m w każdą ze stron od osi projektowanego przejścia dla zwierząt. Ogrodzenia powinny mieć wysokość co najmniej 220 cm w terenach otwartych i 250 cm w terenach leśnych ze zmniejszającą się ku dołowi średnicą oczek. W celu ochrony herpetofauny oraz małych zwierząt należy zaprojektować odrębne wyгородzenie siatką o parametrach 5 mm x 5 mm i 50 cm wysokości (z „przewieszką”), w miarę możliwości na odcinkach 300 - 500 m od każdego przejścia w obie strony. Ogrodzenia winny być zakopywane na głębokość 40-60 cm.
- 3.4.7. W przypadku przejść dla dużych i średnich zwierząt zastosować obustronne osłony olśnieniowe (ekrany), o wysokości równej co najmniej wysokości ogrodzeń ochronnych oraz na długości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia w obydwu kierunkach.
- 3.4.8. Na odcinkach drogi, na których zostały zlokalizowane przejścia dolne, nie można stosować oświetlenia jezdni.
- 3.4.9. Konstrukcje przejść dolnych projektować w taki sposób, aby powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby, a docelowo roślinnością osłonową. Nie projektować przy wylotach przejść dla zwierząt obiektów technicznych, takich jak: schody, kładki, balustrady, przejścia techniczne itp.
- 3.4.10. W przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji betonowych przyczółków, maksymalnie je osłaniając.
- 3.4.11. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.
- 3.4.12. W przypadku przejść dla zwierząt małych ogrodzenia muszą się łączyć się w sposób szczelny z czołem lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przejścia.
- 3.4.13. Nie betonować skarp, a w sytuacjach braku innej możliwości umocnienia skarp, dopuszczalne jest stosowanie płyt betonowych o dużej średnicy oczek (co najmniej 10,0 cm x 10,0 cm).
- 3.4.14. Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia prowadzić wyłącznie w sytuacjach koniecznych i stosować wówczas jedynie materiały naturalne. Nie stosować w tym celu gabionów oraz materiałów betonowych.
- 3.4.15. Naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą lokalizować w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznej krawędzi przejścia dużego oraz przejść średnich dla zwierząt.
- 3.4.16. W przypadku gdy strefę dojazdu do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe, powinny być one skanalizowane na długości: obejmującej całą strefę dojazdu do przejść

- dużych i średnich, co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt w każdym kierunku, natomiast w sytuacji braku możliwości skanalizowania rowów zaprojektować skarpy o nachyleniu < 1:3 na wskazanych powyżej odcinkach.
- 3.4.17. Przy wylotach przejść dla dużych i średnich zwierząt umieścić większe głazy, w sposób uniemożliwiający przejazd pojazdów po powierzchni przejścia.
- 3.4.18. Dno przepustów dla małych zwierząt pokryć warstwą ziemi mineralnej, w sposób umożliwiający utrzymanie wyrównanej powierzchni.
- 3.5. Nasadzenia zieleni dogęszczającej wykonywane w ramach środków minimalizujących zlokalizować w następujących rejonach planowanej drogi:
- po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 24+600 do km 25+100, o długości 500 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie prawej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+110, o długości 400 m i szerokości min. 10 m;
 - po stronie lewej drogi ekspresowej na odcinku od km 25+710 do km 26+170, o długości 460 m i szerokości min. 10 m.
- 3.6. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonać wygrodenia placów budowy, w celu uniemożliwienia migracji herpetofauny, w określonych lokalizacjach:
- wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 0+250 do km 0+350, wzdłuż planowanych łącznic węzła Lotnisko;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 6+900 do km 7+250;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 11+000 do km 11+300;
 - wygrodenie po prawej stronie drogi na odcinku od km 12+550 do km 12+700;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 15+100 do km 16+000;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 17+250 do km 17+650;
 - wygrodenie obustronne drogi na odcinku od km 17+950 do km 18+150;
 - wygrodenie po lewej stronie drogi na odcinku od km 27+550 do km 27+750.
- 3.7. Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwość ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.
- 3.8. Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony).
- 3.9. Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.
- 3.10. Uwzględnić taką korektę lokalizacji obiektu WD26, by możliwe było poprowadzenie do niego drogi dojazdowej wzdłuż istniejącej ul. Słonecznej.

4. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nakłada się następujące obowiązki:

- 4.1. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt regularnie oczyszczać i konserwować, a ponadto przeprowadzać regularne kontrole szczelności wygrodzień.
- 4.2. Po rozpoczęciu eksploatacji przeprowadzić co najmniej pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami, z którego coroczny raport powinien być przedkładany do właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
- 4.3. Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesziny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, czyszczenie i serwisowanie tych urządzeń.
- 4.4. Na odcinkach drogi ekspresowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony obiektów mostowych, a także po 100 m z każdej strony przejść dla zwierząt, zakazać stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności.

- 4.5. Przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący: hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gospodarki ściekowej (pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odbiornika).
- 5. Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:**
- 5.1 emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania,
- 5.2 efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4 niniejszego postanowienia. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
- 6. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

W dniu 3 czerwca 2008 r. do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Pana Stanisława Dmuchowskiego – Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa – będącego pełnomocnikiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca. Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy ooŚ. Inwestor pismem z dnia 4 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ-14-WOO-6613-23/08/bp, został poinformowany o zmianie organu prowadzącego postępowanie.

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.).

W dniu 23 marca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po wnikliwym przeanalizowaniu materiału dowodowego, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz po uzyskaniu wymaganych prawem uzgodnień Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Ministra Środowiska wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08. Mając na względzie ochronę terenów cennych przyrodniczo oraz życia i zdrowia ludzi, w decyzji szczegółowo określił środowiskowe warunki realizacji tej inwestycji, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Ponadto, nałożył na inwestora szereg obowiązków mających na celu zminimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także wykonanie analizy porealizacyjnej.

Od ww. decyzji Regionalnego Dyrektora odwołanie złożyli w terminie ustawowym: Stowarzyszenie „krajowa7.pl”, Alicja Marcinkowska, Grażyna Zagórewicz, Ewa Matulka, Aleksandra Potakiewicz oraz Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”, a akta sprawy zostały przekazane do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jako właściwego organu odwoławczego w celu rozpoznania. Generalny Dyrektor decyzją z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOŚ/IDK-452/955/492/09/aj/14, uchylił

decyzję Regionalnego Dyrektora z dnia 23 marca 2009 r. w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor prowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia (zawiadomienie z dnia 21 lipca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08) i stosownie do art. 48 ust. 1 ustawy Poś przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prawspółnotowej wykładni przepisów prawa krajowego. W trakcie rzeczowego postępowania organ wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wraz z załącznikami, w tym uzupełniony raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, uwzględniający ustalenia z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w Głuskowie z dnia 29 października 2009 r. - złożony do tut. urzędu 12 maja 2010 r. oraz aneks do wzmiankowanego raportu wykonany na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 4 października 2010 r., znak: DOOSIdk-452/2029/2003/10/aj/138 i złożony do tut. urzędu w dniu 24 listopada 2010 r.;
 - 2) decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOS/IDK-452/955/492/09/aj/14, uchylającą decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 marca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08;
 - 3) postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 23 lutego 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj.2 prostujące oczywiste omyłki w postanowieniu GDOŚ z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj oraz wyjaśniające zgłoszone wątpliwości co do jego zapisów;
 - 4) pełnomocnictwo;
- a także uzyskał wymagane zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Poś uzgodnienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 22 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-977-1/10.EG. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt 2.4, pkt 2.26-2.27, pkt 3.5, pkt 3.7-3.9, pkt 4.3 i pkt 4.5 oraz pkt 5.1 sentencji decyzji. Organ nie uwzględnił warunku mówiącego o potrzebie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji na etapie projektu budowlanego, ze względu na fakt, iż nie istnieje taka możliwość w świetle zapisów ustawy Poś, w ramach której przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko oraz wydano niniejszą decyzję. Organ uzyskał również zgodnie z wyżej cytowaną podstawą prawną uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w formie postanowienia z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj, którego zapisy zostały w całości uwzględnione w niniejszej decyzji. Ponadto organ uwzględnił zapisy postanowienia GDOŚ z dnia 23 lutego 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.8.2011.aj.2.

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

- 1) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 2 sentencji decyzji);
- 2) warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 4 sentencji decyzji);
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt 3 sentencji decyzji);
- 4) obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia (pkt 5 sentencji decyzji).

Powyższe zalecenia, wymagania i obowiązki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz przyjętych zasad mających na celu zachowanie porządku społecznego, zgodnie z którymi nałożone uwarunkowania przedsięwzięcia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Ad. 1), 2), 3).

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację zaplecza budowy (m.in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, jak i najmniejsze przekształcenie jego powierzchni. Teren przekształcony w wyniku robót budowlanych zostanie zrekultywowany po ich zakończeniu (pkt 2.1. i 2.6. sentencji decyzji). Ponadto, podczas prowadzenia prac budowlanych w ramach planowanego przedsięwzięcia niezbędne jest podjęcie odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych. Wobec powyższego w niniejszej decyzji ograniczono możliwość lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych, parkingów i tymczasowych dróg dojazdowych na terenach cennych przyrodniczo, terenach na których znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także obszarach, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne (pkt 2.2. i 2.3. sentencji decyzji).

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego inwestor został zobowiązany aby, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, stan techniczny pojazdów i urządzeń stanowiących źródło zanieczyszczenia gruntu i wód wskutek emisji produktów spalania płynów eksploatacyjnych, paliw, olejów, smarów itp. był stale kontrolowany (pkt 2.4. sentencji decyzji). Kolejnym działaniem mającym na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania mogącego mieć wpływ na środowisko gruntowo - wodne jest właściwe zabezpieczenie powierzchni ziemi przed możliwością przenikania szkodliwych zanieczyszczeń. Działania te obejmują m.in.: konieczność podejmowania czynności, takich jak: tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenia materiałów do budowy drogi ekspresowej, a także okresowe (do zakończenia budowy) wyścielenie terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi (pkt 2.8. sentencji decyzji). W sytuacji wystąpienia wycieku związków ropopochodnych, m.in. podczas awarii sprzętu budowlanego, zanieczyszczona gleba zostanie bezzwłocznie zebrana i wywieziona w celu unieszkodliwienia lub przekazana do utylizacji uprawnionemu podmiotowi (pkt 2.9. sentencji decyzji). Zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych, będą zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo - wodnego. W przypadku placu budowy niezbędne jest wyposażenie go w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (pkt 2.10. sentencji decyzji).

W okresie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych. Ponadto w trakcie prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych wysoce prawdopodobne jest wystąpienie zjawiska pylenia, w związku z czym wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do ograniczenia skutków wtórnego zapylenia poprzez m.in. zachowanie porządku na placu budowy, w szczególności przez odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem – szczególnie na odcinkach zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na pojazdy samochodowe, przykrywanie plandekami skrzyń załadunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 2.5. sentencji decyzji).

W celu wyeliminowania lub ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia wskutek powstawania odpadów w trakcie prowadzonych prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie jego realizacji, w tym odpadów niebezpiecznych, wymagane jest prowadzenie racjonalnej gospodarki odpadami. Wobec powyższego plac budowy i zaplecze techniczno - socjalne zostaną wyposażone w przeznaczone do tego celu pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania lub przetworzenia. Powstające w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych odpady w postaci gruzu budowlanego oraz mas ziemnych będą w jak największym

stopniu wykorzystywane w pracach prowadzonych w miejscu budowy lub przekazywane uprawnionym odbiorcom. W przypadku gdy odzysk odpadów w miejscu wytworzenia nie jest możliwy, muszą być one gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników znajdujących się w odpadach. W celu ograniczenia kontaktu odpadów ze środowiskiem wskutek zmiennych warunków, atmosferycznych, pojemniki (kontenery) lokalizować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywać uprawnionemu podmiotowi. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą zostać oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt 2.11. sentencji decyzji). Transport odpadów powinien odbywać się przy zastosowaniu technik minimalizujących kontakt odpadu z otoczeniem. Aby zagwarantować jak najmniejszy wpływ na środowisko materiałów wykorzystywanych do budowy, nałożono w niniejszej decyzji warunek w pkt 3.3. określający cechy jakimi powinny się charakteryzować. W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, zgodnie 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.

Wycinka drzew i krzewów związana z realizacją inwestycji zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a także poprzedzona szczegółową inwentaryzacją. Drzewa przeznaczone do wycięcia zostaną szczegółowo skontrolowane w zakresie zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów i inne prawnie chronione gatunki roślin, zwierząt i grzybów, a w przypadku ich identyfikacji zostaną podjęte właściwe czynności w zakresie ochrony gatunkowej. Prace polegające na wycince drzew i krzewów będą wykonywane poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłonę pni i korzeni, co ograniczy możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny. Ponadto materiały budowlane i odpady nie będą składowane w zasięgu bryły korzeniowej (pkt 2.12. i 2.15. sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne (części zielone, korę, gałęzie, korzenie) należy rozdrabniać i kierować do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać odpowiednim podmiotom (pkt 2.13. sentencji decyzji). W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie zdjęcie warstwy ziemi próchnicznej. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana, jeśli będzie spełniała wymagania, jako warstwa pod przyszłą zielenią (pkt 2.7. sentencji decyzji).

Uwzględniając obecność w rejonie inwestycji gatunków ptaków chronionych prawem polskim i europejskim, rozpoczęcie inwestycji (zdjęcie humusu i rozpoczęcie prac z udziałem sprzętu ciężkiego), zostanie przeprowadzone poza sezonem lęgowym ornitofauny, tj. w okresie od końca sierpnia do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, dokonywane będą regularne kontrole ornitologiczne terenu (pkt 2.14. sentencji decyzji).

Przed przystąpieniem do prac budowlanych ok. km 12+950 w miejscu kolizji trasy z aleją drzew, będących siedliskiem pachnicy dębowej (*Osmoedermia eremita*) dokonać przy udziale entomologa, inwentaryzacji przewidzianych do wycinki drzew pod kątem występowania tego gatunku. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia przez pachnicę dębową drzew przeznaczonych do wycinki, pnie ściętych drzew wraz z pozostawionymi głównymi konarami, długości nie mniejszej niż 1 m lub części drzew zasiedlone przez owady, przetransportować do odpowiedniego dla tego gatunku siedliska lub pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia i ustawić w pozycji pionowej, w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób i mienia (pkt 2.16. sentencji decyzji).

W ramach rekompensaty strat w istniejącym drzewostanie wprowadzone będą dodatkowe nasadzenia zieleni dogęszczającej (krzewy i drzewa), które zminimalizują potencjalne działanie wiatru i zanieczyszczeń atmosferycznych na odsłonięte, w wyniku wycinki drzew i krzewów, wewnątrz drzewostanu oraz zapobiegną postępowi procesów erozji (pkt 2.17. sentencji decyzji).

Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu rzek i cieków konieczne jest wprowadzenie rozwiązań zabezpieczających przed ich zasypaniem, zmaczeniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z placów budowy (pkt 2.18. i 2.20. sentencji decyzji). Prace związane z zasypywaniem zbiorników wodnych będą prowadzone poza okresem lęgów lub sezonowych migracji ptaków, tj. poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października, a także pod nadzorem herpetologa. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji ptaków zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem (pkt 3.6. sentencji decyzji), a podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez ptaki. W razie konieczności ptaki zostaną przeniesione w bezpieczną część stawów (pkt 2.19. sentencji decyzji). W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo — wodne, inwestor jest zobowiązany zapewnić właściwą gospodarkę wodno — ściekową w otoczeniu planowanej drogi, m.in. poprzez wyposażenie drogi w biegnące po obydwu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych oraz zbieranie tych wód z powierzchni przepraw mostowych przy użyciu kanalizacji deszczowej. Tak zaprojektowany system odwadniania drogi musi być wyposażony w odpowiednio dobrane, pod względem ilości i obciążenia zawiesziny odprowadzanych ścieków, osadniki zawiesziny mineralnej, zatrzymujące osad przed odprowadzeniem ścieków do odbiornika (pkt 2.21. sentencji decyzji). System odwodnienia obiektów mostowych, przy zastosowaniu kanalizacji deszczowej, należy z kolei wyposażać zarówno w osadniki zawiesziny mineralnej, jak i odpowiednio dobrane separatory ropopochodnych, przy zapewnieniu ich pełnej sprawności poprzez regularną kontrolę, oczyszczanie i serwisowanie (pkt 4.3. sentencji decyzji). Na etapie projektu budowlanego konieczne jest dokładne przeanalizowanie kwestii odprowadzania wód opadowych z obiektów mostowych, biorąc pod uwagę że mają być odprowadzane do cieków powierzchniowych (pkt 3.7. sentencji decyzji). W km 11+200, tj. w miejscu występowania obszarów cennych przyrodniczo w postaci użytku ekologicznego nr 575 w Woli Gołkowskiej, który stanowi zbiornik wodny z terenem przyległym w zabytkowym parku dworskim, zebranie wód opadowych z powierzchni jezdni zostanie zaprojektowane w sposób umożliwiający ich odprowadzenie do zbiorników retencyjno — infiltracyjnych. Takie rozwiązanie pozwoli na ochronę wód oczka wodnego stanowiącego element użytku ekologicznego oraz zabezpieczy obszar przed ewentualnymi spływami z drogi zanieczyszczonych wód do rowów i cieków zasilających przedmiotowy teren (pkt 2.22. sentencji decyzji). Przy wykonaniu zaproponowanych powyżej urządzeń ochronnych inwestycja nie spowoduje niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo - wodnym. Prace budowlane będą prowadzone w sposób nie powodujący zmian lub ograniczeń wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodujący zmian kierunków i prędkości przepływów wód. Podczas prowadzenia prac budowlanych nie będą naruszane zlokalizowane przy planowanej drodze (z wyłączeniem pasa drogowego) tereny podmokłe i zbiorniki wodne, a prace niwelacyjne będą prowadzone z zastosowaniem rozwiązań gwarantujących utrzymanie dotychczasowych stosunków wodnych (pkt 2.23. sentencji decyzji). W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, zaplecze placu budowy zostanie wyposażone w sanitariaty regularnie opróżniane przez uprawnione do tego podmioty (pkt 2.24. sentencji decyzji).

W ramach budowy miejsc obsługi podróźnych konieczne jest zaprojektowanie dla stacji paliw i budynków gastronomicznych kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto dla budynków gastronomicznych konieczne jest zaprojektowanie kanalizacji technologicznej, wyposażonej w zewnętrzny separator tłuszczu. Kanalizacja sanitarna budynków będzie odprowadzać ścieki z przyborów sanitarnych, tj. umywałek, sanitariatów, natomiast kanalizacja technologiczna w budynku gastronomicznym będzie odprowadzała ścieki z urządzeń technologicznych, tj. zlewów, kratek kuchennych itp. Wówczas ścieki będą podczyszczane w zewnętrznym, przystosowanym do tych funkcji, separatorze tłuszczu. Ścieki deszczowe z terenów utwardzonych, dróg manewrowych i terenów stacji będą ujmowane przez wpusty uliczne włączone do kanalizacji podziemnej, wyposażonej w separator substancji ropopochodnych. Dla ochrony środowiska gruntowo - wodnego cała sieć kanalizacyjna zaprojektowana dla miejsc obsługi podróźnych powinna zostać wykonana

w sposób szczelny, eliminujący możliwość przedostania się zanieczyszczeń na zewnątrz (pkt 2.25. sentencji decyzji).

W zagospodarowaniu działek, na których planowana jest budowa miejsc obsługi podróżnych należy uwzględnić potrzebę zastosowania zieleni izolacyjno - dekoracyjnej rodzimego pochodzenia, w celu poprawy walorów krajobrazowych i sanitarnych, na obrzeżu inwestycji oraz wewnątrz terenu jako izolację pomiędzy częściami terenu o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym (pkt 2.26. sentencji decyzji). Na etapie projektu budowlanego konieczne jest przeprowadzenie ponownych obliczeń prognozowanych stężeń dwutlenku azotu - których źródłem będzie ruch samochodowy - w trakcie eksploatacji trasy w wybranym wariantcie jej realizacji, przyjmując jako horyzont czasowy rok 2020 (pkt. 3.8. sentencji decyzji).

Prace budowlane, z uwagi na uciążliwość akustyczną, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, oraz zorganizowane w taki sposób, aby w możliwie jak największym stopniu ograniczyć możliwość nakładania się na siebie hałasu pochodzącego z różnych źródeł. Do prac będą wykorzystane maszyny o jak najmniejszej możliwej mocy akustycznej (pkt 2.27. sentencji decyzji). W czasie eksploatacji drogi ekspresowej, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch pojazdów spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych, szczególnie na terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych (pkt 3.1. i 3.2. sentencji decyzji). Zakłada się, że dzięki zastosowaniu tych rozwiązań poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Jednak w celu zweryfikowania ich skuteczności oraz analiz akustycznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 5.1. sentencji decyzji). Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. Zgodnie z wynikiem tej analizy, w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, należy bezwzględnie zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej lub podjąć działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Na etapie projektu budowlanego konieczne jest przeprowadzenie ponownych obliczeń prognozowanych natężeń emisji hałasu dla wybranego wariantu planowanej trasy dla horyzontu czasowego określonego w pkt. 3.9. sentencji decyzji. Umożliwi to doprecyzowanie przyjętych parametrów ekranów akustycznych i w rezultacie większą gwarancję odpowiedniej ochrony akustycznej terenów przylegających do drogi ekspresowej S-7. W związku ze złożonymi przez społeczeństwo uwagami i wnioskami, organ umieścił w sentencji niniejszej decyzji warunek wykonania ekranu akustycznego na odcinku km 26+400 do km 26+600, czyli o długości 200 m (pkt 3.1. sentencji decyzji) oraz warunek uwzględnienia w projekcie budowlanym takiej korekty lokalizacji obiektu WD26, by możliwe było poprowadzenie do niego drogi dojazdowej wzdłuż istniejącej ul. Słonecznej (pkt 3.10. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w trakcie jego eksploatacji oraz w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, na którym realizowana będzie inwestycja, zostaną wykonane przejścia dla zwierząt, o których mowa w pkt 3.4.1 - 3.4.4 sentencji decyzji. Szczegółowe warunki dotyczące sposobu projektowania i budowy zaplanowanych przejść dla zwierząt zostały wyszczególnione w pkt 3.4.5 - 3.4.18 sentencji decyzji, wśród których wskazano m.in. na konieczność odpowiedniego zagospodarowania przejść i wkomponowania ich w krajobraz, zastosowania osłon antyolśnieniowych, wykonania nasadzeń ochronnych i dogęszczających rodzimymi gatunkami drzew i krzewów (pkt 3.5. sentencji decyzji), wykonania wygrodzeń i nasadzeń naprowadzających. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przejścia dla zwierząt winny być regularnie oczyszczane, konserwowane oraz sprawdzane pod względem szczelności wygrodzeń (pkt 4.1. sentencji decyzji), a ponadto wymagane jest przeprowadzenie co najmniej pięcioletniego monitoringu wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z pojazdami (pkt 4.2. sentencji decyzji). W celu zapewnienia ochrony płazów i małych zwierząt na stanowiskach sąsiadujących z drogą ekspresową oraz ochrony innych organizmów wrażliwych na herbicydy, ograniczono możliwość ich stosowania na wskazanych

odcinkach w pkt 4.4. sentencji decyzji, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności z terenu przedsięwzięcia. Inwestor został zobowiązany do przygotowania i wdrożenia programu monitoringu środowiska w zakresie określonym w pkt 4.5. sentencji decyzji.

Ad. 4)

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 5.1 i 5.2 niniejszej decyzji i przedstawienia jej wyników, w tym wyników skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne skutki oddziaływania na środowisko planowanej drogi ekspresowej, właściwemu organowi. Wyniki analizy będą stanowić podstawę do oceny czy zastosowane środki minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia są efektywne i wystarczające. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych norm konieczne będzie podjęcie dodatkowych czynności mających na celu ochronę terenów zagrożonych, a kiedy stwierdzone będzie, że nie ma możliwości technicznych lub projektowych by zapobiec wzmiankowanym przekroczeniom, zostanie podjęta decyzja o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Ewentualny efekt skumulowania oddziaływań w związku realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia może wynikać z faktu przebiegu na rozpatrywanym obszarze odcinków dróg ekspresowych S-7 i S-8 oraz projektowanej drogi ekspresowej S-2, dróg krajowych nr 7 i 8, drogi wojewódzkiej nr 719 i projektowanej drogi ekspresowej nr 721. W związku z powyższym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozważono kwestie oddziaływania skumulowanego, będącego wynikiem nakładających się oddziaływań generowanych przez ww. drogi. W zakresie analizy oddziaływań skumulowanych skupiono uwagę przede wszystkim na badaniu możliwego wpływu na klimat akustyczny oraz migrację zwierząt. Analiza oddziaływań skumulowanych względem poziomu hałasu oparta była przede wszystkim na określeniu natężenia ruchu w sąsiedztwie ww. tras komunikacyjnych. Na podstawie przeprowadzonych prognoz wysunięto wnioski, iż stan klimatu akustycznego pomiędzy realizacją poszczególnych wariantów kształtuje się na zbliżonym poziomie, jednak z uwagi na liczną zabudowę mieszkaniową znajdującą się w sąsiedztwie istniejącej drogi nr 7, najmniej korzystnie oceniany jest wariant I. Również oddziaływania barierowe o charakterze skumulowanym względem migracji zwierząt będą wynikiem zlokalizowania planowanej drogi w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury liniowej. Przewiduje się, iż oddziaływania skumulowane w związku z budową przedsięwzięcia w nowej lokalizacji będą najbardziej odczuwalne na etapie realizacji przedsięwzięcia, z uwagi na fakt czasowego zaburzenia drożności szlaków migracyjnych zwierząt. Z przeprowadzonych prognoz wynika, że zaprojektowane w oparciu o dokonaną inwentaryzację przejścia dla zwierząt, na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi ekspresowej znacznie zminimalizują efekt barierowy w procesie migracji zwierząt.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko została wykonana analiza wielokryterialna, mająca na celu określenie oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Badanie wpływu rozważanych wariantów na środowisko oparte było o identyfikację oddziaływań względem poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego, w tym m.in.: względem ludzi, stanu powietrza atmosferycznego, powierzchni ziemi, aktualnego stanu wibroakustycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, walorów krajobrazowych, fauny, flory, obszarów chronionych pod względem przyrodniczym oraz zabytków. Dla każdej z ww. grup sformułowano szczegółowe kryteria oceny środowiskowej wariantów. Analiza proponowanych wariantów pod względem technicznym, społecznym, ekonomicznym, jak również środowiskowym, wykazała, iż wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600, jest optymalny dla planowanego przedsięwzięcia. Przewiduje on bowiem ochronę wszystkich komponentów środowiskowych, a przede wszystkim zapewni wyższy stopień bezpieczeństwa ludzi, w związku z mniejszą liczbą wyburzeń. Planowane przedsięwzięcie w wariantcie I nie powoduje znacznego zajęcia dodatkowych terenów, poza sąsiedztwem istniejącej drogi nr 7, jednak jego realizacja będzie wiązała się ze znacznie większą ilością wyburzeń w porównaniu z pozostałymi wariantami. Uwzględnienia również wymaga, iż połączenie planowanej w rozpatrywanym wariantcie drogi ekspresowej z Południową Obwodnicą Warszawy poprzez węzeł Magdalenka, powoduje wydłużenie całej trasy do 32 km. Z kolei wariant III zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącego korytarza drogi nr 7, jednak jest to związane

z większą ilością wyburzeń zabudowy zwartej. Ponadto wariant ten w znaczny sposób może wpłynąć na rozwój gminy Tarczyn. Warianty IV i IVa zostały zaprojektowane w nowym śladzie w obszarze chronionego krajobrazu Dolina Rzeki Jeziorki, tj. w terenach chronionych ze względu na zróżnicowane ekosystemy, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Ww. warianty w najmniejszym stopniu kolidują z istniejącą zabudową, jednak wchodzą w naturalne źródła wody w miejscowości Podole zaopatrujące kompleks cennych stawów rybnych, obsadzonych dodatkowo 200-letnim starodrzewem jesionu. W związku z powyższym po analizie wielokryterialnej rozważanych wariantów dla przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, uwzględniając skalę oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w tym na warunki życia i zdrowia ludzi, najlepiej oceniono wariant II z przebiegiem typu C na odcinku od km 7+500 do km 12+600.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 ustawy PoS strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, obwieszczenie informujące o planowanej rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, obwieszczenie o wystąpieniu o uzgodnienia, obwieszczenia o wyznaczeniu terminu konsultacji społecznych i możliwości składania uwag i wniosków, obwieszczenie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w sprawie). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznowola, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu.

W związku z art. 53 ustawy PoS organ prowadzący postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy PoS organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformował o możliwości składania uwag i wniosków w terminie „21 dni dla społeczeństwa” oraz o miejscu ich składania. Etap ten został przeprowadzony dwukrotnie, po raz pierwszy w dniach od 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r., a po raz drugi – ze względu na przedłożenie aneksu do raportu o oddziaływaniu na środowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – w dniach od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznowola, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu. Dodatkowo, ze względu na uchybienie terminu wywieszenia obwieszczenia informującego o ponownych konsultacjach społecznych w Urzędzie Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta w Tarczynie, Urzędzie Gminy i Miasta w Grójcu oraz Urzędzie Miasta i Gminy w Piasecznie organ mając na względzie konieczność prawidłowego przeprowadzenia etapu udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu wystosował do tych urzędów kolejne obwieszczenie, w którym określono 5 dniowy termin na składanie uwag i wniosków przypadający na okres od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r.

W ramach opisywanego etapu udziału społeczeństwa w ocenie oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 53 PoS, w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 PoS organ prowadzący postępowanie administracyjne przeprowadził w dniu 29 października 2009 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, przy czym zostało wystosowane odpowiednie zawiadomienie informujące o ww. rozprawie, podające jej termin oraz miejsce. Zostało ono umieszczone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie oraz w Urzędzie

Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urzędzie Miasta Tarczyn, urzędach gminy: Raszyn i Lesznowola oraz urzędach gminy i miasta: Grójec i Piaseczno, a także na stronie internetowej i w BIP-ie organu. Na wzmiankowanej rozprawie umożliwiono składanie wniosków i uwag, z rozprawy sporządzono protokół, który umieszczono na stronie internetowej i w BIP-ie organu.

Na wzmiankowanej rozprawie uwagi i wnioski do protokołu złożyli:

- 1) Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”;
- 2) Pan Dariusz Noiszewski;
- 3) Pan Carl Lennart Svensson;

W trakcie okresu konsultacji społecznych wyznaczonego w dniach od 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 4) Pani Alicja Marcinkowska;
- 5) Pani Grażyna Zagórowicz;
- 6) Stowarzyszenie "krajowa7.pl";
- 7) Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji.

W trakcie ponownie wyznaczonego okresu konsultacji społecznych wyznaczonego od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 8) Państwo Monika i Adrian Kociszewscy;
- 9) Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 10) Urząd Gminy w Raszynie;
- 11) Pani Grażyna Zagórowicz;
- 12) Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki.

W trakcie dodatkowego terminu konsultacji społecznych wyznaczonego od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r. uwagi i wnioski złożyli:

- 13) Mieszkańcy Woli Gołkowskiej;
- 14) Pan Jarosław Adam Mirkowski.
- 15) Państwo Anna, Małgorzata, Jerzy i Marcin Praszczatek;
- 16) Państwo Irena i Marek Kępińscy;
- 17) Pani Krystyna Malinowska.

Poza wzmiankowanymi okresami konsultacji społecznych uwagi i wnioski zgłosili:

- 18) Sołtys wsi Wola Gołkowska oraz mieszkańców Woli Gołkowskiej, Robercina, Baszkówki, Stanisławowa, Głoskowa, Mieszkowa, Wilczej Góry i Antoninowa;
- 19) Karolina i Bartosz Frąk oraz Konrad Ludwicki, wraz z mieszkańcami ul. Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłosie.

Ww. wnioskodawcy w opinii organu są Stronami postępowania, stąd odniesiono się w niniejszej decyzji do składanych przez nich uwag i wniosków.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Wnioski i uwagi	Stanowisko Organu
Wnioski i uwagi złożone do protokołu z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, zorganizowanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 29 października 2009 r. w Głoskowie		
1.	Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid” (pismo datowane na 28 października 2009 r.)	
1.1	Wnioskodawca przedkładając wyciąg z raportu	Wniosek nieuwzględniony, gdyż nie dotyczy

	o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa (rozbudowa) ul. Modlińskiej na odc. od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta – b: odcinek od mostu nad kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej” zgłosił prośbę o wyjaśnienie rozbieżności odnośnie obliczonych emisji zanieczyszczeń oraz obszaru rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z ul. Modlińskiej w Warszawie w odniesieniu do planowanej drogi ekspresowej S-7.	przedmiotowego postępowania. Należy zaznaczyć, że podstawą przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, jest raport o jego oddziaływaniu na środowisko. W przypadku postępowania dotyczącego budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, podstawą do procedowania jest raport oś wykonany dla tego przedsięwzięcia. Raport oś dla innego przedsięwzięcia, o odmiennej charakterystyce, lokalizacji i zasięgu oddziaływania nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.
2.	Pan Dariusz Noiszewski (odrębna notatka), dodatkowo odrębnym pismem (datowanym na 28 października 2009r.) przedłożył uwagę o tej samej tematyce.	
2.1	Propozycja uznania za nieważną decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, nakazanie inwestorowi dostarczenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca opartej na przepisach obowiązujących (tj. ustawie 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.)	Wniosek nieuwzględniony. Organ informuje, że postępowanie w przedmiotowej sprawie zostało wszczęte na wniosek z dnia 26 maja 2008 r. w czasie, gdy zasady przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko określała ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz.150, ze zm.). Wymieniona przez wnioskodawcę ustawa oś weszła w życie z dniem 15 listopada 2008 r. Art. 153 ust. 1 ww. ustawy stwierdza, że do spraw wszczętych na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 144 (tj. ustawy Prawo Ochrony Środowiska), przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (tj. ustawy oś), a niezakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe.
3.	Pan Carl Lennart Svensson (pisma datowane na 5 października 2009 i 26 października 2009 r.)	
3.1	Wniosek o wydanie decyzji negatywnej oraz wydanie odmowy na realizację przedmiotowej inwestycji w wariantcie w którym planowana trasa S-7 przecina obszar zabytkowego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej, a także sprzeciw wobec umiejscowienia w bliskiej odległości ww. użytku ekologicznego węzła Antoninów.	Wniosek nie został uwzględniony. Należy jednak zaznaczyć, że w obowiązującej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia opracowanym w lutym 2010 r., w którym uwzględniono też uwagi wniesione na rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa Inwestor przedstawia dodatkowe 4 warianty przebiegu drogi w pobliżu miejscowości Antoninów, oraz lokalizacji węzła „Antoninów”. Dodatkowo w rozdziale 5 raportu oś opisującym istniejące w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,

		<p>na stronie 52 omawiany jest przebieg planowanej trasy w każdym z jej wariantów w pobliżu opisywanego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej, jak również biorąc pod uwagę różne lokalizacje węzła „Antoninów”. Zgodnie z zapisami raportu o oś krawędź trasy głównej we wszystkich wariantach przebiega w odległości około 30 metrów od granic użytku ekologicznego. Wariant A lokalizacji węzła „Antoninów” przewiduje zlokalizowanie łącznicy wspomnianego węzła, w odległości 18m od granicy użytku. Granica zabudowy w miejscu położonym najbliżej trasy pokrywa się z granicą użytku ekologicznego. Odległość inwestycji od murowanych obiektów zabudowlanych, tj. dworu i domku ogrodnika wynosi nie mniej niż 200 m. Nie istnieje więc niebezpieczeństwo ingerencji planowanej trasy w granice opisywanego obiektu zabudowlanego. Biorąc pod uwagę prognozy rozprzestrzeniania się hałasu i zanieczyszczeń powietrza stwierdzono, że opisywany obiekt nie będzie znajdował się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania planowanej trasy. W pkt 2.22 sentencji decyzji organ nałożył warunek mający na celu ochronę środowiska wodno-gruntowego w obszarze wnioskowanego zespołu dworsko-parkowego. Odprowadzenie wód opadowych do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych pozwoli na ochronę wód oczka wodnego stanowiącego element użytku ekologicznego oraz zabezpieczy obszar przed ewentualnymi spływami z drogi zanieczyszczonych wód do rowów i cieków zasilających przedmiotowy teren.</p>
<p>Wnioski i uwagi złożone w terminie 21 dni udziału społecznego tj. od 21 lipca 2010 r. do 10 sierpnia 2010 r.</p>		
4.	<p>Pani Alicja Marcinkowska (pismo z dnia 1 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu – 6 sierpnia 2010 r.)</p>	
4.1	<p>Uwaga dotycząca rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, która odbyła się w dniu 29 października 2009 r. w Głuskowie. Wnioskodawczyni uważa, że prowadzący rozprawę omówili jedynie dwa warianty planowanej drogi: wariant I i II, a pominęli wariant III, IV i IVa.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ spotkania konsultacyjne dla całego odcinka projektowanej drogi S-7 odbywały się w Tarczynie w Salii Gminnego Ośrodka Kultury w dniach 24.10.2007 r. oraz 06.11.2007 r. Kolejne spotkanie (z udziałem posłów, przedstawicieli GDDKiA, władz samorządowych oraz lokalnej społeczności) odbyło się 17.03.2008 r. w hali sportowej Zespołu Szkół w Tarczynie z udziałem ok. 500 osób. Ponadto 30.11.2008r. przeprowadzono Rozprawę środowiskową otwartą dla społeczeństwa w gminie Tarczyn dla całego odcinka trasy. Ponieważ gmina Piaseczno nie była ujęta w tej Rozprawie, zorganizowano</p>

		specjalnie dodatkową rozprawę środowiskową dla Piaseczna na której przedstawiono wszystkie warianty, ze szczególnym zwróceniem uwagi na warianty przechodzące po terenie gminy Piaseczno. Wariant I nie dotyczy gminy Piaseczno, natomiast pozostałe warianty na terenie tej gminy mają taki sam przebieg jak wariant II i dlatego to właśnie on został szczegółowo omówiony. Nie mniej jednak na rozprawie byli obecni przedstawiciele wszystkich gmin, jak również była możliwość zadawania pytań dotyczących przebiegu trasy na całej jej długości. Projektanci byli przygotowani do udzielenia wyjaśnień kompleksowych, nie ograniczających się tylko do gminy Piaseczno.
4.2	Uwaga dotycząca małej wiarygodności danych zawartych w raporcie oos w zakresie dotyczącym planowanej wycinki drzew i wyburzeń dla każdego z analizowanych wariantów, oraz ocenie wpływu przedsięwzięcia na ludność. Wniosek o wyjaśnienie metodologii szacowania ww. działań, rzetelne wykonanie obliczeń, wraz z przedstawieniem ich wyników na aktualnych mapach oraz wiarygodną ocenę wpływu zamierzenia na ludzi.	Uwaga bezzasadna. Na niniejszym etapie opracowania, którego celem jest wybór korytarza pod drogę ekspresową można jedynie w sposób orientacyjny szacować wielkość wycinki poprzez udział odcinków drogi przechodzących przez tereny leśne i uwzględnienie szerokości planowanej drogi. Obliczenia te pozwalają określić czy wycinki dla poszczególnych wariantów będą porównywalne czy też nie. Wniosek płynący z analiz jest jednoznaczny – wariant I uwzględnia najmniejszą liczbę wycinek, a warianty IV i IVa największą. Z analizy planowanych wyburzeń wynika że najmniej optymalnym rozwiązaniem będzie wariant I, zakładający dwukrotnie większą liczbę wyburzeń niż pozostałe warianty inwestycji.
4.3	Uwaga dotycząca raportu oos stwierdzająca w nim wiele niedociągnięć, wskazujących na nienależytą staranność przy opracowywaniu dokumentacji technicznej: brak przedstawienia konieczności budowy mostu nad rzeką Tarczynką, czy zarezerwowanie zbyt wąskiego pasa na budowę węzła Tarczyn WD18. Dodatkowo wnioskodawczyni zarzuca nierzetelny sposób obliczenia liczby ekranów akustycznych, z pominięciem wielu obszarów zamieszkałych w poszczególnych wariantach.	Uwaga bezzasadna. W opinii organu raport oos został wykonany zgodnie z zapisami art. 52 ustawy Poś. Dodatkowo z informacji jakie posiada organ wynika, że zgłoszone uwagi dotyczące np. mostu nad rzeką Tarczynką zostały uwzględnione już we wcześniejszym etapie opracowania. Zaprojektowany most nad rzeką Tarczynką znajduje się w wykazie projektowanych obiektów mostowych jako WSI9a na stronie 21 raportu.
4.4	Uwaga dotyczący raportu oos stwierdzająca nieumieszczenie w nim analizy przepustowości ulicy Puławskiej, dla której S-7 będzie istotną alternatywą. Związane jest to ze wzmożonym ruchem jaki nastąpi z okolicznych wiosek usytuowanych bliżej Piaseczna w kierunku S-7, który będzie znacząco wpływał na życie mieszkańców sąsiadujących z planowaną drogą ekspresową.	Uwaga bezzasadna. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ przeprowadzona na potrzeby raportu oos analiza ruchu i przepustowości obejmowała istniejący i projektowany układ drogowy w zakresie mającym wpływ na projektowaną trasę S-7 tj. m.in. autostradę A-2, drogę ekspresową S-2, S-8, drogę wojewódzką Nr 721, a także ul. Puławską. Analiza ta była wykonana metodą sieciowego modelowania ruchu.
4.5	Wniosek o wykorzystanie terenów z gminy Tarczyn od kilkunastu lat rezerwowanych pod budowę trasy A1 jako	Wniosek nieuwzględniony. Zgodnie art. 56 ust. 1a Poś organ nie ma obowiązku sprawdzać

	<p>optymalne rozwiązanie usytuowania pasa planowanej drogi S-7 - pod względem kosztów, jak i zadowolenia społeczeństwa. Wzięcie pod uwagę tego aspektu w raporcie ooś wg. wnioskodawczyni znacznie przyczyniłoby się do zmiany oceny poszczególnych wariantów.</p>	<p>zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ warianty zakładające wykorzystanie korytarza zarezerwowanego pod budowę autostrady A-1 na terenie gminy Tarczyn zostały opracowane i były analizowane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko (warianty IV i IVa). Jednakże ze względu na fakt, że korytarz ten nie ma kontynuacji w planach sąsiednich gmin, (brak korytarza w gminie Grójec), warianty IV i IVa okazały się mniej korzystne niż rekomendowany wariant II. Lokalne władze samorządowe (gmina Tarczyn i Starostwo Powiatowe w Piasecznie), które dysponują MPZP pozytywnie zaopiniowały wariant II.</p>
4.6	<p>Wniosek o maksymalne odsunięcie projektowanego węzła Tarczyn (w wariantcie II) i węzła Tarczyn I (w wariantcie III) od Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w kierunku Warszawy, tak by zminimalizować negatywny wpływ węzła na faunę i florę danych terenów. Wnioskodawczyni zaznacza, że biorąc pod uwagę analizę map wyburzeń, taka zmiana nie wpłynie znacząco na liczbę wyburzeń na danym terenie.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony gdyż jego techniczny charakter wykracza poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ węzły Tarczyn w wariantcie II i Tarczyn I w wariantcie III zostały zlokalizowane na przecięciu planowanej trasy ekspresowej z istniejącą drogą wojewódzką nr 876. Ich lokalizacja została przeanalizowana pod względem wpływu na środowisko i nie stwierdzono w tych miejscach żadnych szczególnych zagrożeń dla fauny i flory.</p>
5	<p>Pani Grażyna Zagórowicz (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 10 sierpnia 2010 r.)</p>	
5.1	<p>Wniosek o udzielenie wyjaśnień odnośnie przyjętych norm i kryteriów przy projektowaniu ekranów akustycznych.</p>	<p>Wymagania w zakresie ochrony przed hałasem określa m.in. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 826) w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Natomiast parametry ekranów zostają określone na podstawie wyliczeń i analiz i są dobrane w sposób optymalny dla lokalnych warunków</p>
5.2	<p>Uwaga do raportu ooś stwierdzająca niezgodności zapisów w tabeli 45 raportu z załącznikami mapowymi.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. Wskazywane niezgodności zostały skorygowane przez Erratę do raportu ooś, złożoną 12 lipca 2010 r. przez wykonawcę raportu. Wzmiankowana Errata była dołączona do raportu ooś i dostępna w momencie wyłożenia do wglądu dla społeczeństwa.</p>
6	<p>Stowarzyszenie "krajowa7.pl" (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 10 sierpnia 2010 r.)</p>	
6.1	<p>Wniosek o wystąpienie do inwestora o poprawienie błędów w raporcie lub o wydanie decyzji odmownej, ze względu na poniższe uwagi.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony z powodów opisanych w pkt 6.1 – 6.1.16.</p>

6.1.1	<p>Na stronach 50 i 51 raportu przy opisie pomników przyrody w otoczeniu wariantów IV i IVa w postaci starodrzewia 18 sztuk jesionu, wnioskodawca zarzuca nieściśłości wskazując, że wszystkie warianty przebiegają w otoczeniu wspomnianego starodrzewia – zarzut odnośnie używania pojęcia „otoczenie” jako niejednoznacznego i niezdefiniowanego (oś wariantu IVa oddalona jest od drzewostanu o ponad 700m).</p>	<p>Nie wszystkie warianty przebiegają na końcowym odcinku opracowania w otoczeniu starodrzewia. Lokalizację starodrzewia przedstawiono na mapie uwarunkowań środowiskowych, stanowiącej załącznik do omawianego raportu. Obrazuje ona usytuowanie ich w otoczeniu zarówno wariantu IV jak i IVa. Natomiast w otoczeniu wariantów I, II i III, które biegną w tym obszarze jednym śladem pokrywającym się osiowo z drogą istniejącą, nie występują starodrzewia w bliskim sąsiedztwie.</p>
6.1.2	<p>Na stronie 52 raportu przy opisie zgodności inwestycji z planami zagospodarowania przestrzennego, zawarto zapis, że gminy: Tarczyn, Raszyn i Lesznowola posiadają obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i mają zarezerwowany korytarz pod wykonanie drogi ekspresowej S-7 po istniejącym śladzie. Wnioskodawca zauważa, że w MPZP gminy Tarczyn korytarz trasy przebiega po nowym śladzie, a nie jak wspomina raport - po istniejącym.</p>	<p>Organ nie ma obowiązku sprawdzać zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (art. 56 ust. 1a Poś). Z informacji jakie posiada organ wynika, że z punktu widzenia formalno-prawnego gmina Tarczyn posiada rezerwę przewidzianą pod planowaną drogę S-7. Korytarz ten zarezerwowany był pod cele drogowe na terenie gminy Tarczyn i był przewidziany pod budowę autostrady A-1, która wg założeń miała przebiegać w rejonie Warszawy. Z planów poprowadzenia autostrady A-1 w tym rejonie dawno zrezygnowano (biegnie ona na wysokości Łodzi), natomiast gmina Tarczyn utrzymała tę rezerwę w swoich Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego z przeznaczeniem pod drogę ekspresową S-7.</p>
6.1.3	<p>Na stronie 52 raportu umieszczono zapis mówiący, że MPZP gminy Tarczyn oraz Raszyn nie posiadają rezerwy terenowej pod trasę ekspresową biegnącą po nowym śladzie. Wnioskodawca zauważa, że gmina Tarczyn posiada rezerwę przewidzianą pod planowaną drogę S-7 uzgodnioną z inwestorem, zarzuca że inwestor nie wyjaśnia w raporcie przyczyn odstąpienia od wcześniej uzgodnionej rezerwy terenowej. Dodatkowo stwierdza, że warianty IV i IVa to propozycja poprowadzenia trasy S-7 po nowym śladzie wykorzystując w jak największym stopniu stary korytarz opisany na mapie MPZP gminy Tarczyn jako „Projektowana S7”.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w pkt. 6.1.2</p>
6.1.4	<p>Nieściśłość opisu na stronie 55 raportu, dotyczącego zabytków. W raporcie znajduje się informacja, że wariant I przebiega w odległości ok. 250 m od obiektu: Kościół p.w. Św. Jana Chrzciciela. Zdaniem wnioskodawcy zarówno wariant I jak i II przebiegają w odległości 250 m od wspomnianego kościoła, wariant II natomiast przebiega w odległości ok. 800 m od wspomnianego obiektu. Zarzut wybiórczości i nieprecyzyjności podawanych w raporcie informacji.</p>	<p>Wariant I przebiega w odległości ok. 250 m od kościoła p.w. Św. Jana Chrzciciela. Ponieważ wariant III pokrywa się w tym rejonie z przebiegiem wariantu I, odległość jego od wspomnianego kościoła jest taka sama. Natomiast w wariantcie II odległość ta wynosi ok. 800 m, co jest korzystniejsze przy wyborze tego wariantu.</p>
6.1.5	<p>Brak lokalizacji stanowisk archeologicznych kolidujących</p>	<p>Lokalizacja stanowisk archeologicznych</p>

	z poszczególnymi wariantami na mapach załączonych do raportu.	została przedstawiona w załączonej do raportu Mapie Uwarunkowań Środowiskowych, w postaci zakreślonych obszarów wraz z podaniem ich numeru.
6.1.6	Na stronie 57 raportu zapisano, że wariant II jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy drogi ekspresowej w całości nowych korytarzach, co zdaniem wnioskodawcy jest błędem, gdyż wariant drugi nie jest całkowicie poprowadzony w nowym korytarzu, według pikietażu istniejącej drogi krajowej nr 7 począwszy od km 406+400 do końca opracowania tj. km 410+572 (odcinek o długości 4,17 km) wariant II poprowadzony jest po istniejącej drodze krajowej nr 7.	W raporcie nie napisano, że wariant jest całkowicie poprowadzony w nowym korytarzu, tylko jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy w całości nowych korytarzach. Większość trasy będzie po nowym śladzie, w końcowym odcinku wchodząc na istniejący przebieg drogi nr 7.
6.1.7	Na stronie 58 raportu podano informację, że warianty IV i IVa powstały na skutek protestów mieszkańców Gminy Tarczyn oraz że główną zaletą tych wariantów jest maksymalne wykorzystanie korytarza przeznaczonego w MPZP gminy Tarczyn pod budowę autostrady. Wnioskodawca stwierdza nieścisłość w opisie, że względu na fakt że wspomniany MPZP mówi o korytarzu przeznaczonym na budowę S-7, a nie autostrady.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 6.1.2
6.1.8	Na stronach 70 i 71 raportu pojawia się zapis dotyczący przebiegu wariantu IV oraz węzła komunikacyjnego „Tarczyn II” w miejscowości Podole, jak również wariantu IVa w miejscowości Duży Dół - oba warianty przebiegają w pobliżu istniejącego kompleksu stawów rybnych. Wnioskodawczyni zauważa, że tylko w wariantcie IV występuje kolizja węzła ze stawem rybnym, a w wariantcie IVa węzeł zlokalizowany jest ponad 800 m dalej. Dodatkowo wnioskodawczyni zarzuca, że w raporcie brak jest informacji o lokalizacji zaprojektowanych MOP-ów dla wariantów I, II i III.	Tak jak zapisano w raporcie oraz przytoczonej uwadze: wariant IV i węzeł „Tarczyn II” kolidują ze stawem w m. Podole a wariant IVa (nie ma tu mowy o węźle) koliduje ze stawem w m. Duży Dół. Informacje o planowanych MOP-ach są podane w raporcie oos w rozdziale 2.1.4. p.n. „Projektowany układ drogowy”. Żaden z projektowanych MOP-ów nie koliduje bezpośrednio ze stawami.
6.1.9	Brak w raporcie analizy wpływu hałasu na szkołę w Pamiątce (brak dokładnych map akustycznych dla tego obiektu). Wnioskodawca zauważa, że dodatkowo wokół szkoły przewidziano sieć dróg lokalnych.	W wyniku konsultacji społecznych i rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w celu maksymalnej ochrony przed hałasem szkoły w Pamiątce zaproponowano odgięcie trasy ekspresowej i poprowadzenie jej w wykopie. Przedłożone mapy przedstawiają rozkład izofon dla całego obszaru opracowania (w tym szkoły w Pamiątce), dla każdego z analizowanych wariantów. Zrezygnowano z prowadzenia dróg serwisowych wokół szkoły. Funkcję drogi serwisowej w tym miejscu będzie pełnił istniejący ślad drogi nr 7.
6.1.10	Brak opisu podstawy przyznawania punktów dla poszczególnych wariantów w tabeli 26 na stronie 92 raportu. Wnioskodawca zarzuca ponadto brak jednoznacznego wyjaśnienia kryteriów zasad punktowania cech/elementów dla poszczególnych wariantów i brak miarodajnych wartości w omawianej tabeli, co uniemożliwia dokonanie właściwego wyboru najbardziej korzystnego wariantu pod względem środowiskowym.	W pkt. 9 raportu oos szczegółowo wyjaśniono sposób przygotowania analizy wielokryterialnej. Tabela 26 stanowi jeden z jej elementów, który nie powinien być rozpatrywany osobno, a jedynie w przedstawionej, we wskazanym punkcie całości.
6.1.11	Brak umieszczenia na załączonych do raportu mapach	Raport oos wg wymagań ustawowych nie musi

	terenów wycinki leśnej.	zawierać przedstawionych w formie graficznej terenów leśnych przeznaczonych do wycinki. Na niniejszym etapie opracowania, którego celem jest wybór korytarza pod drogę ekspresową, można jedynie w sposób orientacyjny szacować wielkość wycinek, poprzez udział odcinków drogi przechodzących przez tereny leśne i uwzględnienie szerokości planowanej drogi. Obliczenia te pozwalają określić czy wycinki dla poszczególnych wariantów będą porównywalne czy też nie. Z przeprowadzonych analiz wynika, że najmniej wycinek wymagać będzie realizacja wariantu I, najwięcej zaś realizacja wariantów IV i IVa.
6.1.12	Wg. wnioskodawcy nieuzasadnione jest projektowanie ekranów 4,5 m w wariantach II i III wobec zaprojektowania ekranów 6 m w wariantach IV i IVa. Zarzut odnośnie ilości zaprojektowanych ekranów akustycznych – wnioskodawca stwierdza, że dla wariantów I-III zaprojektowano ich najmniej, mimo że w obszarze ich przebiegu znajduje się największa liczba budynków pozostających w ponadnormatywnym hałasie, w przeciwieństwie do wariantów IV i IVa, gdzie liczba ekranów akustycznych jest większa, mimo iż przebiegają one przez mniej zamieszkałe tereny.	Wytyczną dla projektowania ekranów jest występowanie terenów podlegających ochronie akustycznej. Zarówno w wariantach I, II i III jak i w wariantach IV i IVa wysokość ekranów jest zróżnicowana i zależna od ukształtowania drogi i zagospodarowania terenu przyległego do niej. W raporcie zaproponowano ekrany o wysokości 4, 5, 6 a nawet 8 metrów (warianty I, II, III). Organ zobowiązał Inwestora warunkiem w pkt 3.9 sentencji decyzji do wykonania na etapie projektu budowlanego ponownych analiz rozprzestrzeniania się hałasu z planowanej drogi dla wybranego wariantu jej realizacji zakładając jako horyzont czasowy 2020 r. i takiego dostosowania parametrów ekranów akustycznych by zapewnić pełną ochronę terenów zamieszkałych. Jednakże w związku z tym, iż prognozowane zasięgi oddziaływania hałasu uzależnione są od wielu czynników, które w kolejnych latach mogą ulec zmianie, organ nałożył w pkt 5.1 sentencji decyzji warunek wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której nastąpi m.in. weryfikacja skuteczności zastosowanych zabezpieczeń i w przypadku stwierdzenia przekroczeń norm, podjęcie dalszych działań ochronnych.
6.1.13	Na stronie 121 raportu znajduje się informacja o zebraniu mieszkańców Gminy Tarczyn w Tarczynie w dniu 20 marca 2008 roku, na którym omawiano przebieg trasy S-7 na terenie wspomnianej gminy. Wg wnioskodawcy spotkania opisanego w raporcie nie było.	Z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, że opisane w raporcie spotkanie odbyło się w marcu 2008 roku, jednakże nie 20 marca, jak omyłkowo napisano, a 17 marca. Nie ma to jednak znaczenia dla prowadzonego postępowania. W posiadaniu Inwestora jest dokumentacja fotograficzna z tego spotkania.
6.1.14	W raporcie przedstawiono niewystarczającą analizę kolizji projektowanej drogi ekspresowej S-7 z gazociągami wysokiego ciśnienia w gminie Tarczyn oraz kolizjami z linią kolejową i gazociągami w Komornikach	Kwestia wykraczająca poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Inwestor wykonał analizę kolizji projektowanej trasy S-7 z gazociągami

	(km 22+500), stacją redukcyjną w miejscowości Kopana (25+300) i z gazociągiem średniego ciśnienia ma odcinku 4 km (25+200-29+311). Wnioskodawca zarzuca inwestorowi nie zadbanie o uzyskanie odpowiednich uzgodnień z zarządcą gazu.	wysokiego i średniego ciśnienia. Kolizja ta została opisana na stronie 13 raportu oos. Wymogi ustawowe odnośnie tego rodzaju opracowań nie nakładają obowiązku umieszczania dokładnych analiz kolizji projektowanych dróg z istniejącymi elementami infrastruktury. Jednocześnie stwierdza się, że rozwiązanie wspomnianej kolizji jest technicznie możliwe, a jej koszty zostały przewidziane w opracowanym Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym. Trasa została poprowadzona tak, aby nie kolidować bezpośrednio ze stacją redukcyjną gazu. Szczegółowe rozwiązania techniczne oraz uzgodnienia z właściwym zarządcą gazociągu będą przedmiotem prac na etapie Projektu Budowlanego. Kolizja z linią kolejową została rozwiązana poprzez zaprojektowanie nad nią wiaduktu w ciągu drogi ekspresowej.
6.1.15	Kolizja wariantu II na kilometrze 22+300 (Komorniki) znacząco podniesie koszty całej inwestycji, a nawet może okazać się niemożliwa do technicznego zrealizowania.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 6.1.14
6.1.16	Brak w raporcie aktualnego harmonogramu realizacji inwestycji – podawany w tym dokumencie rok 2011 jak termin zakończenia inwestycji nie jest już realny do zrealizowania.	Raport oos wg wymagań ustawowych nie musi zawierać harmonogramu realizacji inwestycji.
7	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dnia 10 sierpnia 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 17 sierpnia 2010 r.)	
7.1	Wniosek o rozszerzenie w wariantie II linii rozgraniczających w rejonie węzła „Lesznowola” w celu umożliwienia zaprojektowania węzła o innym kształcie niż proponowany. Wnioskodawca stwierdza, że celem wniosku jest przeanalizowanie wszystkich możliwych rozwiązań powiązania drogi ekspresowej S-7 i nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 pod względem prognozowanej struktury kierunkowej ruchu i przepustowości, a także minimalizowania zatrzymań pojazdów kołowych i powstawania korków.	Wniosek o charakterze technicznym, wykracza poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Z informacji jakie posiada organ wynika, że pokazany w dokumentacji kształt węzłów i przejazdów stanowi tylko wstępną propozycję, a linie zajętości terenu nie są liniami rozgraniczającymi w myśl prawa. Elementy te służą do pokazania sposobu wzajemnego powiązania układu drogowego oraz określenia wstępnych kosztów inwestycji. Szczegółowe rozwiązania zostaną określone na dalszych etapach projektowych (koncepcja programowa i projekt budowlany na etapie decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej). Wtedy nastąpi uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia polegające na ustaleniu szczegółowych rozwiązań geometrycznych elementów drogi, konstrukcji obiektów drogowych i inżynierskich, oraz granic terenowych zadania inwestycyjnego.
7.2	Wniosek o odwodnienie drogi w postaci szczelnych	Wniosek nieuwzględniony. W Raporcie oos

	<p>rowów odwadniających i szczelnych zbiorników retencyjno - infiltracyjnych. Odprowadzanie wód opadowych z jezdni do naturalnych cieków wodnych powinno się odbywać wyłącznie po ich oczyszczeniu. Tyczy się to szczególnie obszarów występowania ujęć wód podziemnych i terenów podmokłych.</p>	<p>zaleca się odwodnienie analizowanej drogi poprzez zastosowanie rowów trawiastych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. W rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych ani też granice stref ochronnych tych ujęć. Zdaniem organu nie ma konieczności stosowania na całej długości analizowanego odcinka drogi S7 szczelnego systemu odwodnienia. Wody opadowe z obiektów mostowych winny zostać zebrane przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzone do cieków powierzchniowych. Organ nałożył w pkt 3.7 sentencji decyzji warunek przeanalizowania na etapie projektu budowlanego rozwiązania odprowadzenia wód opadowych zwłaszcza z obiektów mostowych mając na uwadze odpowiednie ich podczyszczenie przed wprowadzeniem do odbiornika. Dodatkowo w ramach analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji zobowiązano Inwestora m.in. do wykonania pomiarów jakości wód opadowych odprowadzanych z planowanej trasy do odbiorników oraz weryfikacji skuteczności podczyszczania wód opadowych w zastosowanych urządzeniach ochrony środowiska.</p>
7.3	<p>Wniosek o zastosowanie takich parametrów przejść dla zwierząt nad ciekami wodnymi, aby posiadały one odpowiednią długość i prześwit.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. Z informacji jakie posiada organ wynika, że wszystkie przejścia dla zwierząt będą miały parametry geometryczne odpowiednie dla zwierzyny, jakiej mają służyć. Przy ich określaniu posłużono się opracowaniem Zakładu Badań Ssaków PAN pt. "Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na populację dzikich zwierząt".</p>
7.4	<p>Wniosek dotyczący lokalizacji przejść dla zwierząt. Wnioskodawca sugeruje, aby dokładna lokalizacja przejścia była wskazywana przez doświadczonych przyrodników na podstawie dokładnej i obejmującej cały rok (wszystkie pory roku/sezony) obserwacji migracji zwierząt. Przejścia te nie powinny być oddalone od istniejących szlaków migracji dalej niż 300 m. dodatkowo niedopuszczalne jest łączenie przejścia z funkcjami gospodarczymi. Przejścia powinny wiązać rozcięte obszary z zapewnieniem ciągłości w postaci roślinności i zadrzewienia.</p>	<p>Wniosek uwzględniony na etapie sporządzania aneksu do raportu ooś. W aneksie tym zamieszczono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na podstawie badań terenowych przeprowadzonych we wrześniu 2009 r., oraz w październiku 2010 r. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że nie wystąpi konflikt sieci korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym z rozbudowywanym odcinkiem drogi S-7. W zasięgu inwestycji występują natomiast korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym. W celu określenia lokalizacji i parametrów przejść dla poszczególnych grup zwierząt zostały wykorzystane wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, opracowanie Zakładu Badań Ssaków PAN pt. "Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na</p>

		populację dzikich zwierząt”, jak również informacje uzyskane od Polskiego Związku Łowieckiego (Zarząd Okręgowy w Warszawie), Zespołu Parków Krajobrazowych Mazowieckiego, Chojnowskiego i Brudzeńskiego, Burmistrza Gminy i Miasta Grójec, Wójta Gminy Raszyn a także Nadleśnictwa Chojnów.
Wnioski i uwagi złożone w terminie ponownych 21 dni udziału społecznego tj. od 1 lutego 2011 r. do 21 lutego 2011 r.		
8	Państwo Monika i Adrian Kociszewscy (pismo z dnia 14 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 18 lutego 2011 r.)	
8.1	Zapytanie odnośnie oddziaływania planowanej trasy na dom mieszkalny, budynek gospodarczy oraz szklarnie których właścicielami są wnioskodawcy - znajdujących się w odległości ok. 140 m od osi jezdni trasy S7 oraz czy proponowany ekran 6 m będzie stanowić dostateczną ochronę.	Zaproponowana w raporcie o osłabieniu lokalizacja ekranów akustycznych była poprzedzona analizami istniejącego zagospodarowania terenu wokół drogi (w szczególności zabudowy mieszkaniowej), Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego i jest zgodna z obowiązującym prawem. Należy zaznaczyć, że organ nałożył na Inwestora w pkt 3.9 sentencji decyzji warunek wykonania na etapie projektu budowlanego dokładnych obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu dla wybranego wariantu realizacji trasy przyjmując za horyzont czasowy 2020 r. Dodatkowo analizy akustyczne zostały wpisane w zakres analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji. Także jest jeszcze możliwa zmiana parametrów wnioskowanego ekranu – jeśli wyniknie ona z dokładnych obliczeń i prognoz. Zadaniem Inwestora jest zapewnienie pełnej ochrony terenów zagrożonych ponadnormatywnym oddziaływaniem planowanej trasy.
9.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dnia 21 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 23 lutego 2011 r.)	
9.1	Wniosek o rozszerzenie linii rozgraniczających w rejonie węzła Lesznowola – umożliwienie zaprojektowania innego węzła niż zaproponowany. Na etapie szczegółowego projektu, po określeniu kształtu węzła możliwe będzie zawężenie linii rozgraniczających.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.1.
9.2	Pozytywna opinia nt. lokalizacji węzła Antoninów w wariantcie B. (jako poparty przez społeczność lokalną i gminę Piaseczno w Uchwale nr 1187/XL/2009 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 14.10.2009 r.)	Opinia nie wymaga odniesienia się organu.
9.3	Wniosek o zaprojektowanie odwodnienia drogi w postaci szczelnych rowów odwadniających i szczelnych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych. Odprowadzenie do naturalnych cieków wyłącznie po oczyszczeniu.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.2.
9.4	Wniosek o zapewnienie odpowiedniej (wg Zakładu Badań Ssaków PAN) długości i prześwietu obiektów	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.3.

	inżynierskich nad ciekami w celu zapewnienia migracji zwierząt.	
9.5	Wniosek o wskazanie lokalizacji przejść dla zwierząt przez doświadczonych przyrodników na podstawie całorocznej obserwacji migracji. Przejścia dla zwierząt nie powinny być oddalone od istniejących szlaków migracji dalej niż 300 m. Niedopuszczalne łączenie przejścia z funkcjami gospodarczymi. Przejścia powinny wiązać rozcięte obszary z zapewnieniem ciągłości w postaci roślinności i zadrzewienia.	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 7.4.
10	Urząd Gminy w Raszynie (pismo z dnia 18 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 18 lutego 2011 r.)	
10.1	Wniosek o zagwarantowanie zrzutu wód opadowych związanych z inwestycją do ścieków wodnych położonych bądź przechodzących przez gminę Raszyn jak np. rzeka Raszynka wyłącznie poprzez zbiorniki retencyjne.	Wniosek częściowo uwzględniony w pkt. 3.7 sentencji decyzji. Dokładne rozwiązania dotyczące odwodnienia będą rozpatrywane na etapie projektu budowlanego. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ szczegółowe rozwiązania odwodnienia znajdują się w operacie wodno-prawnym i będą zawierały uzgodnienia z jednostkami zarządzającymi ciekami.
11	Pani Grażyna Zagórowicz (pismo z dnia 21 lutego 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 21 lutego 2011 r.)	
11.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych dla wariantu II na odcinku 26+400 do 26+600 po lewej stronie drogi ekspresowej. Przy drodze znajduje się budynek mieszkalny (w odległości ok 50 m), budynek sklepowo-biurowy (poniżej 10m) i inne budynki mieszkalne.	Wniosek uwzględniony w pkt 3.1 sentencji decyzji.
12	Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Jeziorki (wiadomość elektroniczna z dnia 21 lutego 2011 r.)	
12.1	Uwaga dotycząca wyrażenia poparcia dla preferowanego wariantu realizacji inwestycji.	Uwaga nie wymaga odniesienia się organu.
Wnioski i uwagi złożone w terminie dodatkowych 5 dni udziału społecznego tj. od 7 marca 2011 r. do 11 marca 2011 r.		
13	Mieszkańcy Woli Gołkowskiej (pismo z dnia 5 marca 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 7 marca 2011 r.)	
13.1	Protest przeciwko lokalizacji węzła Antoninów w wariantcie IIC oraz budowie drogi dojazdowej określonej jako orientacyjny przebieg wg Wariantu IV Studium układu komunik. Gminy Piaseczno. Wariant IIC węzła Antoninów oraz droga dojazdowa do niego nie zostały nigdy ujęte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego określał przeznaczenie tych terenów pod rozbudowę mieszkaniową jednorodziną o charakterze ekstensywnym 12MN. Rozwiązanie to znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie domostw i zabytkowego zespołu dworsko-parkowego w Woli Gołkowskiej oraz przebiega poprzez siedliska	Zgodnie z art. 56 ust. 1a Poś organ nie ma obowiązku sprawdzać zgodności przebiegu planowanej drogi krajowej z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pomimo tego wariantowanie przebiegu trasy S-7 jak i położenia samego węzła Antoninów było opracowane w oparciu o przeprowadzone konsultacje społeczne. Mieszkańcy Woli Gołkowskiej na zebraniu wiejskim w dniu 27.09.2009 r. z własnej inicjatywy podjęli uchwałę w sprawie przesunięcia węzła Antoninów z ul. Gościniec. W uchwale tej Mieszkańcy postulują „jego przeniesienie o ok. 1 km w kierunku północnym” a „w przypadku

	przyrodnicze.	braku akceptacji jego przeniesienia w kierunku północnym uważamy, iż możliwe jest przeniesienie jego lokalizacji o ok. 600 m w kierunku południowym.” Nowe warianty zostały zaprojektowane zgodnie z tymi sugestiami – wariant IIB (ok.1 km na północ) oraz wariant IIC (ok. 600 m na południe) dokładnie odpowiadając oczekiwaniom Mieszkańców Woli Gołkowskiej.
13.2	Wniosek dotyczący lokalizacji węzła Antoninów na terenie pomiędzy Robercinem, Władysławowem, ul. Żwirową w Wilczej Górze, ul. Ceramiczną, a Bobrowcem.	Wniosek dotyczy podwariantu B który został odrzucony w trakcie analizy wielokryterialnej. Podwariant C jest najbardziej optymalny ze względów ekonomiczno-środowiskowo-społecznych.
14.	Pan Jarosław Adam Mirkowski (pismo z dnia 11 marca 2011 r., data wpływu do tut. urzędu 14 marca 2011 r.)	
14.1	Wniosek dotyczący zmiany przebiegu drogi dojazdowej i lokalizacji wiaduktu WD26 w wariantcie IIC. Obecne rozwiązanie przewiduje (niekwestionowane) wyburzenie istniejącego domu wnioskodawcy, przechodzi jednak też przez jego drugą działkę na którą planował się przeprowadzić. Na działce tej znajduje się ponadto sad będący jedynym utrzymaniem właściciela.	Wniosek uwzględniony w pkt 3.10 sentencji decyzji.
15	Państwo Anna, Małgorzata, Jerzy i Marcin Praszczalek (pismo bez daty – stempel pocztowy 9 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 14 marca 2011 r.)	
15.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłós) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Wniosek częściowo uwzględniony. Z zamieszczonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji analiz emisji hałasu nie wynika zasadność zastosowania ekranu akustycznego na wnioskowanym odcinku. Odległość od drogi do najbliższej zabudowy oraz stawu w tym rejonie wynosi ok. 300 m, a do zabudowy położonej wzdłuż ulic Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłósie - ok. 500m. Jednakże organ nałożył na Inwestora w pkt 3.9 sentencji decyzji warunek wykonania na etapie projektu budowlanego dokładnych obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu dla wybranego wariantu realizacji trasy przyjmując za horyzont czasowy 2020 r. Dodatkowo analizy akustyczne zostały wpisane w zakres analizy porealizacyjnej nałożonej w pkt 5.1 sentencji decyzji.
16	Państwo Irena i Marek Kępińscy (pismo bez daty – stempel pocztowy 10 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 14 marca 2011 r.)	
16.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłós) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.

17	Pani Krystyna Malinowska (pismo bez daty – stempel pocztowy 11 marca 2011 r., wpływ do tut. urzędu – 16 marca 2011 r.)	
17.1	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na odcinku 15+000 do 15+700 po lewej stronie drogi (od strony wsi Złotokłós) ze względu na otwarty teren pomiędzy wsią a projektowaną trasą (łąki i zbiorniki wodne).	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.
Wnioski i uwagi złożone poza okresami konsultacji społecznych – wnioskodawcy są Stronami.		
18	Pismo sołtysa wsi Wola Gołkowska – Pana Michała Siedlca (pismo datowane na 30 października 2009 r., wpłynęło do tut. urzędu 6 listopada 2009 r.), oraz pismo mieszkańców Woli Gołkowskiej, Robercina, Baszkówki, Stanisławowa, Głoskowa, Mieszkowa, Wilczej Góry i Antoninowa.	
18.1	Wniosek o nieumieszczenia węzła „Antoninów” na ul. Gościniec w Woli Gołkowskiej i przeniesienie go o ok. 1 km w kierunku północnym, lub ewentualnie 600m w kierunku południowym. W przypadku niemożności przeniesienia węzła w inną lokalizację, wnioskodawcy postulują o całkowitą likwidację węzła.	Wnioski zostały uwzględnione na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanej drogi S-7. Wersja obowiązująca tego dokumentu (z lutego 2010 r.) wprowadza dodatkowe 4 warianty przebiegu trasy ograniczające się do odcinka w km 7+500 do 12+600 – dotyczące lokalizacji węzła „Antoninów”. Warianty przedstawiają pierwotny zamysł projektantów (wariant A), a także uwzględniają postulaty mieszkańców okolicznych miejscowości tj. węzeł przesunięty na północ o ok. 1,3 km od lokalizacji pierwotnej (wariant B), na południe o ok. 600 m od lokalizacji pierwotnej (wariant C), a także wariant zakładający brak omawianego węzła (wariant D). Wszystkie warianty zostały poddane analizie wielokryterialnej, z czego najbardziej korzystny do realizacji pod względem środowiskowym, społecznym i ekonomicznym okazał się wariant C (przy założeniu budowy trasy wg wariantu ogólnego II) i taki też wariant został w niniejszej decyzji dopuszczony do realizacji.
19	Karolina i Bartosz Frąk oraz Konrad Ludwicki, wraz z mieszkańcami ul. Piaseczyńskiej i Stawowej w Złotokłósie (pismo z dnia 3 września 2010 r., data wpływu do tut. urzędu 8 września 2010 r.)	
19.1	Wniosek o wykonanie zabezpieczenia akustycznego w formie ekranu na odcinku od km 15 do km 15,7 planowanej drogi S-7	Odpowiedź jak do wniosku w pkt 15.1.

W trakcie siedmiodniowego terminu na zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie przed wydaniem niniejszej decyzji wnioski i uwagi zgłosili: Bożena i Wiesław Pawlak oraz mieszkańcy wsi Kopana, będący Stronami w postępowaniu. W obu pismach pojawił się wniosek o włączenie drogi gminnej (ul. Granicznej) w miejscowości Kopana do projektowanych dróg dojazdowych do S-7 (ok. km 26+600 w rejonie obiektu WD28). Ze względu na charakter wniosku, organ informuje, iż dokładne kwestie techniczne rozwiązania przebiegu drogi, a także dróg dojazdowych i obiektów towarzyszących będą rozpatrywane na etapie projektu budowlanego. Ponadto Państwo Pawlak wnioskują o

zapewnienie odpowiedniej ochrony całego ich gospodarstwa przed wpływem planowanej inwestycji. Wspomniane zabudowania znajdują się w odległości ok. 300 m od trasy S-7, która w tym obszarze przebiega po istniejącym śladzie, dodatkowo na opisywanym odcinku trasy zostaną zastosowane ekrany akustyczne. W związku z powyższym należy stwierdzić, że wzmiankowana zabudowa nie będzie zagrożona ponadnormatywnym oddziaływaniem planowanej inwestycji. Nałożona na Inwestora w pkt 5 sentencji decyzji analiza porealizacyjna będzie stanowiła podstawę do weryfikacji skuteczności zastosowanych zabezpieczeń.

Dodatkowo w trakcie trwania opisywanego postępowania administracyjnego do organu wpłynęły pisma Stowarzyszenia „Przyjazna Droga 721” (z dnia 23 czerwca 2010 r., znak: 2009010rdos, z dnia 10 sierpnia 2010 r., znak: 201000810rdos oraz z dnia 13 września 2010 r., znak: 201000913rdos) dotyczące kwestii technicznych rozwiązania trasy S-7, również w kontekście kolizji z planowaną drogą nr 721. W związku z tematyką zapytań były one kierowane przez organ do Inwestora z prośbą o ustosunkowanie się do ich zapisów (pismami z dnia 5 lipca 2010 r., 17 sierpnia 2010 r. oraz 28 września 2010 r. o wspólnym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-023/08/10). Stanowisko Inwestora każdorazowo po jego otrzymaniu było przekazywane przez organ wzmiankowanemu Stowarzyszeniu, pismami kolejno z 6 sierpnia 2010 r., 2 września 2010 r. oraz 22 października 2010 r. o wspólnym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-023/08/10. Korespondencja to nie ma wpływu na zapisy niniejszej decyzji.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowej inwestycji oraz oddzielnie pismem z dnia 22 kwietnia 2009 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/216/2009 Inwestor wystąpił o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 Kpa. GDDKiA jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu, której elementem jest budowa przedmiotowej drogi S-7. Organ prowadzący postępowanie administracyjne uznał, że ze względu na stan techniczny drogi, ciągły wzrost natężenia ruchu oraz rosnącą liczbę wypadków na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej, istnieje pilna konieczność wykonania planowanych robót, co znajduje również swoje odzwierciedlenie w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r. Wśród celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. w zakresie transportu znajduje się podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacja sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Budowa wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Grójca o parametrach technicznych drogi ekspresowej pozwoli na dostosowanie drogi do prognozowanego na rok 2030 natężenia ruchu wylotowego, usunie tym samym występujące już obecnie częste niedrożności. Stworzy to warunki komfortowego dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach, a także ułatwi dojazd do miasta mieszkańców gmin sąsiadujących z Warszawą. Zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych będzie miało olbrzymi wpływ na poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz pieszych. Ponadto budowa południowego wylotu z Warszawy w kierunku Grójca wpisana jest na listę projektów „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013”, gdzie uzasadnieniem budowy jest jej strategiczny charakter i zgodność z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” oraz głównym celem POIiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Wobec powyższego, organ po przeanalizowaniu akt sprawy, potwierdzając ważny interes strony oraz istotny interes społeczny nałożył zgodnie z art. 108 § 1 Kpa na niniejszą decyzję rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 6 sentencji decyzji).

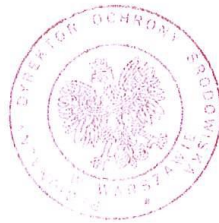
Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie

oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

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



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Jilowska

Załącznik:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik: Pan Stanisław Dmuhowski – 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.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 22 kwietnia 2011

WOOŚ-II.4200.11.2011.TS

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca, zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 08., Nr 25, poz. 150, ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca w wybranym wariantcie zlokalizowane jest w całości w województwie mazowieckim, w powiatach: warszawskim - zachodnim, pruszkowskim, piaseczyńskim oraz grójcekim, na terenach dzielnicy Ursynów miasta stołecznego Warszawy oraz gmin: Raszyn, Lesznowola, Piaseczno, Tarczyn i Grójec. Wybrany wariant realizacji inwestycji, tj. wariant II z podwariantem C umiejscowienia węzła „Antoninów” to odcinek drogi o długości ok. 29,011 km, poprowadzony w dużym stopniu po nowym śladzie.

Inwestycja ma charakter ponadlokalny oraz znaczenie międzynarodowe, ponieważ droga S-7, oznaczona w sieci dróg międzynarodowych symbolem E-77 jest drogą prowadzącą ruch z północy Polski (Gdańsk) do przejścia granicznego ze Słowacją w Chyżnem. Docelowym zadaniem inwestycyjnym jest dostosowanie drogi nr 7 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej o całkowicie ograniczonej dostępności.

Opisywany odcinek trasy S-7 zaczyna się od planowanego węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy i kończy przy początku wykonywanej obwodnicy miasta Grójca.

Węzły drogowe:

- węzeł „Lotnisko
 - węzeł „Zamienie” w miejscowości Zamienie w miejscu skrzyżowania z ul. Karczunowską,
 - węzeł „Lesznowola” za miejscowością Nowa Wola w miejscu przyszłego skrzyżowania z projektowaną drogą nr 721,
 - węzeł „Antoninów” w miejscowości Wola Gołkowska w km 11+600 planowanej drogi,
 - węzeł „Złotokłos” w miejscowości Szczaki w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 01351,
 - węzeł „Tarczyn” w miejscowości Grzywaczówka w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą nr 876,
 - węzeł „Tarczyn II” w miejscowości Kopana w miejscu połączenia z istniejącą drogą nr 7.
- Od węzła „Tarczyn II” projektowana trasa biegnie po starym śladzie drogi nr 7, przy czym w okolicach szkoły w Pamiętce poprowadzona jest w wykopie.

W ciągu drogi ekspresowej S-7 w wybranym wariantcie zaprojektowano miejsca obsługi podróżnych: MOP III w km 13+150 (str. prawa), MOP III w km 13+150 (str. lewa), MOP II w km 27+600 (str. prawa), MOP II w km 27+650 (str. lewa).

Zakłada się rozbiórkę wszystkich istniejących obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu drogi krajowej nr 7 i wybudowanie w ich miejsce nowych konstrukcji. Poniżej przedstawione zostały założenia projektowe do obiektów mostowych:

- Skrajnia pionowa ruchu pod obiektem 4,70 m,
- Prędkość projektowa dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej 100 km/h,
- Prędkość projektowa dla pozostałych obiektów 30 - 60 km/h,

1

- Szerokość jezdni na obiekcie w ciągu drogi ekspresowej 3 x 3,5 m,
 - Szerokość pasa dzielącego dla obiektów w ciągu drogi ekspresowej min. 5,0m (z opaskami),
 - Szerokość pasa awaryjnego 2,5 m,
 - Szerokość jezdni dla pozostałych obiektów mostowych 5,0 – 7,0 m,
 - Szerokość użytkowa zewnętrznego chodnika 1,5 m,
- Obciążenie ruchome obiektów:
- Obiekty w ciągu dróg krajowych klasy S - G – klasa obciążenia A,
 - Pozostałe obiekty co najmniej klasa B.

Parametry techniczne planowanej trasy:

- Klasa drogi – S,
- Prędkość projektowa - 100 km/godz.,
- Nośność - 11,5 t/oś,
- kategoria ruchu – KR6,
- całkowicie ograniczona dostępność - tylko w węzłach,
- ilość jezdni – 2,
- szerokość pasów ruchu - 2 x 3,5 m lub 3 x 3,5 m + 2,5 m pas awaryjny

Droga wyposażona będzie w:

- obiekty inżynierskie (wiadukty, mosty, przepusty, przejazdy, przejścia bezkolizyjne dla pieszych, przejścia ekologiczne),
- urządzenia ochrony środowiska (ekrany akustyczne, pasy zieleni izolacyjnej, ogrodzenia trasy),
- odwodnienie na całej długości,
- infrastrukturę techniczną (bariery ochronne, znaki drogowe),
- obiekty i urządzenia uczestników ruchu (w tym: MOP-y, punkty kontroli pojazdów).

Odwodnienie drogi:

Projektowana droga S-7 odwadniana będzie do rowów otwartych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi. Wody opadowe z obiektów mostowych zebrane zostaną przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzone do cieków powierzchniowych. Odbiornikami wód opadowych będą:

- istniejące rzeki: Struga, Tarczynka, Głosówka oraz ich dopływy,
- istniejące ciek bez nazwy, krzyżujące się z projektowanymi drogami,
- istniejące ciek bez nazwy znajdujące się w okolicy.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Młowska



**GENERALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj.11

Warszawa, dnia 21 grudnia 2011 r.

Generałna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie 13888
Wpłynęło 2011-12-20
dnia

D-9 + P-2 + ZP
W sprawie o umożliwienie
mitacji na podstawie
dokumentacji
18.12.11 J.K.
DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2000 Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 46 ust. 1 pkt 1 z dnia ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 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 odwołania Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid z dnia 18 maja 2011 r., reprezentowanego przez Krystynę Kowalską oraz odwołania Stowarzyszenia Krajowa7.pl z dnia 27 maja 2011 r., reprezentowanego przez Marcina Badowskiego z Kancelarii Adwokacko – Radcowskiej S.C. Zbawicki & Badowski, na mocy udzielonego w dniu 24 czerwca 2009 r. pełnomocnictwa przez prezesa Stowarzyszenia Grażynę Zagórewicz, od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C,*

1. uchylam pkt 3.7. ww. decyzji w brzmieniu:

„Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwości ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.”;

uchylam pkt 3.8. ww. decyzji w brzmieniu:

„Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiarodajny (zbyt oddalony).”;

uchylam pkt 3.9. ww. decyzji w brzmieniu:

„Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.”;

uchylam pkt 5.1. ww. decyzji w brzmieniu:

„Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”;

i w to miejsce, tj. pkt 3.7., 3.8., 3.9. i 5.1., orzekam pkt 5.1. w brzmieniu:

„Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu emitowanego przez przedsięwzięcie dla horyzontu czasowego 2020 r.), wibracji, wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.), zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a w sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego np. zbiorników retencyjnych) oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska.

Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”

2. w pozostałej części utrzymuję zaskarżoną decyzję w mocy.

U Z A S A D N I E N I E

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, działając na podstawie wniosku Pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Stanisława Dmuchowskiego, Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i

Autostrad w Warszawie z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008, decyzją z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.11.2011.TS, określił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II, z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C.

Od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r. odwołania złożyli: pismem z dnia 18 maja 2011 r. Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid, reprezentowane przez Krystynę Kowalską oraz pismem z dnia 27 maja 2011 r. Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Marcina Badowskiego z Kancelarii Adwokacko – Radcowskiej Zbawicki & Badowski. Odwołania, o których mowa powyżej, zostały złożone w przewidzianym do tego ustawowo terminie.

Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zaskarża ww. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w całości, zarzucając organowi pierwszej instancji:

- naruszenie art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, poprzez wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w oparciu o niewłaściwie sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko, tj. raport niezgodny z zakresem merytorycznym określonym w ww. przepisie;
- niewłaściwy sposób odniesienia się w zaskarżonej decyzji do uwag i wniosków zgłoszonych w ramach udziału społeczeństwa;
- brak odniesienia się w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do sytuacji ekologicznej miasta Warszawy oraz powiatu piaseczyńskiego w zakresie stanu jakości powietrza i zapisów obowiązujących programów ochrony powietrza;
- nieprawidłowe przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w zakresie analizy wariantowej przedmiotowego przedsięwzięcia;
- nieuwzględnienie konieczności dostosowania istniejącej drogi krajowej nr 7 do standardów spełniających normy środowiskowe.

Z kolei Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez radcę prawnego Marcina Badowskiego, kwestionuje decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w szerokim zakresie odnoszącym się do art. 52 ust. 1 pkt 3 oraz pkt 5 ww. ustawy *Prawo ochrony środowiska*, tj. do wielokryterialnej analizy wariantowej względem planowanej inwestycji.

Skarżący wnoszą o uchylene zaskarżonej decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w całości oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

Należy dodać, iż ww. decyzja została wydana po ponownym rozpatrzeniu sprawy przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, po tym jak Generalny Dyktor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOŚ/IDK-452/955/492/09/aj/14, uchylił decyzję organu pierwszej instancji z dnia 23 marca 2009 r., o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną po pierwszym postępowaniu administracyjnym w tej sprawie.

Po przeanalizowaniu akt sprawy ustalono, co następuje.

Organ odwoławczy, rozpatrując ponownie sprawę, oparł się na materiale dowodowym zebrany w trakcie postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Dokumentacja została zgromadzona w stopniu wystarczającym do pełnego i prawidłowego rozpoznania sprawy. W toku postępowania odwoławczego Generalny Dyktor Ochrony Środowiska, opierając się na materiałach dołączonych przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz stosownych opiniach organów, wnioskach i informacjach przedstawionych przez strony postępowania, a także materiałach zebranych w wyniku procedury udziału społeczeństwa, dokonał analizy i oceny w zakresie wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi.

Po wnikliwym zbadaniu poprawności postępowania przeprowadzonego przez organ pierwszej instancji, organ odwoławczy w dalszej kolejności odniósł się do zaistniałych uchybień oraz ustosunkował się do wniesionych zarzutów.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się wyłącznie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że zaskarżona decyzja winna zostać uchylona w: pkt 3.7. dotyczącym ponownego przeanalizowania sposobu odwadniania pasa drogowego, pkt 3.8. dotyczącym ponownego przeanalizowania stopnia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu w perspektywie czasowej dla roku 2020 oraz pkt 3.9. dotyczącym ponownego przeanalizowania emisji hałasu w środowisku dla horyzontu czasowego 2020 r., a w pozostałej części winna zostać utrzymana w mocy.

W konsekwencji powyższego, tj. konieczności uchylenia ww. punktów 3.7., 3.8. i 3.9. zaskarżonej decyzji, Generalny Dyktor Ochrony Środowiska uchylił również pkt 5.1. decyzji, dotyczący analizy porealizacyjnej, i w tym zakresie ponownie orzekł. Odnosząc się jednak do struktury rozstrzygnięcia, należy wyjaśnić, iż w pkt 5.1. nastąpiła transformacja i kompilacja obowiązków zawartych w uchylonych punktach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji.

A zatem Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchyla niniejszą decyzją następujące punkty decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C: pkt 3.7. w brzmieniu: „Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwości ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.”, pkt 3.8 w brzmieniu: „Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiarodajny (zbyt oddalony).”, pkt 3.9 w brzmieniu: „Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.”, pkt 5.1. w brzmieniu: „Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”; i w tym zakresie orzeka łącznie pkt 5.1 w brzmieniu: „Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu, emitowanego przez przedsięwzięcie, dla horyzontu czasowego 2020 r.), wibracji, wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.), zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a w sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego np. zbiorników retencyjnych) oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”.*

Przyczyną uchylecia ww. obowiązków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jest niespójność informacji wynikająca z treści samej decyzji. Należy wyjaśnić, iż uchylone w decyzji punkty: 3.7., 3.8. i 3.9. zostały przeniesione przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie bezpośrednio z postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 22 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-977-1/10.EG, uzgadniającego warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. O konieczności uchylecia ww. warunków przesądził fakt, iż ich treść podważa logiczny porządek procedury oceny oddziaływania na środowisko. Procedura oceny oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko jest procesem, który musi zostać w odpowiednim czasie zakończony, aby na podstawie jego wyników móc określić skonkretyzowane uwarunkowania środowiskowe, pod warunkiem spełnienia których realizacja inwestycji będzie możliwa. W pełni przeprowadzona procedura środowiskowa jest równoznaczna z zebraniem pełnego materiału dowodowego postępowaniu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie sformułował wobec inwestora obowiązki dotyczące: ponownego przeanalizowania na etapie przygotowywania projektu budowlanego kwestii związanych z odwodnieniem pasa drogowego (pkt 3.7. decyzji), przedstawienia analizy propagacji hałasu w środowisku i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego dla horyzontu czasowego 2020 r. (pkt 3.8. i 3.9. decyzji). W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ww. punkty decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r. winny zostać uchylone m.in. ze względu na ich „otwarty” charakter, który nie pozwala na jednoznaczne „zakończenie” procedury oceny oddziaływania na środowisko. Nawet jeżeli Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie miał wątpliwości wobec rozpatrywanego materiału dowodowego w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko, winien był we własnym zakresie przeprowadzić dodatkowe postępowanie wyjaśniające, wzywając inwestora do uzupełnienia materiału dowodowego o ww. informacje.

Odnosząc się szczegółowo do pkt 3.7. decyzji należy wskazać, że nie jest on kompatybilny z innymi obowiązkami zaskarżonego rozstrzygnięcia w zakresie odwadniania pasa drogowego. Kwestie, o których mowa powyżej zostały dokładnie ujęte m.in. w pkt 2.21. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w brzmieniu: *Droge wyposażyć w biegnące po obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową, wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesiny mineralnej, oraz w pkt 4.3. decyzji w brzmieniu: *Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesiny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, czyszczenie i serwisowanie tych urządzeń.* Ponadto do ww. obowiązków organ pierwszej instancji odniósł się szerzej w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji (str. 12). Z powyższego wynika, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie*

szczególono określił w ramach oceny oddziaływania na środowisko działania konieczne do podjęcia przy odprowadzaniu wód opadowych z planowanego przedsięwzięcia w ww. punktach 2.21. i 4.3., co stoi w sprzeczności z treścią warunku określonego przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, a przeniesionego do decyzji w pkt 3.7., mianowicie, że na etapie projektu budowlanego należy *szczegółowo przeanalizować problem odprowadzania wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwość ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.*

W tym miejscu należy wskazać, że organ pierwszej instancji, poza nałożonym na inwestora obowiązkiem zaprojektowania urządzeń ochrony środowiska zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska, orzekł o konieczności wykonania analizy porealizacyjnej. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, stwierdzając brak możliwości pozostawienia ww. pkt 3.7. w zastanym kształcie, z powodów, o których mowa powyżej, orzekł o jego uchyleniu i jednocześnie zmodyfikował obowiązki inwestora w zakresie analizy porealizacyjnej. I tak punktowi 5.1. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nadano nowe brzmienie w zakresie odprowadzania wód opadowych z pasa drogowego, mianowicie, że inwestor jest zobowiązany do sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie (...) *zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzonych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego, np. zbiorników retencyjnych.)* (...). Nałożona na inwestora analiza porealizacyjna będzie skupiała się przede wszystkim na porównaniu ustaleń określonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. To właśnie wyniki analizy porealizacyjnej będą najważniejszym sposobem zweryfikowania konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń ochrony środowiska, tj. innych niż te które zostały dotychczas określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Te same przesłanki determinowały również konieczność uchylenia punktów 3.8. i 3.9. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach, które dotyczyły przeprowadzenia ponownej analizy stopnia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu oraz propagacji hałasu w środowisku. Jak wskazuje organ pierwszej instancji w decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r., na podstawie postanowienia uzgadniającego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, powyższe analizy winny zostać przeprowadzone w perspektywie czasowej 2020 r., ponieważ według ww. organu przyjęty do obliczeń w raporcie o oddziaływaniu na środowisko horyzont czasowy 2030 r. „*wyduje się niemiarodajny (zbyt oddalony)*”.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, podobnie jak w przypadku opisywanego wcześniej pkt 3.7. decyzji, również w tym przypadku brak jest uzasadnionych przesłanek do sporządzania wyżej wspomnianych analiz na etapie sporządzania projektu budowlanego, tj. po zakończeniu właściwej oceny oddziaływania na środowisko. W rozważanym kontekście zwrócenia uwagi wymaga również, że w przedmiotowej sprawie brak jest podstaw do nałożenia na inwestora obowiązku przeprowadzenia procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko, ponieważ ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, na podstawie której została wydana zaskarżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, nie przewiduje takiej możliwości. Alternatywnym rozwiązaniem niewłaściwie nałożonego na inwestora obowiązku, było rozszerzenie przez tutejszy organ zakresu obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej. Wobec powyższego punkt 5.1. zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostaje uchylony niniejszą decyzją i otrzymuje nowe brzmienie, mianowicie, że na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, m.in. w zakresie *emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu, emitowanego przez przedsięwzięcie, dla horyzontu czasowego 2020 r.) oraz wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.)*. Rozszerzenie zakresu analizy porealizacyjnej o przedstawione powyżej zagadnienia pozwoli na przeprowadzenie z dużą dokładnością obliczeniową analiz porównawczych pomiędzy ustaleniami zawartymi w przedmiotowej dokumentacji i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego minimalizacji.

Organ drugiej instancji do zarzutów podniesionych przez Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid w odwołaniu z dnia 18 maja 2011 r., oraz do zarzutów wniesionych przez Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Marcina Badowskiego, w odwołaniu dnia 27 maja 2011 r., odniósł jak niżej.

Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid w odwołaniu z dnia 18 maja 2011 r. zarzuca Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie wykorzystanie w prowadzonym postępowaniu administracyjnym raportu o oddziaływaniu na środowisko, który, w jego ocenie, nie spełniał wymogów określonych w art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*. Warto wskazać, że przytoczony powyżej przepis ustawy w sposób ogólny odnosi się do merytorycznego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W uzasadnieniu odwołania Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid przytacza uchybienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w trakcie postępowania zmierzającego do wydania pierwszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-*

7 w kierunku Grójca, tj. decyzji z dnia 23 marca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08, która, jak wspomniano na wstępie, została uchylona przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Należy jednak w tym miejscu wyjaśnić, iż uchybienia, które miały miejsce w prowadzonym wówczas postępowaniu nie zasługują na uwzględnienie, gdyż przedmiotem zaskarżenia w niniejszym postępowaniu jest inne rozstrzygnięcie, tj. decyzja z dnia 22 kwietnia 2011 r. Ponadto zwrócenia uwagi wymaga, iż w trakcie ponownego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uchybienia w zakresie sposobu informowania stron postępowania zostały skutecznie wyeliminowane, a więc nie istnieje racjonalne uzasadnienie dla powtarzania zarzutów z poprzedniego postępowania administracyjnego.

W dalszej części odwołania z dnia 18 maja 2011 r. Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zwraca uwagę na „swoisty sposób myślenia organu”, przejawiający się w sposobie wykorzystania w zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwag i wniosków zgłoszonych w ramach postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa. Uwagi, o których mowa powyżej, dotyczyły niewłaściwie przedstawionego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko „problemu zanieczyszczeń z ruchu samochodowego”. Stowarzyszenie wskazuje na nierzetelność raportu o oddziaływaniu na środowisko, bowiem w jego ocenie, przedstawione w nim wyliczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń są zaniżone. Dla potwierdzenia tak sformułowanego zarzutu, skarżący podmiot powołuje się na raport o oddziaływaniu na środowisko dla innego przedsięwzięcia drogowego, tj. dla modernizacji i rozbudowy Trasy Modlińskiej w Warszawie, w którym przedstawiono znacznie wyższe emisje zanieczyszczeń do powietrza i zasięgi ponadnormatywnego rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń.

W kontekście powyższego, należy wyjaśnić, że stawiane przez skarżące Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zarzuty nie znajdują racjonalnego odniesienia do zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Kwestionowanie przez stronę wyników analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, zamieszczonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, na podstawie wyników badań przeprowadzonych dla zupełnie innego przedsięwzięcia drogowego, nie stanowi wiarygodnego źródła informacji, ani dowodu w niniejszym postępowaniu. Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy jest to, czy analizowany odcinek drogi krajowej S-7 oraz wskazywana przez Stowarzyszenie Trasa Modlińska, są ciągami komunikacyjnymi „o podobnych gabarytach technicznych oraz o podobnym natężeniu ruchu”.

Cechą determinującą różnice pomiędzy wskazanymi powyżej ciągami komunikacyjnymi, jest ich lokalizacja oraz system kierowania ruchem pojazdów. Usytuowanie drogi w obrębie aglomeracji miejskiej, obejmującej swym zasięgiem zarówno źródła punktowe, liniowe, jak i powierzchniowe emisji zanieczyszczeń atmosferycznych, ma istotne przełożenie na sposób oddziaływania tych

inwestycji na stan powietrza atmosferycznego. Z tych właśnie względów za niewłaściwą należy uznać praktykę analogicznego porównywania przedsięwzięć pod względem ich ogólnych parametrów technicznych, bez analizy ich indywidualnych cech lokalizacyjnych oraz sposobu przemieszczania się pojazdów. Ponadto całkowita ilość emitowanych zanieczyszczeń motoryzacyjnych, a pośrednio również poziom stężeń tych związków w powietrzu atmosferycznym w obszarach aglomeracji miejskich jest ściśle związana z natężeniem ruchu, sprawnością techniczną pojazdów, jakością paliwa oraz jakością sieci dróg i ich nawierzchni. Istotne są również: liczba skrzyżowań i czas przebywania na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz położenie i ilość miejsc do parkowania. Wymienione powyżej czynniki w sposób znaczący kształtują stan powietrza atmosferycznego w związku z realizacją inwestycji drogowych w miastach. Wobec powyższego nie istnieją racjonalne przesłanki do uznania słuszności zarzutu Stowarzyszenia, że wyniki analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń atmosferycznych w obrębie planowanej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej nr 7 w kierunku Grójca, realizowanej w obszarze otwartym poza teren miasta, zostały zanizowane.

Warto również zaznaczyć, że w rozdziale 12 raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia szeroko odniesiono się do użytych metod prognozowania, sposobu wykorzystania danych oraz zastosowanych w obliczeniach założeń i rozwiązań. Punktem wyjścia do przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wskutek realizacji przedmiotowej inwestycji była analiza i prognoza ruchu pojazdów samochodowych (rozdział 12.1. raportu). Na tej podstawie autorzy raportu przystąpili do przeprowadzenia obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, jak również do obliczeń związanych z emisją hałasu. Metodyka obliczeń została dokładnie przedstawiona w 12.2.6 raportu, a otrzymane wyniki zostały zgromadzone w Załączniku nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Nie wnikając w szczegóły przedstawionych powyżej wyjaśnień, bowiem były one przedmiotem szczegółowej analizy w trakcie postępowania zmierzającego do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy wskazać, iż sformułowany przez skarżących zarzut w najmniejszym stopniu nie odnosi się do informacji przedstawionych w raporcie, o których mowa powyżej.

W świetle przedstawionych wyjaśnień, należy stwierdzić, iż argumentacja odwołujących się, w brzmieniu, iż „*raport jest nierzetelny ponieważ naszym zdaniem przedstawione wyliczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń są zanizowane*”, jest niezasadna, a wywodzenie fałszywości przedstawionych przez autorów przedmiotowego raportu obliczeń stanowi subiektywny pogląd skarżących i nie jest poparty żadnym materiałem naukowym, który podważałby merytoryczne informacje ujęte w raporcie i jednocześnie wykazywałby, iż realizacja planowanej inwestycji spowodowałaby pogorszenie stanu środowiska w aspekcie jakości powietrza atmosferycznego.

W kontekście zarzutu Stowarzyszenia dotyczącego nierzetelności raportu o oddziaływaniu na środowisko, i na tej podstawie wywodzenie naruszenia art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, należy przywołać stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie zawarte w wyroku z dnia 20 grudnia 2005 r., sygn. akt IV SA/Wa 1745/05, zgodnie z którym należy uznać, że „zakres raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określony w art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, nie musi być w przypadku każdej inwestycji mogącej oddziaływać na środowiska taki sam, niezależnie od jej charakteru i źródła zagrożeń”. Zatem wobec braku uprawdopodobnienia przez skarżących, iż ustalenia faktyczne poczynione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz wydana wskutek jego oceny decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach są wadliwe, brak jest podstaw do odmowy wiarygodności dokumentacji zgromadzonej w przedmiotowej sprawie.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego braku kompleksowego rozpatrzenia sprawy przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i nieuwzględnienia słusznych interesów skarżących, należy wyjaśnić, że organ pierwszej instancji odniósł się złożonych przez strony w ramach udziału społeczeństwa uwag w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 16-17 decyzji), bowiem rozpatrzył wówczas wnikliwie ich treść, jednak nie uznał argumentów w nich zawartych.

Ponadto skarżące Stowarzyszenie zarzuca autorom raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie brak odniesienia się do sytuacji ekologicznej miasta Warszawy oraz powiatu piaseczyńskiego w zakresie stanu jakości powietrza i zapisów obowiązujących programów ochrony powietrza.

Odpowiadając na powyższe, wyjaśniam, że planowana inwestycja, poza krótkim odcinkiem północnym zlokalizowanym na skraju granicy miasta, położona jest poza obrębem aglomeracji warszawskiej, stąd też nie istniała konieczność konfrontowania stanu powietrza atmosferycznego w całym mieście z planowaną budową południowego wylotu drogi krajowej nr 7 w kierunku Grójca. Za niesłuszne należy również uznać stwierdzenie skarżącego podmiotu dotyczące braku odniesienia się w przedmiotowej dokumentacji do aktualnego stanu powietrza atmosferycznego na rozpatrywanym obszarze, bowiem jak wskazano w raporcie „aktualny stan zanieczyszczenia powietrza, obejmujący rejon wzdłuż drogi, określono na podstawie informacji Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska”, a dokładniej w obrębie gmin Grójec i Tarczyn oraz gmin Lesznowola i Piaseczno.

Ponadto odrębnego wyjaśnienia wymaga kwestia programów ochrony powietrza, które w województwie mazowieckim zostały określone ze względu na stwierdzone przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 oraz dwutlenku azotu, powiększonych o margines tolerancji. Dokument ten wyznacza podstawowe kierunki działań, jakie należy podjąć w danym regionie w celu przywrócenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 i dwutlenku azotu na terenie aglomeracji warszawskiej (Rozporządzenie nr 67 Wojewody

Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie określania programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracji warszawskiej). Zatem należy uznać, że dokumenty tego typu są dokumentami strategicznymi, jednak nie wiążą w sposób bezpośredni organów orzekających w sprawach indywidualnych.

Z zawartych w przedmiotowej dokumentacji obliczeń rocznych stężeń zanieczyszczeń (Załącznik nr 2 raportu) wynika, że wzdłuż planowanej drogi nr 7 we wszystkich rozpatrywanych wariantach, nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pyłu PM10, jak również nie będą miały miejsca przekroczenia dopuszczalnych stężeń innych substancji. Substancją, względem której w ramach przeprowadzonej prognozy dla roku 2030 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, jest dwutlenek azotu. Uwzględniając perspektywę 2030 r. autorzy raportu zdiagnozowali przekroczenia ww. substancji na całym odcinku planowanej inwestycji realizowanej wg wariantu I, a także na końcowych odcinkach pozostałych wariantów, co wynika z faktu, że każdy z wariantów alternatywnych (II, III, IV i IVa) w swoim końcowym przebiegu łączy się z śladem istniejącej drogi krajowej nr 7 w okolicach Grójca, tj. wariantu I.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, wydając przedmiotową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, miał na względzie zminimalizowanie oddziaływania emisji zanieczyszczeń powietrza na tereny przyległe do inwestycji. Konsekwencją powyższego było określenie w ww. decyzji konieczności zastosowania środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych (pkt. 3.1. decyzji) oraz zieleni izolacyjnej, skutecznie ograniczających propagację zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego (pkt. 2.26. decyzji). Należy także podkreślić, że realizacja planowanej inwestycji, poprzez przejęcie znacznej części obecnego ruchu, przede wszystkim z istniejącej drogi krajowej nr 7, będzie miała korzystny wpływ, zarówno na tereny przyległe do nowej inwestycji, tj. według wariantu określonego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również na tereny sąsiadujące z aktualnie obsługiwanym odcinkiem przedsięwzięcia. Rozładowanie natężenia ruchu pojazdów pomiędzy dwa ciągi komunikacyjne spowoduje zmniejszenie ogólnej ilości emitowanych zanieczyszczeń atmosferycznych. Odstąpienie od realizacji inwestycji będzie się wiązało z narastającym wzrostem ruchu samochodowego, ostatecznie do granic możliwości przepustowych istniejącego układu drogowego, powodując w końcu jego paraliż. Dlatego też konieczne jest realizowanie nowych inwestycji drogowych, umożliwiających odciążenie istniejących dróg, a szczególnie takich, które już w chwili obecnej są przeciążone. Takim rozwiązaniem jest budowa południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej nr 7 według nowego przebiegu, której podstawowym celem jest odciążenie istniejącego układu drogowego, obsługującego znaczną część potoku pojazdów z aglomeracji miejskiej.

W dalszej części odwołania Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid stwierdza, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko „zawarte są informacje, na podstawie których, trudno określić prawidłowość wykazanego wpływu na środowisko poszczególnych wariantów, szczególnie wariantu I – modernizacja i rozbudowa istniejącej drogi nr 7 i wariantu II – budowa trasy ekspresowej nowym śladem”. Odwołujący się wyrażają pogląd, że w przedmiotowym postępowaniu wybrano wariant nie z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, ale z powodów ekonomicznych, co nasuwa wątpliwości czy prawidłowo została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko. Skarżący kwestionują przebieg inwestycji według wariantu II, tj. przez tereny rolnicze, bowiem ich zdaniem, budowa drogi będzie się wiązała z zanieczyszczeniem nowych powierzchni gruntu, a co za tym idzie zanieczyszczenie żywności i wód gruntowych.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy wskazać, że zostały one sformułowane w sposób nazbyt ogólny, bowiem Stowarzyszenie nie wskazuje bezpośrednio z jakimi informacjami zawartymi w przedmiotowym raporcie o oddziaływaniu na środowisko się nie zgadza. Wybór lokalizacji przedsięwzięcia został oparty na podstawie analizy wielokryterialnej rozpatrywanych wariantów przedsięwzięcia, której sposób sporządzenia polegał na porównaniu stopnia wpływu danego wariantu na poszczególne komponenty środowiska, w tym na: powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, wody powierzchniowe i podziemne, środowisko gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi i glebę, zasoby flory i fauny.

Analiza zróżnicowanych wariantów inwestycyjnych planowanej inwestycji stanowiła wypełnienie wymogu określonego w art. 52 ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Wobec powyższego oprócz wariantu I planowanego przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie istniejącej drogi krajowej nr 7, w analizie wielokryterialnej rozpatrywano również warianty alternatywne, których przebieg wiązał się z zajęciem nowych terenów. Odejście od wariantu I było podyktowane, w znacznym stopniu, koniecznością zajęcia terenów o rozbudowanej infrastrukturze technicznej. Rozbudowa istniejącego fragmentu przedmiotowej drogi, z technicznego punktu widzenia wiązałaby się z zajęciem dodatkowego terenu pod budowę inwestycji. Takie działanie wpłynęłoby negatywnie na rozwój obszarów sąsiadujących z przedsięwzięciem, szczególnie ze względu na konieczność wyburzenia co najmniej 100 obiektów stanowiących skupioną infrastrukturę mieszkaniową i usługowo - handlową. W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska kwestie ekonomiczne związane z wyburzeniami nie są przedmiotem procedury oceny oddziaływania na środowisko, ale są rozpatrywane w kontekście oddziaływania na warunki życia i zdrowia ludzi. Stąd też poszukiwanie rozwiązań alternatywnych przebiegu planowanej drogi było ukierunkowane na wybór trasy, która w najbardziej możliwy sposób odsunie drogę krajową od terenów zamieszkałych, ograniczając tym samym możliwość negatywnego wpływu na środowisko. Pomijając kwestie wyburzeń, zwrócenia uwagi wymaga, że realizacja przedsięwzięcia w śladzie istniejącej drogi nr 7 skutkowałaby

dwukrotnie większą liczbą budynków, które będą znajdowały się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na klimat akustyczny analizowanego obszaru. Stąd też budowa inwestycji według nowego przebiegu spowoduje odciążenie obecnie użytkowanej trasy, a tym samym ograniczenie negatywnego wpływu na otoczenie.

Należy również wyjaśnić, że każdy z wariantów alternatywnych planowanego przedsięwzięcia musiał się wiązać z ustaleniem trasy według nowego przebiegu, jednak podkreślenia wymaga, że warianty te były projektowane w oparciu o sugestie i uwagi lokalnych społeczności, a także w sposób zapewniający najmniejszy wpływ na środowisko. Fakt, że przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w znacznej mierze na obszarach rolniczych oczywiście nie jest bez znaczenia dla stanu środowiska, jednak w celu ograniczenia jej negatywnych skutków, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono na inwestora obowiązek podjęcia działań minimalizujących.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, jak również lakoniczny charakter stawianych zarzutów, należy uznać, że nie zasługują one na uwzględnienie.

Z kolei Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Kancelarię Adwokacko – Radcowską S. C. Zbawicki & Badowski, w odwołaniu z dnia 27 maja 2011 r. zarzuca decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 3 i pkt 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*. Wyżej wymienione przepisy ustawy odnoszą się do zawartości merytorycznej raportu o oddziaływaniu na środowisko, m.in. do opisu analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru (art. 52 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy) oraz uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko (art. 52 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy).

Skarżące Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzuca Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, że organ ten, prowadząc postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dokonał wyboru wariantu II dla realizacji inwestycji w oparciu o wybiórczy argument dotyczący wyższego stopnia bezpieczeństwa ludzi w związku z mniejszą liczbą wyburzeń.

Ponadto według reprezentującej Stowarzyszenie Kancelarii, przedstawione przez organ pierwszej instancji uzasadnienie wyboru wariantu II „nie łączy się z aspektem środowiskowym”. Strona skarżąca wskazuje, że wariant I zdobył największą ilość punktów, jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska, a o zasadności wyboru wariantu II przemawia tylko to, że przy jego realizacji trzeba wyburzyć mniejszą liczbę budynków. Strona podważa czynności podjęte przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, stwierdzając przy tym, że organ „nie

postępuje się w swoich rozważaniach argumentami z zakresu oddziaływania na środowisko tylko używa wybiórczego argumentu, że w wariantie II wyburzonych będzie mniej budynków”.

Odnosząc się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że stawiany przez Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzut naruszenia art. 52 ust. 1 pkt 3 i 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, mógłby zostać uwzględniony tylko wówczas gdyby decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia została wydana o niekompletny w ww. zakresie materiał dowodowy w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko. Mając na względzie fakt, że opis analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia (tzw. wariant 0 w raporcie) oraz wariantów inwestycyjnych (tzw. wariant I, II, III, IV i IVa w raporcie) został szczegółowo przedstawiony w rozdziale 6 raportu oraz na załącznikach graficznych w postaci ortofotomap, z kolei uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu zostało przedstawione w rozdziale 9 raportu, należy uznać, iż przedmiotowa dokumentacja spełnia wymagania określone w ww. przepisach.

Inną kwestię stanowi okoliczność odmiennego stanowiska skarżących na temat wybranego do realizacji przedsięwzięcia wariantu. Odnosząc się szczegółowo do treści rozpatrywanego odwołania należy wyjaśnić, że argumentacja strony, że jedynym kryterium wyboru wariantu inwestycji była liczba wyburzeń, również nie zasługuje na uwzględnienie. Wskazuje na to m.in. rozdział 7 przedmiotowej dokumentacji, w którym szczegółowo odniesiono się do analizy wpływu przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, takie jak: powietrze atmosferyczne, wody powierzchniowe, wody podziemne, środowisko gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi, glebę, krajobraz, florę, faunę, obszary chronione, obiekty kulturowe oraz na ludzi, zarówno w fazie jego realizacji, jak i eksploatacji. Zbiorcze zestawienie przeprowadzonych analiz znajduje swoje odzwierciedlenie w rozdziale 9 raportu o oddziaływaniu na środowisko, w szczególności w tabelach nr 26 i 27. Faktem jest, że w tabeli nr 26 pn. *Wpływ planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska (ludzi, zwierzęta, rośliny/gleby, wody powierzchniowe, wody podziemne, krajobraz, zabytki, obszary chronione/cenne przyrodniczo)*, na którą powołują się skarżący, największą liczbę punktów w ilości 27 przyznano wariantowi I, a w następnej kolejności był wariant II uzyskując łączną sumę 26 punktów. Strona na tej podstawie wywodzi, że wariant I jest najkorzystniejszy dla środowiska, co nie koresponduje z wyborem wariantu II dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Zwrócenia uwagi w tym miejscu wymagają dwie kwestie, mianowicie, że w tabeli nr 26 dokonano oceny rozpatrywanych wariantów uznając współmierność wszystkich analizowanych komponentów środowiska, tzn. komponenty środowiska nie zostały poddane walidacji, a po drugie oceny wariantów I i II różnią się między sobą tylko 1 punktem.

Uszczegółowiona analiza wariantowa została przedstawiona w tabeli nr 27 pn. *Wpływ planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska z uwzględnieniem wagi kryterium*. Identyfikacja

jak w omówionej wcześniej analizie kryterium oceny stanowiły komponenty środowiska, takie jak: ludzie, zwierzęta, rośliny/gleby, wody powierzchniowe, wody podziemne, krajobraz, zabytki, obszary chronione/cenne przyrodniczo, jednak każdemu z nich przypisano odpowiednią wagę. Uznając, iż maksymalna suma wszystkich komponentów winna sumować się do 100 (jako 100 % całości środowiska), każdemu z nich przyznano określoną wartość uzależnioną od stopnia wpływu drogi na dany komponent. Ze względu na funkcje jakie ma pełnić droga ekspresowa oraz brak w otoczeniu obszarów Natura 2000 jako główne kryterium przyjęto oddziaływanie na ludzi. W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie ulega wątpliwości, iż budowa dróg krajowych i autostrad generuje najsilniejsze oddziaływania na ludzi, wobec czego kryterium to uzyskało wartość wagi 25. W dalszej kolejności uznano, że wpływ na komponenty przyrody ożywionej, takiej jak: zwierzęta, rośliny i gleby winny uzyskać wartość wagi równą 15, natomiast wodom powierzchniowym i podziemnym, obszarom chronionym i cennym przyrodniczo przyznano wartość wagi równą 10. Wartościując wpływ przedmiotowej inwestycji na poszczególne elementy środowiska założono, że najmniejszy stopień oddziaływania będzie w stosunku do krajobrazu, w związku z czym kryterium to uzyskało wartość wagi równą 5. Przeliczając dane wyjściowe zawarte w tabeli nr 26 według skali przedstawionej powyżej uzyskano wyniki, na podstawie których wariant II uzyskał największą liczbę punktów, tj. 55. Z kolei postulowany przez skarżących wariant I zdobył najmniejszą liczbę punktów (28,1) spośród wszystkich rozważanych wariantów.

Wobec przedstawionych powyżej wyjaśnień należy stwierdzić, iż dominującym kryterium wyboru wariantu dla realizacji inwestycji był stopień oddziaływania na ludzi oraz elementy przyrody ożywionej, a nie jak wskazuje skarżący podmiot, liczba wyburzeń. Liczba wyburzeń, o której wielokrotnie była mowa w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w rozpatrywanej sprawie została odniesiona wyłącznie do analizy i oceny wpływu na zdrowie i warunki życia ludzi. Ponownego przytoczenia wymaga, iż ekonomiczne kwestie realizacji przedsięwzięcia nie są, a nawet nie mogą stanowić kryterium wyboru danego rozwiązania inwestycyjnego w ramach postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Konkluzja powyższych wyjaśnień jest taka, że stawiane przez podmiot reprezentujący Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzuty są bezzasadne i nie zasługują na uwzględnienie.

Okoliczność, iż plan zbudowania *południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II* jest sprzeczny z interesem pewnej grupy obywateli, działających jako podmioty na prawach strony, w opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie stanowi wystarczającej podstawy do uchylecia decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji planowanej inwestycji. Organ administracji publicznej, prowadzący postępowanie zmierzające do wydania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, jak również organ drugiej instancji, prowadzący postępowanie odwoławcze, mają w analizowanej sprawie na uwadze przede wszystkim słuszny interes całego społeczeństwa pod kątem maksymalnego ograniczenia negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia na środowisko.

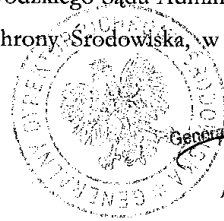
Reasumując, uwzględnienie żądań skarżących nie jest możliwe z tej racji, iż nie przemawiają za tym względy celowości (tj. korzyści dla środowiska) oraz racjonalności (tj. technicznych i ekonomicznych aspektów realizacji przedsięwzięcia).

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że nie zaistniały podstawy do całkowitej zmiany wydanego rozstrzygnięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania.



Z upoważnienia
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Z-ca Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Piotr Otawski

Otrzymują:

- Krystyna Kowalska, Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid, ul. Olszowa 8 lok. 104, 03-703 Warszawa;
- Marcin Badowski, Kancelaria Adwokacko – Radcowska S.C. Zbawicki & Badowski, ul. Nowogrodzka 51/1, 00-695 Warszawa;
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego*
- a/a

Do wiadomości:

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

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D24

**WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14978
dla podmiotu IV grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV**

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: **oświetlenie -Węzeł Zamienie -Obwodnica Grójca /droga ekspresowa S-7 , Zamienie , gm. Lesznowola .**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: - **istn. stacja transf.**.
2. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy.**
3. Moc przyłączeniowa: **45 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe.**
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. Dostosowanie stacji transformatorowej **Zamienie Arakowa [1717]** do zwiększonego obciążenia: - **nie dotyczy .**
 - 5.2. Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: - **nie dotyczy .**
 - 5.3. Wybudowaniu linii nN: - **nie dotyczy .**
 - 5.4. Wykonaniu przyłącza: **kablowe - Ze stacji transf. wyprowadzić nowy obwód kablem YAKXS 4 x 120mm² i zakończyć złączem ZK-1/PP przy ulicy ,(stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe). Istniejący transformator wymienić na jednostkę w/g obliczeń.**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz.690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy ulicy . Przekładniki prądowe w/g obliczeń kl.0,2; Fs5; Sn=<2,5VA .**
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy półpośredni energii czynnej i biernej .**
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego: zabezpieczenie w złączu pomiarowym: **w obudowie przystosowanej do plombowania 80 A w szafce pomiarowej .**
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażeń przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C.**
11. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\text{tg } \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99.**
15. Uwagi dodatkowe: **Dostarczyć zaświadczenie o wykonaniu instalacji elektrycznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dokumentacja techniczna wraz z pomiarem półpośrednim zasilania podlega uzgodnieniu w RE-Jeziorna. Wstępnie należy uzgodnić proponowany zakres inwestycji. Projekt należy skoordynować z warunkami przyłączeniowymi nr - nie dotyczy.**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Kierownik
Dariusz Kalamarski



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D28

**WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14983
dla podmiotu IV grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV**

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: **oświetlenie -Węzeł Lesznowola -Obwodnica Grójca /droga ekspresowa S-7 , Lesznowola , gm. Lesznowola .**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: - **istn. stacja transf.**.
2. Miejsce dostarczenia energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy; .**
3. Moc przyłączeniowa: **45 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe**.
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. Dostosowanie stacji transformatorowej **NOWA WOLA POSTĘPU [1151]** do zwiększonego obciążenia: - **nie dotyczy** .
 - 5.2. Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: - **nie dotyczy** .
 - 5.3. Wybudowaniu linii nN: - **nie dotyczy** .
 - 5.4. Wykonaniu przyłącza: **kablowe - Ze stacji transf. wyprowadzić nowy obwód kablem YAKXS 4 x 120mm2 i zakończyć złączem ZK-1/PP przy stacji ,(stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe).**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz.690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy stacji transf. Przekładniki prądowe w/g obliczeń kl.0,2; Fs5; Sn=<2,5VA** .
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy półpośredni energii czynnej i biernej** .
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego: zabezpieczenie w złączu pomiarowym: **w obudowie przystosowanej do plombowania 80 A w szafce pomiarowej** .
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażenia przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C**.
11. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej w miejscu dostarczenia nie może być większy niż $\tan \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99.**
15. Uwagi dodatkowe: **Dostarczyć zaświadczenie o wykonaniu instalacji elektrycznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dokumentacja techniczna wraz z pomiarem półpośrednim zasilania podlega uzgodnieniu w RE-Jeziorna. Wstępnie należy uzgodnić proponowany zakres inwestycji. .**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Kierownik
Dariusz Kalanowski



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D23

**WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14977
dla podmiotu IV grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV**

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: **oświetlenie -Węzeł Antoninów -Obwodnica Grójca / droga ekspresowa S-7 / , Antoninów , gm. Piaseczno .**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: **istn. linia SN relacji Sękocin -RON-Leszczynka.**
2. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy .**
3. Moc przyłączeniowa: **45 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe.**
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. **Wybudowaniu stacji transformatorowej napow. 15/04kV typu 20/400 z transformatorem S=63 kVA . Zainstalować kondensator do kompensacji prądu biegu jałowego transformatora .**
 - 5.2. Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: **- Stację zasilić kablem 3 x XUHAKXS 120mm2 z istn. linii napow. SN relacji Sękocin- Ron- Leszczynka .**
 - 5.3. Wybudowaniu linii nN: **-Ze stacji transf. wyprowadzić kabel YAKXS 4x 120mm2 i zakończyć złączem ZK /PP przy proj. stacji transformatorowej. (stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe) .**
 - 5.4. Wykonaniu przyłącza: **kablowe - nie dotyczy.**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz.690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy proj. stacji transf. Przekładniki prądowe wg obliczeń kl.0,2; Fs5; Sn=<2,5VA .**
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy półpośredni energii czynnej i biernej .**
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego: **zabezpieczenie w złączu pomiarowym: w obudowie przystosowanej do plombowania 80 A w szafce pomiarowej .**
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażeń przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C.**
11. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\tan \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99.**
15. Uwagi dodatkowe: **Dokumentacja techniczna wraz z pomiarem półpośrednim zasilania podlega uzgodnieniu w RE- Jeziorna. Wstępnie należy uzgodnić proponowany zakres inwestycji. , Projekt należy skoordynować z warunkami przyłączeniowymi nr - nie dotyczy.**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączania i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączania i Rozwoju
Kierownik
Dariusz Kalamarski



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D25

**WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14980
dla podmiotu V grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV**

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: **oświetlenie -Węzeł Złotokłos -Obwodnica Grójca /droga ekspresowa S-7 / ,
Złotokłos , gm. Piaseczno .**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: **-na istn. słupie linii nn.**
2. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy; .**
3. Moc przyłączeniowa: **25 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe.**
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. Dostosowanie stacji transformatorowej **SZCZAKI STAWOWA 1 [1040]** do zwiększonego obciążenia: - **nie dotyczy .**
 - 5.2. Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: - **nie dotyczy .**
 - 5.3. Wybudowaniu linii nN: - **nie dotyczy .**
 - 5.4. Wykonaniu przyłącza: **kablowe - Ze słupa linii nn sprowadzić kabel YAKXS 4 x 35mm² i zakończyć złączem ZK-1/SL-1 usytuować przy słupie ,(stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe).**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz.690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy słupie .**
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy bezpośredni energii czynnej .**
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego: zabezpieczenie w złączu pomiarowym: **nadmiarowo-prądowe (przedlicznikowe) w obudowie przystosowanej do plombowania 40 A w szafce pomiarowej .**
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażeń przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C.**
11. Wymagany stosunek poboru energii bierniej do czynnej w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\text{tg } \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99.**
15. Uwagi dodatkowe: **Dostarczyć zaświadczenie o wykonaniu instalacji elektrycznej zgodnie z obowiązującymi przepisami , Projekt należy skoordynować z warunkami przyłączeniowymi nr - nie dotyczy.**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Kierownik
Dariusz Kalamarski

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D26

**WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14981
dla podmiotu V grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV**

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: **oświetlenie -Węzeł Tarczyn Północ -Obwodnica Grójca /droga ekspresowa S-7 / , Tarczyn gm. Tarczyn .**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: - **istn. stacja transf.**
2. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy; .**
3. Moc przyłączeniowa: **25 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe.**
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. Dostosowanie stacji transformatorowej **JÓZEFOWICE [0259]** do zwiększonego obciążenia: - **nie dotyczy .**
 - 5.2. Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: - **nie dotyczy .**
 - 5.3. Wybudowaniu linii nN: - **nie dotyczy .**
 - 5.4. Wykonaniu przyłącza: **kablowe - Ze stacji transf. wyprowadzić nowy obwód kablem YAKXS 4 x 120mm2 i zakończyć złączem ZK-1/SL-1 ,(stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe).**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz.690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy ulicy .**
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy bezpośredni energii czynnej .**
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego; zabezpieczenie w złączu pomiarowym: **nadmiarowo-prądowe (przedlicznikowe) w obudowie przystosowanej do plombowania 40 A w szafce pomiarowej .**
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażeń przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C.**
11. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\tan \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99 .**
15. Uwagi dodatkowe: **Dostarczyć zaświadczenie o wykonaniu instalacji elektrycznej zgodnie z obowiązującymi przepisami , Projekt należy skoordynować z warunkami przyłączeniowymi nr - nie dotyczy.**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

.....
Dariusz Kalamarski

Konstancin Jeziorna, dn. 20-11-2013r.



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Konstancin Jeziorna
05-520 Konstancin Jeziorna
ul. Piaseczyńska 52
tel. 0-22 701-32-20 fax. 0-22 701-33-03

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Mińska 25
03-808 Warszawa
Nr kontrahenta: O02D27

WARUNKI PRZYŁĄCZENIA nr 13/R2/14982

dla podmiotu V grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 0,4 kV

Nazwa i lokalizacja obiektu przyłączanego: *oświetlenie -Węzeł Tarczyn Południe-Obwodnica Grójca /droga ekspresowa S-7 / , Tarczyn , gm. Tarczyn .*

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. Nr 93 z 2007r. poz. 623 z późn. zm.), w odpowiedzi na wniosek z dnia: **12-11-2013 r.**, określa się następujące warunki przyłączenia:

1. Miejsce przyłączenia: **istn. linia SN.**
2. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowiące jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: **zaciski na listwie zaciskowej za układem pomiarowo-rozliczeniowym w kierunku instalacji odbiorcy .**
3. Moc przyłączeniowa: **25 kW** – zasilanie podstawowe.
4. Rodzaj przyłącza: **kablowe.**
5. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 5.1. **Wybudowaniu stacji transformatorowej napow. 15/04kV typu 20/400 z transformatorem S=63 kVA . Zainstalować kondensator do kompensacji prądu biegu jałowego transformatora. .**
 - 5.2. **Powiązaniu stacji według punktu 5.1 z siecią 15 kV: - Stację zasilic kablem 3 x XUHAKXS 120mm2 z istn. linii napow. SN relacji Tarczyn-Grójec.**
 - 5.3. **Wybudowaniu linii nN: -Ze stacji transf. wyprowadzić kabel YAKXS 4x 120mm2 i zakończyć złączem ZK 2/GTR-2/SL-2 przy proj. stacji transformatorowej. (stosować rozłączniki izolacyjne bezpiecznikowe) .**
 - 5.4. **Wykonaniu przyłącza: kablowe - nie dotyczy.**
6. Wymagania w zakresie budowy instalacji odbiorcy: wykonanie instalacji odbiorczej spełniającej wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz. 690), z późniejszymi zmianami.
7. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: **szafka pomiarowa nad złączem kablowym przy proj. stacji transf. .**
8. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego: **3-fazowy bezpośredni energii czynnej .**
9. Rodzaj i usytuowanie zabezpieczenia głównego: **zabezpieczenie w złączu pomiarowym: nadmiarowo-prądowe (przedlicznikowe) w obudowie przystosowanej do plombowania 40 A w szafce pomiarowej .**
10. Jako system dodatkowej ochrony od porażień przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach. Układ pracy sieci zasilającej 0,4 kV: **TN-C.**
11. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\tan \varphi = 0,4$.
12. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Gospodarki.
13. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, a przede wszystkim ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami. Wszelkie prace winna wykonać firma posiadająca uprawnienia budowlane do prowadzenia robót elektrycznych.
14. Informacje dodatkowe:
 - warunki przyłączenia są ważne 2 lata od daty ich doręczenia,
 - realizacja inwestycji związanych z przyłączeniem obiektu Wnioskodawcy będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
 - Prowadzącym sprawę ze strony PGE Dystrybucja S.A. w zakresie warunków przyłączenia jest: **Hacia Paweł tel.: (22) 701-32-99.**
15. Uwagi dodatkowe: **Dokumentacja techniczna zasilania podlega uzgodnieniu w RE- Jeziorna. Wstępnie należy uzgodnić proponowany zakres inwestycji. , Projekt należy skoordynować z warunkami przyłączeniowymi nr - nie dotyczy.**

Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju

Inżynier ds. Dokumentacji
Paweł Hacia

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Rejon Energetyczny Jeziorna
Wydział Przyłączenia i Rozwoju
Kierownik
Dariusz Kalamarski



Załącznik nr 1 do umowy o usunięcie kolizji

Warszawa dn. 13.09.2013 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

TECHNICZNE WARUNKI USUNIĘCIA KOLIZJI
ND\KK\15120\2013\kolizja

1. Odpowiadając na Państwa wystąpienie z dnia 11.09.2013r., RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wyraża zgodę na usunięcie kolizji obiektów: **sieci elektroenergetycznej SN i nN kolidujących z planowaną inwestycją Klienta, budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7, Warszawa.**
2. **Usunięcie kolizji będzie polegało na:**
 - 2.1. przebudowie sieci nN i SN w zakresie pozwalającym na odtworzenie dotychczas istniejącej oraz uwzględniającym dotychczasowe warunki zasilania odbiorców, przy czym przy zmianie istniejących rzędnych jezdni lub chodników należy wymienić kable i ułożyć je na normatywnej głębokości;
 - 2.2. dostosowaniu przebudowanej sieci z zakresie ochrony odgromowej i p. porażeniowej zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 2.3. dostosowaniu lub przebudowie istniejących przyłączy do budynków po uzyskaniu zgody właścicieli budynków;
 - 2.4. przebudowaniu urządzeń oświetleniowych i telekomunikacyjnych powiązanych z siecią RWE Stoen Operator Sp. z o. o. (w porozumieniu z ich właścicielami).

Zastosowane materiały i urządzenia powinny być zgodne ze specyfikacją materiałową RWE Stoen Operator Sp. z o. o. (dostępną na stronie internetowej www.rwestoenoperator.pl).

3. **Dokumentacja Techniczna.**

- 3.1. Na przebudowę istniejących elementów sieci elektroenergetycznej zostanie opracowany kosztorys i kompletna dokumentacja budowlano-wykonawcza oraz uzyskane prawomocne pozwolenie na budowę (zgłoszenie) urzędów określonych w pkt 2.
- 3.2. Przed przystąpieniem do opracowania dokumentacji budowlano-wykonawczej, uzgodniony będzie z Inwestycjami Sieciowymi SN i nN – Uzgodnienia RWE Stoen Operator Sp. z o. o. (ul. Rudzka 18, tel. 022 821 56 21) szczegółowy sposób rozwiązań technicznych, a w szczególności:
 - typ linii i osprzętu;
 - kierunki i długości przebudowywanych odcinków.
- 3.3. Opracowaną dokumentację techniczną należy uzgodnić w Inwestycjach Sieciowych SN i nN – Uzgodnienia RWE Stoen Operator Sp. z o. o.
- 3.4. **Wykaz niezbędnych dokumentów wchodzących w skład kompletnej dokumentacji projektowej:**
 - 3.4.1. Dokumentacja projektowa (ostemplowana w Urzędzie Dzielnicy) – 1 egz. oryginał + 1 egz. kopia, zawierająca między innymi:
 - opinię ZUD wydaną na RWE Stoen Operator wraz z załącznikiem mapowym – 1 egz. oryginalny lub 1 egz. ksero kolorowe (gdy decyzja dotyczy innych urzędów) wraz z oświadczeniem o użyczeniu na rzecz RWE Stoen Operator (gdy opinia dotyczy również innych urzędów);
 - schemat obrazujący odcinki sieci przewidziane do likwidacji i projektowane wraz z opisanymi kierunkami i rokiem budowy (na podstawie inwentaryzacji RWE Stoen Operator Sp. z o.o.);
 - zestawienie porównawcze długości poszczególnych odcinków sieci elektroenergetycznej przed i po przełożeniu/przebudowie w formie tabeli: odcinek (kierunki), rok budowy, długość odcinka likwidowanego, długość odcinka po przełożeniu/przebudowie (ewentualnie z nowymi kierunkami);
 - wszelkie decyzje administracyjne, uzgodnienia z właścicielami gruntów lub innymi osobami – oryginały wystawione na RWE Stoen Operator Sp. z o.o.;
 - akty notarialne ustanawiające ograniczone prawa użytkowania na rzecz RWE Stoen

THE ENERGY TO LEAD



Operator Sp. z o. o. (w przypadku elementów sieci, urządzeń i obiektów umieszczanych na czas określony – czasowe ustanowienie ograniczonego prawa rzeczowego), w przypadku budowy urządzeń w gruntach niepublicznych – oryginały;

- oświadczenie o posiadaniu praw do dysponowania nieruchomością na cele budowlane podpisane przez Wydział Nieruchomości RWE Polska S.A. (UWAGA: NA ETAPIE UZGADNIANIA PROJEKTU DLA INWESTYCJI REALIZOWANYCH W RAMACH SPECUSTAWY DROGOWEJ, KONIECZNE JEST DOŁĄCZENIE POROZUMIENIA POMIĘDZY INWESTOREM I RWE STOEN OPERATOR, REGULĄCE SPOSÓB POZYSKANIA PRAWA DO TERENU)
 - **prawomocne pozwolenie na budowę lub zgłoszenie wystawione na RWE Stoen Operator Sp. z o.o. (jeśli minął bez zastrzeżeń okres 30 dni od złożenia wniosku o zgłoszenie budowy do realizacji, prawomocność zgłoszenia potwierdzona oświadczeniem projektanta)** – 1 egz. oryginalny lub 1 egz. ksero kolorowe (gdy decyzja dotyczy innych urządzeń) (UWAGA: NIE KONIECZNE, GDY SPEŁNIONY WARUNEK art. 29.1 Prawa Budowlanego);
 - wypisy z rejestru gruntów z Urzędu Dzielnicy wraz z zaznaczonymi działkami na załączniku mapowym – 1 egz.
- 3.4.2. Koszty w wersji drukowanej i elektronicznej opracowany w programie kosztorysującym np. NORMA, STRIX lub innym, którego pliki czyta któryś z ww. programów. Koszty należy wykonać z podziałem na poszczególne elementy sieci.

Opracowując dokumentację techniczną należy zastosować się do wymagań RWE Stoen Operator Sp. z o. o. dotyczących sposobu rozwiązywania kolizji kabli elektroenergetycznych z projektowanymi urządzeniami podziemnymi oraz projektowanym zagospodarowaniem terenu:

- 3.5. Przy uzgadnianiu projektów przebudowy kabli kolidujących z projektowanymi urządzeniami czy zagospodarowaniem terenu RWE Stoen Operator Sp. z o. o. nie wyraża zgody na przekładanie, przesuwanie i zmienianie położenia wysokościowego istniejących kabli. Zamiast stosowania takich rozwiązań RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wymaga przebudowy kabli. Przy wszystkich budowach i przebudowach układu drogowego niezbędna jest przebudowa urządzeń RWE Stoen Operator Sp. z o. o. Przy uzgadnianiu projektów RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wymaga demontażu kabli nieczynnych w rejonie objętym projektem.
- 3.6. Przy przebudowie kabli RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wymaga, aby mufy montowane były przy zachowaniu odległości 5m od przepustów i załomów kabli. Wymagana odległość muf montowanych od muf istniejących dla SN – 25m, dla nN – 15m.
- 3.7. Przy uzgadnianiu projektów zabezpieczenia kabli krzyżujących się z urządzeniami podziemnymi RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wymaga właściwej długości rur ochronnych, tj. uwzględniającej szerokość wykopu (min. 0,5m) oraz długości stabilnego oparcia po obu stronach wykopu (min. po 0,5m z każdej strony).
- 3.8. Dokumentację techniczną należy opracować na podstawie rysunku z inwentaryzacją zbiorczą urządzeń elektroenergetycznych RWE Stoen Operator Sp. z o. o. potwierdzoną w Dokumentacji Technicznej Sieci RWE Stoen Operator Sp. z o. o. ul. Oszmiańska 20, tel. 022 821 43 26.

Prosimy także o pisemne wskazanie firmy wykonującej projekt oraz podanie danych osoby ją reprezentującej, która zostanie upoważniona do reprezentowania RWE Stoen Operator Sp. z o. o., w celu uzyskania wymaganych opinii, uzgodnień, decyzji i pozwoleń oraz odbioru dokumentów w instytucjach i urzędach, w zakresie (bez zobowiązań finansowych) realizacji dokumentacji budowlano - wykonawczej.

4. Realizacja prac w terenie.

- 4.1. Dopuszcza się możliwość wzajemnych rozliczeń finansowych i realizacji prac w terenie zgodnie z załączonym wyciągiem z „Instrukcji postępowania w przypadku wniosków Klientów o usunięcie kolizji” z dnia 18.10.2004r.
- 4.2. Realizacja prac w terenie (przy budowie/rozbudowie kolidującego obiektu budowlanego) może być prowadzona po usunięciu kolizji.
5. Gdy wyniknie taka potrzeba, Klient przed realizacją prac w terenie, na wniosek RWE Stoen Operator Sp. z o. o., ustanowi w formie aktu notarialnego na rzecz RWE Stoen Operator Sp. z o. o. bezterminowe i nieodpłatne ograniczone prawa rzeczowe służebności pasa gruntu o szerokości 1,5 (jeden i pół) metra wzdłuż trasy przebiegu sieci w celu dokonywania przełączeń ruchowych, usuwania awarii, dokonywania kontroli, przeglądów, konserwacji, remontów i modernizacji oraz rozbudowy sieci polegającej na ułożeniu następnym kabli w tym pasie gruntu.
6. Do realizacji prac w terenie będzie można przystąpić po zawarciu stosownej umowy o usunięcie

THE ENERGY TO LEAD



Opis procesu usuwania kolizji kosztem i staraniem Klienta

1. Złożenie wniosku – **Klient**
2. Warunki usunięcia kolizji (WUK) wraz ze szczegółowym opisem czynności koniecznych do wykonania w celu usunięcia kolizji – **RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
3. Wskazanie przez **Klienta** osoby uprawnionej (projektanta) do występowania w urzędach w celu załatwiania spraw formalno-prawnych – **Klient**
4. Wystawienie pełnomocnictwa – **RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
5. W przypadku konieczności wnoszenia opłat w urzędach związanych z nową lokalizacją urządzeń elektroenergetycznych, złożenie wniosku o zawarcie umowy wstępnej z określeniem przewidywanych kwot – **Klient**
6. Przygotowanie umowy wstępnej – **RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
7. Zawarcie umowy wstępnej przez strony – **Klient, RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
8. Wniesienie opłaty określonej w umowie wstępnej – **Klient** [w ciągu 2 tygodni od daty otrzymania faktury]
9. Opracowanie dokumentacji przez **Klienta** i uzyskanie przez **Klienta** praw do terenu na rzecz RWE Stoen Operator (oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane podpisane przez Wydział Nieruchomości RWE Polska SA) – **Klient** [w zależności od zakresu średnio od 4 do 10 miesięcy]
10. Przedłożenie do uzgodnienia dokumentacji (część techniczna i część prawna) w Inwestycjach Sieciowych SN i nN - Uzgodnienia RWE Stoen Operator Sp. z o.o. – **Klient**
11. Uzgodnienie dokumentacji przez Inwestycje Sieciowe SN i nN - Uzgodnienia RWE Stoen Operator Sp. z o.o. – **RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
12. Złożenie kompletnej dokumentacji w Biurze Obsługi Klienta - Dystrubucja RWE Stoen Operator Sp. z o.o. (1 oryg. + 1 kopia poświadczona przez projektanta „za zgodność z oryginałem”) wraz z prawomocną decyzją zezwalającą na budowę lub zgłoszeniem (wydanymi na RWE Stoen Operator) oraz kosztorysem w wersji drukowanej i elektronicznej – **Klient**
13. Weryfikacja kosztorysu, przeprowadzenie negocjacji z **Klientem**, wystawienie propozycji umowy usunięcia kolizji – **RWE Stoen Operator** [ok. 8 tygodni]
 - 13.1. W przypadku kolizji niewymagających umowy (przełożenie sieci kablowej i napowietrznej SN i nn., niewymagającej zmiany konfiguracji połączeń sieci, bez istotnej zmiany jej długości (do 30%), małego zakresu prac (długość poszczególnych przekładanych elementów sieci do 100 metrów, przy łącznej długości przekładanych elementów sieci nie przekraczającej 400 metrów) – wystawienie porozumienia – **RWE Stoen Operator** [ok. 3 tygodnie]
14. Zawarcie umowy (porozumienia) o usunięcie kolizji przez strony – **Klient, RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
15. Wniesienie I raty opłaty za usunięcie kolizji (nie dotyczy kolizji opisanych w pkt. 13.1) – **Klient** [w ciągu 3 tygodni od daty otrzymania faktury]
16. Możliwość rozpoczęcia przez **Klienta** prac w terenie związanych z usuwaniem kolizji - **Klient**
17. Wystawienie na wniosek **Klienta** pełnomocnictwa dla Wykonawcy robót – **RWE Stoen Operator** [ok. 2 tygodnie]
18. Realizacja prac w terenie przez Wykonawcę pod nadzorem **inspektora** + zgłoszenie prac do odbioru – **wykonawca Klienta**
19. Wniesienie II raty opłaty za usunięcie kolizji (nie dotyczy kolizji opisanych w pkt. 13.1) – **Klient** [w ciągu 2 tygodni od daty otrzymania faktury]
20. Odbiór robót i wystawienie przez **inspektora** RWE Stoen Operator Sp. z o.o. protokołu odbioru robót – **RWE Stoen Operator**
21. Złożenie faktury przez **Klienta** wraz z kopią protokołu końcowego odbioru robót (nie dotyczy kolizji opisanych w pkt. 13.1) – **Klient**
22. Rozliczenie kolizji (nie dotyczy kolizji opisanych w pkt. 13.1) – **Klient, RWE Stoen Operator**

Specjalista ds. Warunków
Przyłączeniowych


Krzysztof Kuza

THE ENERGY TO LEAD

Koordinator
ds. Warunków Przyłączeniowych


Wojciech Magdaliński



ND Usługi Dystrybucyjne i Przyłączenia

ul. Rudzka 18, 01-689 Warszawa
fax. 022 821-52-02

CKK Centrum Kontakt z Klientem
ul. Włodarzewska 68, 02-384 Warszawa
tel. 022 821-31-31, fax. 022 821-31-32

Wyciąg z „INSTRUKCJI POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU WNIOSKÓW KLIENTÓW O USUNIĘCIE KOLIZJI” z dnia 18.10.2004r, stosowanej przez RWE Stoen Operator Sp. z o. o.

Zasady wyliczania wynagrodzenia dla RWE Stoen Operator Sp. z o. o. za usunięcie kolizji oraz sposób wzajemnych rozliczeń.

Przy wyliczaniu wynagrodzenia dla RWE Stoen Operator Sp. z o. o. z tytułu usunięcia kolizji oraz dokonywania rozliczeń uwzględnianych w umowie o usunięcie kolizji, należy przyjmować niżej podane zasady:

Kompleksowa realizacja usunięcia kolizji spoczywa na KLIENCIE.

Zawarcie umowy musi być poprzedzone opracowaniem przez Klienta projektu budowlano – wykonawczego i przeprowadzeniem negocjacji RWE Stoen Operator Sp. z o. o. z Klientem ustalających kwotę, za którą RWE Stoen Operator Sp. z o. o. odkupi od Klienta elementy sieci elektroenergetycznej

1. WYNAGRODZENIE:

Klient zobowiązany jest zapłacić RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wynagrodzenie za usunięcie kolizji w kwocie będącej sumą:

- a. rzeczywistych nakładów poniesionych przez RWE Stoen Operator Sp. z o. o. na usunięcie kolizji,
- b. kwoty za którą RWE Stoen Operator Sp. z o. o. odkupi przebudowane, w związku z kolizją, elementy sieci elektroenergetycznej,
- c. wartości nie zamortyzowanych elementów sieci elektroenergetycznej podlegających przebudowie,
- d. kosztów powstałych w wyniku usunięcia kolizji z tytułu rozliczeń budżetowych w wysokości 23,46% liczonej od pozycji lit b. oraz należnego podatku VAT

2. ROZLICZENIE:

Klient dokona wpłaty wynagrodzenia w sposób następujący:

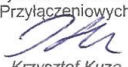
- a. I ratę w wysokości kwoty określonej w pkt 1 lit d. oraz należnego podatku VAT po podpisaniu umowy,
- b. II ratę w wysokości będącej sumą kwot z pkt 1 lit. a. i lit. b. i lit c oraz należnego podatku VAT, po odbiorze technicznym przed przełączeniem przebudowanych w ramach kolizji urządzeń do sieci.
- c. Jeśli w ciągu 3 miesięcy od podpisania protokołu odbioru końcowego przebudowanych przez Klienta urządzeń elektroenergetycznych zgodnie z §5 pkt.5 okaże się, że koszty rzeczywiście poniesione przez RWE Stoen Operator Sp. z o. o. w związku z wykonaniem umowy są wyższe lub niższe od pierwotnie zakładanych RWE Stoen Operator Sp. z o. o. wystawi fakturę korygującą. Zmiana ostatecznego wynagrodzenia w wysokości +/- 5% opłaty ustalonej wstępnie nie wymaga aneksu do umowy w formie pisemnej.

THE ENERGY TO LEAD

RWE

kolizji, której projekt zostanie opracowany po uzgodnieniu dokumentacji.

7. Warunki usunięcia kolizji są ważne 2 lata od dnia ich określenia i wiążą strony z chwilą podpisania umowy o usunięcie kolizji.
8. Techniczne warunki usunięcia kolizji zostały sporządzone w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla Klienta i RWE Stoen Operator Sp. z o. o.

Specjalista ds. Warunków
Przyłączeniowych

Krzysztof Kuza

Koordinator
ds. Warunków Przyłączeniowych

Wojciech Magdaliński

THE ENERGY TO LEAD



Polskie Sieci Elektroenergetyczne
- Centrum S.A.

Polskie Sieci Elektroenergetyczne - Centrum S.A., ul. Kruczkowskiego 8, 00-380 Warszawa
NIP: 525-19-18-465 REGON: 012750157, Nr KRS: 0000296346 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy Rejestru Sądowego, Wysokość kapitału zakładowego: 1.604.000 PLN
kapitał zakładowy wpłacony w całości

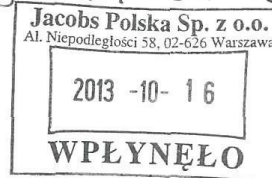
Pion Usług Sieciowych

Warszawa, dnia 11.10.2013 r.

PS/SE/ZW/3014/2013

J|K|P|2087|10|2013

JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa



Dot.: warunków technicznych przebudowy lub zabezpieczenia linii elektroenergetycznych 220 kV kolidujących z projektowaną drogą ekspresową S-7.

Odpowiadając na pisma nr JACOBS/S174/272/JS/561/2013 informujemy, że warunki lokalizacji obiektów w sąsiedztwie linii elektroenergetycznych NN regulują następujące przepisy:

- Polska Norma PN-E-05100-1 marzec 1998 Elektroenergetyczne linie napowietrzne projektowanie i budowa. Linie prądu przemiennego z przewodami roboczymi gołymi
- Norma Europejska PN-EN 50341-1 sierpień 2005 Elektroenergetyczne linie napowietrzne prądu przemiennego powyżej 45 kV. Część 1: Wymagania ogólne
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowiskach pracy (Dz. U. nr 217, poz. 1833, z 2005 r. Nr 212, poz. 1769),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 września 1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych (Dz.U. nr 80 poz. 912 z 1999 r.)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. nr 47 poz. 401 z 2003 r.)
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. nr 192 poz. 1883 z 2003 r.).

Mając na względzie powyższe przepisy, wymagania właściciela linii, parametry istniejącej linii 220 kV Piaseczno-Kozienice/Mory (przęsło 21-22, kolizja nr 1) i Kozienice-Mory/Piaseczno (przęsło 230-231, kolizja nr 2) informujemy, że skrzyżowania linii z drogą ekspresową powinno spełniać następujące warunki:

- przęsło skrzyżowaniowe powinno posiadać 3° obostrzenia i być ograniczone słupami mocnymi,
- zwisy przewodów w tym przęśle należy przyjąć dla temperatury pracy **min. 60 °C**,
- odległość przewodów roboczych od powierzchni drogi nie może być mniejsza niż przewiduje ww. Norma PN-E-05100-1 z marca 1998r. **plus dwa metry zapasu** (wymagane przez właściciela linii PSE S.A.)

Sekretariat
tel. +48 22 690 96 01
fax +48 22 690 96 06

www.pse-centrum.com.pl
info@pse-centrum.com.pl

Numery rachunków firmowych:
CITIBANK (Poland) S.A. - 23 1030 1508 0000 0005 0140 4004
PekaO S.A. Warszawa - 72 1240 5918 1111 0000 4914 1351

- izolacja w przeszle skrzyżowaniowym powinna być zaprojektowana jak dla III strefy zabrudzeniowej,

Ewentualne niezbędne projekty przebudowy linii elektroenergetycznych powinna wykonywać firma projektowa posiadająca doświadczenie w tego typu pracach (Elbud Warszawa Sp. z o.o., Energoprojekt Poznań S.A., Energoprojekt Kraków S.A.). W przypadku wykonania projektu przebudowy linii przez inną firmę właściciel linii będzie wymagał dodatkowo sporządzenia Koreferatu przez jedną z wcześniej wymienionych firm.

Projekt drogi ekspresowej, jak też ewentualne projekty przebudowy linii **należy przedstawić celem uzgodnienia do PSE – Centrum S.A.** W przedstawionym projekcie drogi muszą być uwzględnione m. in. odległości pionowe linii elektroenergetycznych NN od powierzchni projektowanej drogi w miejscach skrzyżowań z liniami.

Ponadto informujemy, iż prace związane z budową ww. drogi, podczas których będzie wykorzystywany sprzęt mechaniczny (dźwigi, koparki), pracujący w odległości mniejszej niż 30 metrów od rzutu poziomego skrajnego przewodu linii, powinny odbywać się pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia do nadzorowania tego typu prac, po wcześniejszym pisemnym uzgodnieniu z właściwymi służbami PSE – Centrum S.A.

W przypadku ewentualnej konieczności przebudowy linii elektroenergetycznej Inwestor podpisze stosowną umowę z właścicielem linii, PSE S.A. Konieczność wyłączenia ww. linii NN, dla wykonania prac budowlanych, należy zgłosić do końca sierpnia roku poprzedzającego termin planowanej realizacji prac. Uzgodnienie terminu wyłączenia nastąpi po ustaleniu rocznego harmonogramu wyłączeń linii.

Ze strony PSE Centrum sprawę prowadzi Zbigniew Wójt tel. 22 690 97 72.

Z poważaniem

DYREKTOR
Pion Usług Sieciowych

Jerzy Zys

Sekretariat
tel. +48 22 690 96 01
fax +48 22 690 96 06

www.pse-centrum.com.pl
info@pse-centrum.com.pl

Numery rachunków firmowych:
CITIBANK (Poland) S.A. - 23 1030 1508 0000 0005 0140 4004
PekaO S.A. Warszawa - 72 1240 5918 1111 0000 4914 1351





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

P.2.1
01.08.2013
Długosz

WARUNKI USUNIĘCIA KOLIZJI

Odpowiadając na wniosek z dnia 15.07.2013 r. określa się następujące warunki odtworzenia sieci elektroenergetycznych 110 kV będących własnością PGE Dystrybucja S.A., kolidujących z projektowaną budową drogi ekspresowej S7 na odcinku Warszawa - Grójec.

1. Miejsce występowania kolizji: pow. warszawski-zachodni, piaseczyński i grójecki
2. Sieci wchodzące w kolizję z projektowaną budową, będące własnością Spółki:
 - a) linia napowietrzna 110kV Piaseczno – Tarczyn z przewodami fazowymi typu 3 x AFL 6-120 i przewodem odgromowym typu 1x AFL 1-7 50 ;
 - b) linia napowietrzna 110kV Piaseczno – Grójec, z przewodami fazowymi typu 3 x AFL 6-120 i przewodem odgromowym OPGW typu AL3/A20SA 108/59-14,5,30 SA 49-4,4 ;

Stan techniczny przedmiotowych urządzeń elektroenergetycznych jest dobry oraz umożliwia ich wykorzystywanie do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców zgodnie z przepisami prawa i wymogami dla tego typu urządzeń oraz celem, dla którego mają służyć. Przedmiotowe urządzenia elektroenergetyczne są stale wykorzystywane do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców.

Linia 110 kV wskazana na załączonej do wniosku mapie jako „kolizja nr 1” prawdopodobnie należy do RWE Stoen Operator Sp. z o.o.

3. Ewentualna zmiana lokalizacji urządzeń wskazanych punkcie 2 jest możliwa wyłącznie w przypadku zawarcia ze Spółką umowy i pokrycia wszystkich kosztów związanych ze zmianą lokalizacji ww. urządzeń.
4. W celu usunięcia przewidywanej (występującej) kolizji należy:
 - a) odtworzyć urządzenia związane z usunięciem kolizji stosując Wytyczne budowy systemów elektroenergetycznych PGE Dystrybucja S.A. w zakresie dostosowania istniejących linii napowietrznych 110 kV do nowych warunków zagospodarowania terenu; linie w miejscach krzyżujących się z projektowaną trasą należy przebudować na linie napowietrzne z przewodami o przekroju 240mm², temperaturze pracy 80°C i 3° stopniem obostrzenia,

- b) wykonać projekty wykonawcze dotyczące budowy urządzeń elektroenergetycznych; projekt powinien zawierać opis technologii wykonania przebudowy przewodu OPGW, przerwy w transmisji danych należy ograniczyć do max. 8 godz. w dni wolne od pracy oraz uzgodnić z Oddziałem Skarżysko Kamienna,
- c) uzgodnić dokumentację projektową w PGE Dystrybucja S.A. Oddział Warszawa w zakresie odtworzenia urządzeń elektroenergetycznych,
- d) uzyskać pozwolenia na budowę odtworzonych urządzeń lub dokonać zgłoszenia (jeżeli dotyczy) z art. 30 Ustawy z dnia 7.07.1994 r. Prawo Budowlane (t.j. Dz. U. z 2010r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.),
- e) spowodować ustanowienie własnym kosztem i staraniem dla nieruchomości, na których zostaną usytuowane urządzenia elektroenergetyczne, służebności przesyłu na rzecz PGE Dystrybucja S.A. z siedzibą w Lublinie. Służebność powinna być ustanowiona jednorazowo, na czas nieokreślony. Przy ustanowieniu służebności przesyłu na nieruchomości, integralną częścią aktu notarialnego jest załącznik graficzny z określeniem terenu nieruchomości objętego służebnością.
Służebność powinna obejmować nieodpłatne udostępnienie PGE Dystrybucja S.A. nieruchomości w celu budowy i rozbudowy sieci elektroenergetycznej, jak również do zapewnienia dostępu, wraz z niezbędnym sprzętem, do urządzeń stanowiących własność PGE Dystrybucja S.A. znajdujących się na nieruchomości w celu usunięcia awarii, kontroli, przeglądu, modernizacji. Zabezpieczeniem tego prawa jest ustanowiona na rzecz PGE Dystrybucja S.A. służebność przesyłu wzdłuż linii przebiegu sieci, w formie aktu notarialnego z wpisem do księgi wieczystej. Powyższa służebność będzie polegała na prawie korzystania z pasa gruntu o szerokości 18 m wzdłuż linii napowietrznej 110 kV a w przypadku infrastruktury elektroenergetycznej - na prawie dostępu do niej (prawo dojścia i dojazdu) wraz z niezbędnym sprzętem, jej modernizacji, przebudowy i rozbudowy jak również konserwacji, przeprowadzania remontów, usuwania awarii, dokonywania kontroli, przeglądu oraz ewentualnej likwidacji i demontażu urządzeń elektroenergetycznych.
- f) odtworzyć urządzenia związane z usunięciem kolizji,
- g) zdemontować urządzenia związane z usunięciem kolizji,
- h) pokryć koszty demontażu urządzeń związanych z usunięciem kolizji,
- i) rozliczyć się ze Spółką z materiałów pochodzących z demontażu urządzeń związanych z usunięciem kolizji.
- j) przedłożyć do uzgodnienia harmonogram wykonywania prac.

PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą w Lublinie
20-340 Lublin, ul. Garbarska 21A, NIP: 5462563655, REGON: 000352640
wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin-Mschół w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy
pod numerem KRS: 0000343124, kapitał zakładowy / kapitał wpłacony 9 730 742 860 zł
www.pgedystrybucja.pl

5. Inwestor zobowiązany jest do zawarcia ze Spółką umowy o przeniesieniu na Spółkę w drodze nieodpłatnego przekazania lub jako świadczenia za działania na majątku Spółki własności nowo wybudowanych urządzeń lub nakładów inwestycyjnych, poczynionych na urządzeniach Spółki w związku z usunięciem kolizji oraz wydania urządzeń po ich przeniesieniu. Inwestor zobowiąże wykonawcę do udzielenia PGE Dystrybucja S.A. 36-miesięcznej gwarancji, liczonej od dnia pozytywnego odbioru technicznego, na wykonane roboty budowlano-montażowe i zabudowane urządzenia elektroenergetyczne.
6. Termin ważności Warunków ustala się na 2 lata.
7. Od niniejszych warunków usunięcia kolizji służy prawo wniesienia odwołania w terminie 14 dni od daty otrzymania.

Niniejsze Warunki Usunięcia Kolizji bez zawartej umowy na przeniesienie/odtworzenie nie stanowią podstawy do rozpoczęcia realizacji prac budowlano-montażowych. Warunkiem dopuszczenia do prac na kolidujących urządzeniach elektroenergetycznych jest zawarcie porozumienia/umowy pomiędzy Stronami.

PGE Dystrybucja S.A.
Dział Warszawa
Departament Eksploatacji i Rozwoju

Dyrektor
Tomasz Brochocki

k/o:

1. PP
2. GS/SWN
3. RE-Jeziorna

PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą w Lublinie
20-340 Lublin, ul. Garbajska 21A, NIP: 9462593855, REGON: 060552340
wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy
pod numerem KRS: 0000343124, kapitał zakładowy / kapitał wpłacony: 9 750 742 690 zł
www.pgedystrybucja.pl



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
26-110 Skarżysko-Kamienna, Al. Marsz. J. Piłsudskiego 51
tel. (41) 252 68 99, fax (41) 252 63 15
sekretariat@skarzysko.pgedystrybucja.pl

Skarżysko – Kamienna, dnia 06.12.2013r.

Nr 1/2013

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

WARUNKI USUNIĘCIA KOLIZJI

Odpowiadając na wniosek z dnia 29.10.2013r. (data wpływu 13.11.2013r.) określa się następujące warunki przeniesienia lub odtworzenia sieci elektroenergetycznych będących własnością PGE Dystrybucja S.A., kolidujących z projektowaną budową:

„Południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Lotnisko” na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

1. Miejsce występującej kolizji:

Obręb: Głuchów, powiat: Grójec.

2. Sieci wchodzące w kolizję z projektowaną budową, będące własnością Spółki:

Elektroenergetyczna linia napowietrzna 110kV relacji **Grójec – Piaseczno**, przęsło 97 – 98 o następujących parametrach:

- słup nr 97: seria Sc120, typ PS+6;
- słup nr 98: seria Sc120, typ PS-2;
- przewody robocze AFL 6-120mm², naprężenie 11,0 kG/mm² (ok. 108 MPa);
- przewód odgromowy OPGW-ASLH-D(s)b40SMF&8NZDSF TeraLight 30SA49-4,4, naprężenie 240,0 MPa.

Stan techniczny przedmiotowych urządzeń elektroenergetycznych jest dobry oraz umożliwia ich wykorzystywanie do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców zgodnie z przepisami prawa i wymogami dla tego typu urządzeń oraz celem, dla którego mają służyć. Przedmiotowe urządzenia elektroenergetyczne są stale wykorzystywane do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców.

3. Ewentualna zmiana lokalizacji urządzeń wskazanych punkcie 2 jest możliwa wyłącznie w przypadku zawarcia ze Spółką umowy i pokrycia wszystkich kosztów związanych ze zmianą lokalizacji ww. urządzeń.

4. W celu usunięcia występującej kolizji należy:

a) przenieść/odtworzyć urządzenia związane z usunięciem kolizji, stosując Wytyczne budowy systemów elektroenergetycznych PGE Dystrybucja S.A., w zakresie:

Słupów nr 97 – 98 elektroenergetycznej linii napowietrznej 110kV relacji Grójec - Piaseczno, które należy wykonać jako odporowe z 3^o obostrzenia. Przewody robocze – zastosować przewód AFL 6-240mm², izolatory – zastosować izolatory kompozytowe dobrane do odpowiedniej strefy zabrudzeniowej, przewód odgromowy – istniejący przewód odgromowy OPGW-ASLH-D(s)b40SMF&8NZDSF TeraLight 30SA49-4,4.

b) wykonać projekt budowlany i wykonawczy, zawierający oddzielną część dotyczącą budowy/przeniesienia urządzeń elektroenergetycznych dla:

Elektroenergetycznej linii napowietrznej 110kV relacji Grójec – Piaseczno w prześle 97 – 98,

c) uzgodnić dokumentację projektową w:

PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko – Kamienna, al. Marsz. J. Piłsudskiego 51, 26-110 Skarżysko – Kamienna w zakresie przeniesienia/odtworzenia urządzeń elektroenergetycznych,

d) dostarczyć do PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko-Kamienna, Al. Marsz. J. Piłsudskiego 51, 26-110 Skarżysko-Kamienna poświadczoną za zgodność kopię prawomocnej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydanej w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zawierającej w swej treści zezwolenie na przebudowę kolidujących urządzeń elektroenergetycznych wraz z oznaczeniem nieruchomości, na których będą realizowane prace związane z usuwaniem kolizji, dołączając do ww. decyzji wypis z rejestru gruntów dla tych nieruchomości,

e) przenieść/odtworzyć urządzenia związane z usunięciem kolizji,

f) zdemontować urządzenia związane z usunięciem kolizji,

g) pokryć koszty demontażu urządzeń związanych z usunięciem kolizji,

h) rozliczyć się ze Spółką z materiałów pochodzących z demontażu urządzeń związanych z usunięciem kolizji.

i) przedłożyć do uzgodnienia harmonogram wykonywania prac.

5. Inwestor zobowiązany jest do zawarcia ze Spółką umowy o przeniesieniu na Spółkę w drodze nieodpłatnego przekazania lub jako świadczenia za działania na majątku Spółki własności nowo wybudowanych urządzeń lub nakładów inwestycyjnych, poczynionych na urządzeniach Spółki w związku z usunięciem kolizji oraz wydania urządzeń po ich przeniesieniu. Inwestor zobowiąże wykonawcę do udzielenia PGE Dystrybucja S.A. 36-miesięcznej gwarancji, liczonej od dnia pozytywnego odbioru technicznego, na wykonane roboty budowlano-montażowe i zabudowane urządzenia elektroenergetyczne.

6. Termin ważności Warunków ustala się na 2 lata od chwili ich wydania.

7. Od niniejszych warunków usunięcia kolizji służy prawo wniesienia odwołania w terminie 14 dni od daty otrzymania.

Niniejsze Warunki Usunięcia Kolizji bez zawartej umowy na przeniesienie/odtworzenie nie stanowią podstawy do rozpoczęcia realizacji prac budowlano-montażowych. Warunkiem dopuszczenia do prac na kolidujących urządzeniach elektroenergetycznych jest zawarcie porozumienia/umowy pomiędzy Stronami.

Kubicz Rajmund, tel. 41 25 26 401
opracował

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Departament Eksploatacji i Rozwoju
Dyrektor
Tadeusz Błasiak

.....
Zatwierdził



Warszawa, 8.11.2013 r.

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

NI-W/JM/2013/RWO000708578

dot. przebudowy odcinka linii 110 kV dla potrzeb budowy
południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 8.10.2013 r. (znak: JACOB/S174/272/JS/628/2013) w sprawie określenia warunków przebudowy odcinka istniejącej linii 110 kV, przebiegającej w rejonie planowanej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7, na odcinku od węzła „Lotnisko” na Południowej Obwodnicy Warszawy, do obwodnicy Grójca, oraz w nawiązaniu do spotkania w siedzibie naszej firmy w dniu 7.11.2013r. informujemy jak niżej.

Po zapoznaniu się z otrzymanymi materiałami stwierdzamy, że trasa planowanej drogi ekspresowej S-7, w rejonie projektowanego węzła drogowego „Lesznowola” (proj. DW721), koliduje z naszą istniejącą dwutorową linią napowietrzną 110 kV relacji Piaseczno - Ursus, na styku (granicy) dwóch sekcji odciągowych tej linii, pomiędzy słupami nr 13-20 i nr 20-27.

Przy opracowaniu niezbędnego zakresu przebudowy odcinka istniejącej dwutorowej linii 110 kV, dla potrzeb rozważania wariantów koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S-7, można przewidywać przebudowę odcinka istniejącej linii (przy zachowaniu jej napowietrznego charakteru), poprzez budowę nowej sekcji odciągowej (skrzyżowaniowej) w rejonie całego planowanego węzła drogowego „Lesznowola”. Nowa sekcja odciągowa linii, nad węzłem drogi ekspresowej S-7, powinna być zaprojektowana w oparciu o zapisy normy PN-EN-50341-3, oraz zapewnić zachowanie istniejących właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych istniejącej linii. Parametry techniczne nowej sekcji odciągowej linii powinny uwzględniać też ewentualne wymagania dla pracy sprzętu budowlanego przy budowie węzła drogowego, ze względu na ograniczone możliwości późniejszych wyłączeń linii dla potrzeb budowy trasy drogowej. Pozostałe fragmenty istniejących obecnie sekcji odciągowych linii, nie podlegające przebudowie, powinny pozostać w obecnej osi trasy linii i zachować istniejące parametry techniczne (zgodność z zapisami normy PN-E-05100-1:1998).

RWE Stoen Operator Sp. z o.o.

ul. Piękna 46
00-672 Warszawa
T +48 22 821-3131
F +48 22 821-4702
I www.rwestooperator.pl
E operator@rwe.pl

Prezes Zarządu:
Robert Stelmasczyk

Członkowie Zarządu:
Agnieszka Nosal
Klaus Engelbert

Sąd Rejonowy
dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy KRS
nr KRS 0000270640

Kapitał Zakładowy
(opłacony w całości)
2 628 938 750,00 zł

Konto bankowe:
Bank Pekao S.A.
ul. Grzybowska 53/57
271240624711110000
49786116

NIP 525-238-60-94

THE ENERGY TO LEAD

- 1 / 2 -



Sugerujemy również, aby ze względów formalnoprawnych i własnościowych, jak największy zakres zaplanowanej przebudowy odcinka linii 110 kV dla potrzeb budowy drogi ekspresowej S-7 (w tym stanowiska nowych słupów), znajdował się w terenie zaplanowanych pasów drogowym węzła drogowego „Lesznówola”. Inwestor będzie zobowiązany do uregulowania stanu formalnoprawnego (służebność przesyłu) dla zakresu przebudowy linii (nowe słupy i zmiana trasy odcinka linii), który nie znajdzie się w granicach pasów drogowych węzła drogowego.

Szczegółowe warunki techniczne przebudowy linii dla potrzeb budowy drogi ekspresowej S-7, zostaną określone na etapie wykonywania projektów technicznych przebudowy odcinka istniejącej linii. Przed przygotowaniem projektów, prosimy o przedstawienie nam do akceptacji wybranej koncepcji sposobu usunięcia kolizji projektowanej trasy drogowej z istniejącą linią 110 kV, przygotowanej zgodnie z powyższymi warunkami.

Opisany powyżej sposób przebudowy odcinka linii napowietrznej (zachowanie napowietrznego charakteru) nie wyklucza sytuacji, gdy inwestor, z innych względów, zdecyduje się na przebudowę odcinka linii na linie kablowe 110 kV. W takiej sytuacji określimy nowe warunki techniczne dla przebudowy odcinka linii napowietrznej na linie kablowe.

Informujemy jednocześnie, że określone powyżej warunki nie są jednoznaczne z wyrażeniem zgody na przebudowę istniejącej linii 110 kV. Przed realizacją przebudowy konieczne będzie zawarcie umowy (porozumienia) pomiędzy RWE Stoen Operator a inwestorem (lub bezpośrednim wykonawcą drogi ekspresowej) o przebudowie odcinka istniejącej linii, w zakresie niezbędnym dla potrzeb planowanej budowy drogi ekspresowej.

Podstawowym warunkiem takiej umowy będzie wykonanie przebudowy linii na koszt i staraniem strony wnioskującej o przebudowę.

W sprawie dalszych działań, związanych z planowaną przebudową odcinków linii 110 kV, prosimy o kontakt: Jerzy Michalik (tel. 0-22-821-47-37, lub email: Jerzy.Michalik@rwe.pl).

STARSZY SPECJALISTA
Projektu

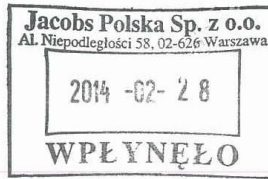

Jerzy Michalik

MENEDŻER

Marcin Cieślak

PSE Centrum

Jhm/ep/28/102/2014
PS/SE/ZW/0241..../2014



Pion Usług Sieciowych

Warszawa, 24.02.2014 r.

JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: opinii do koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca.

Po zapoznaniu się z przedstawioną koncepcją zgłaszamy do zawartych w niej treści następujące uwagi, wynikające m.in. z zakończenia wymiany przewodów fazowych na liniach 220kV Kozienice-Piaseczno i Mory-Piaseczno:

- w opisie stanu istniejącego zamieszczono nieaktualne typy zawieszonych przewodów fazowych. Na odcinku linii Kozienice-Piaseczno i Mory-Piaseczno od SE Piaseczno do stanowiska nr 37a znajduje się przewód ACSS „Curlew”. Na odcinku linii Kozienice-Piaseczno i Kozienice-Mory od st.90 do st. 247 wiszą odpowiednio ACSS „Condor” i ACCC/TW 460mm² Stockholm,
- w założeniach do koncepcji powinny ulec zmianie temperatury pracy przewodów, dla których liczyć należy odległości do obiektów krzyżowanych i ziemi, odpowiednio linie Mory-Piaseczno i Kozienice-Piaseczno - 90°C, Kozienice-Mory - 150°C,
- profile przebudowywanych przęseł sporządzono dla innych niż zamontowane przewody fazowe,
- projektowany słup nr 229 powinien zostać usytuowany z przeciwnej strony istniejącego słupa nr 229, w celu uniknięcia występowania na przewodach fazowych miejsc, w których znajdowały się uchwyty przelotowe.

Sprawę ze strony PSE-Centrum S.A. prowadzi p. Zbigniew Wójt tel. 22 69 09 772.

Z poważaniem

WC
Z-CA DYREKTORA
Pionu Usług Sieciowych
Andrzej Urbaniak

Polskie Sieci Elektroenergetyczne – Centrum S.A.
00-380 Warszawa, ul. Kruczkowskiego 8, Sekretariat: tel. +48 22 690 06 01, fax. +48 22 690 96 06, www.pse-centrum.pl, info@pse-centrum.com.pl

NIP: 525-19-18-465, REGON 012750157, Nr KRS 0000296346
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Krajowego Rejestru Sądowego,
Wysokość kapitału zakładowego: 1.604.000.00, kapitał zakładowy w całości wpłacony

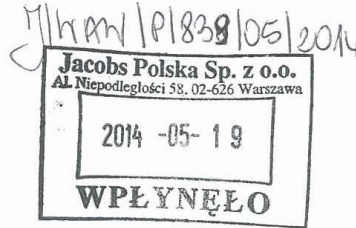
Numerы rachunków bankowych:
23103015080000000501404004
72124059181111000049141351



Pion Usług Sieciowych

PS/SE/ZW/1646/2014

JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa



Warszawa, 14.05.2014 r.

Dotyczy: opinii do koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca.

Po zapoznaniu się z przedstawioną poprawioną wersją koncepcji informujemy, że warunkowo akceptujemy przyjęte w niej rozwiązania techniczne zgłaszając jednocześnie następujące uwagi do zawartych w części opisowej zapisów:

- w pkt. 1.2.1. – wpisać właściwe typy przewodów
- w pkt. 1.4.1. – proponujemy rozważyć rozwiązanie podwyższenia istniejącego słupa nr 21 wraz z ewentualnym wzmocnieniem fundamentów (zamiast stawiania nowego), gdyż uzyskanie wystarczająco długich wyłączeń tej linii, niezbędnych do wykonania nowych fundamentów, może być niemożliwe.
- w pkt. 1.4.5. powinien brzmieć – Przebudowę linii należy wykonać przy użyciu nowych przewodów roboczych w przęsłach 21-22 i 229-231, a przewodów OPGW w sekcjach odciągowych zawierających przęsła przebudowywane.
- w pkt. 1.8. – w projekcie należy także uwzględnić odległości pionowe od przewodów dla urządzeń związanych z budowaną drogą (oświetlenie, ekrany, oznakowanie na bramkach, etc.)

W załączeniu przesyłamy aktualne tabele montażowe linii na odcinkach skrzyżowań.
Sprawę ze strony PSE-Centrum S.A. prowadzi p. Zbigniew Wójt tel. 22 69 09 772.

Z poważaniem

DYREKTOR
Pion Usług Sieciowych
wk
Jerzy Zys

Polskie Sieci Elektroenergetyczne – Centrum S.A.
00-380 Warszawa, ul. Kruczkowskiego 8, Sekretariat: tel. +48 22 690 06 01, fax. +48 22 690 96 06, www.pse-centrum.pl, info@pse-centrum.com.pl

NIP: 525-19-18-465, REGON 012750157, Nr KRS 0000296346
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Krajowego Rejestru Sądowego,
Wysokość kapitału zakładowego: 1.604.000,00, kapitał zakładowy w całości wpłacony

Numerы rachunków bankowych:
2310301508000000501404004
7212405918111000049141351



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
04-470 Warszawa, ul. Marsa 95
tel.: (+48 22) 512 14 11, fax: (+48 22) 673 49 11

Warszawa, dnia 05-02-2014 r.
GR/PP/BZ/1035/14

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: uzgodnienia koncepcji przebudowy kolizji linii napowietrznych 110 kV relacji Piaseczno - Grójec i Piaseczno – Tarczyn z projektowaną drogą S-7.

W nawiązaniu do przesłanej przy piśmie L.dz. JACOBS/S174/272/JS/725/2014, koncepcji programowej przebudowy kolizji naszych linii napowietrznych 110 kV relacji Piaseczno - Grójec i Piaseczno – Tarczyn z projektowaną drogą S-7 informujemy, że akceptujemy ww. koncepcję bez uwag.

Z poważaniem

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Warszawa
Departament Współpracy i Rozwoju
Dyrektor
Tomasz Brochocki

Załącznik: koncepcja

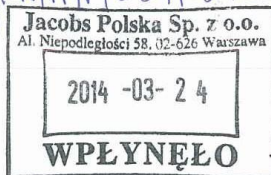
k/o:
1. GR/PP
2. GS

PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą w Lublinie
20-340 Lublin, ul. Garbarska 21A, NIP: 9462993855, REGON: 060552840
wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy
pod numerem KRS 0000343124, kapitał zakładowy / kapitał wpłacony 9 730 742 890 zł
www.pgedystrybucja.pl



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
26-110 Skarżysko-Kamienna, Al. Marsz. J. Piłsudskiego 51
tel. (41) 252 68 99, fax (41) 252 63 15

J/kam/18/539/03/2014



Skarżysko-Kamienna, 13-03-2014r.
RZ/ZU/RKI...12.58.../2014

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dot.: Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 ma odcinku od węzła „Lotnisko” na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

W odpowiedzi na pismo znak: Jacobs/S174/272/JS/726/2014 z dnia 10.01.2014r. oraz po uzupełnieniu w dniu 10.03.2014r. PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko Kamienna uzgadnia koncepcję przebudowy kolizji istniejącej elektroenergetycznej linii napowietrznej 110kV relacji Grójec – Piaseczno z projektowaną drogą ekspresową S-7.

Informujemy jednocześnie, że opracowany na podstawie uzgodnionej koncepcji oraz warunków usunięcia kolizji nr 1/2013 z dnia 06.12.2013r. projekt budowlany należy uzgodnić w PGE Dystrybucja S. A. Oddział Skarżysko - Kamienna.

Z poważaniem

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Departament Eksploatacji i Rozwoju
Dyrektor
Tadeusz Błasiak

Załącznik:

- 1 x Koncepcja budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Do wiadomości:

- 1 x GC
- 1 x GS
- 1 x RZ/ZU

PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą w Lublinie
20-340 Lublin, ul. Garbarska 21A, NIP: 946-259-38-55, REGON: 060552840
wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Lublinie, XI Wydział Gospodarczy pod numerem KRS: 0000343124, kapitał zakładowy / kapitał wpłacony: 9.730.742.890,00 zł.
www.pgedystrybucja.pl



Warszawa, 25.02.2014r.

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

NI-W/JM/2014/RWO000349217

dot. przebudowy odcinka linii 110 kV dla potrzeb budowy
południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7

W odpowiedzi na pismo z dnia 10.01.2014r. (znak: JACOBS/S174/272/JS/727/2014) w sprawie uzgodnienia koncepcji programowej przebudowy odcinka linii 110 kV Piaseczno - Ursus, kolidującego z projektowaną drogą ekspresowa S-7 informujemy, że akceptujemy podstawowe założenie przesłanej nam koncepcji przebudowy linii 110kV, polegające na budowie nowej sekcji odciągowej linii napowietrznej na skrzyżowaniu z węzłem drogowym, w osi trasy istniejącej linii 110 kV, spełniającej warunki określone w naszym poprzednim piśmie z dnia 8.11.2013r.

W naszym przekonaniu, na etapie koncepcji programowej, nie powinny być określone szczegółowe rozwiązania techniczne, tak jak opisano to w przesłanej koncepcji (długości przęseł oraz ilości i typy słupów, typy uziemienia lub wartości ich rezystancji). Proponujemy, aby kwestie te zostały uzgodnione dopiero na etapie wykonywania projektu budowlanego (w tym przebudowy linii 110 kV), po przyjęciu wariantu budowy węzła drogowego 'Lesznawola', oraz ustaleniu granic pasów drogowych tego węzła. Podtrzymujemy także naszą sugestię wyrażoną w piśmie z dnia 8.11.2013r. o lokalizacji jak największego zakresu przebudowy w pasach drogowych i wynikające z niej ewentualne, miejscowe rozszerzenie planowanych zakresów pasów drogowych. Lokalizacja słupów linii napowietrznych 110 kV, w bliskim sąsiedztwie drogi ekspresowej, powinna również zapewniać bezproblemowy dostęp (dojazd) ekip technicznych do tych słupów. Ponadto tzw. słupy graniczne zakresu przebudowy linii dla potrzeb budowy drogi ekspresowej S-7, powinny zostać zaprojektowane w takich parametrach technicznych, aby nie wystąpiła konieczność późniejszej ich wymiany, podczas modernizacji sąsiednich odcinków linii planowanej w dalszych latach przez RWE Stoen Operator.

Uzgodnienie nr 5/2014, ważne do 25.02.2016r.

STARSZY SPECJALISTA
Projektu


Jerzy Michałk

MENEDŻER

Marcin Cieślak

THE ENERGY TO LEAD

- 1 / 1 -

RWE Stoen Operator Sp. z o.o.

ul. Piękna 46
00-672 Warszawa
T +48 22 821-3131
F +48 22 821-4702
I www.rwestoenoperator.pl
E operator@rwe.pl

Prezes Zarządu:
Robert Stelmaszczyk

Członkowie Zarządu:
Agnieszka Nosal
Klaus Engelbertz

Sąd Rejonowy
dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy KRS
nr KRS 0000270640

Kapitał Zakładowy
(opłacony w całości)
2 628 938 750,00 zł

Konto bankowe:
Bank Pekao S.A.
ul. Grzybowska 53/57
271240624711110000
49786116

NIP 525-238-60-94



Warszawa, dnia 20.10.2014 r.

JACOBS Polska Sp. z o.o.
02-626 Warszawa
AL. Niepodległości 58


NI-NUWFA/ 2669 /2014

Dotyczy: koncepcji usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej z planowaną budową drogi ekspresowej S-7.

W odpowiedzi na Państwa wystąpienie informujemy, że RWE Stoen Operator Sp. z o.o. nie wymaga i nie uzgadnia koncepcji przebudowy swoich sieci. W przypadku kolizji uzgadniamy szczegółowe rozwiązania projektowe na etapie projektu wykonawczego.

W nawiązaniu do naszego pisma ND/KK/15120/2013 informujemy, że w celu usunięcia zaistniałych kolizji sieci RWE Stoen Operator Sp. z o.o. z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym należy je przebudować w sposób zapewniający dotychczasowy układ połączeń. Ewentualne propozycje rozwiązań projektowych można konsultować z pracownikami Wydziału Inwestycji Sieci SN i nN RWE Stoen Operator Sp. z o.o. w dniach pn.-wt i cz. Pt. w godz. 7-14.30. ul. Rudzka 18 pok. 314.

KIEROWNIK TECHNICZNY


Wojciech Faliński

RWE Stoen Operator Sp. z o.o.

ul. Piłkna 46
00-672 Warszawa
T +48 22 621-3131
F +48 22 621-4792
I www.rwestoenoperator.pl
E operator@rwe.pl

Prezes Zarządu:
Robert Stelmasczyk
Członkowie Zarządu:
Agnieszka Nosal
Klaus Engelbertz

Sąd Rejonowy
dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy KRS
nr KRS 0000270640

Kapitał Zakładowy
(płacony w całości)
2 628 938 750,00 zł

Konto bankowe:
Bank Pekao S.A.
ul. Grzybowska 53/57
271240624711110000
49786116

NIP 525-238-60-94

THE ENERGY TO LEAD

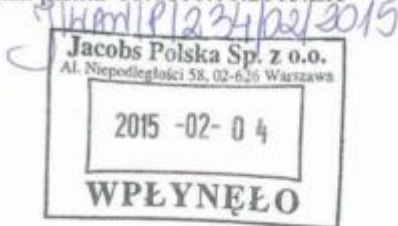


Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
Wydział Infrastruktury i Transportu Publicznego

ul. Kościuszki 5, 05-500 Piaseczno, tel: (022) 70 17 660 , fax: (022) 756 70 49

Znak pisma IT.7011.11.2015.EK

Piaseczno, dnia 29.01.2015 r.



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na Wasze pismo nr JACOBS/S174/272/JS/4/2015 z dnia 08.01.2015 r. przesyłamy uwagi do części opisowej przedłożonej Koncepcji programowej budowy oświetlenia (TOM 2/6 Budowa oświetlenia):

ad.: Zasilanie elektroenergetyczne urządzeń oświetleniowych (str. 7)

„Przyjmuje się, że sposób rozliczania en. el. umożliwi podział kosztów pomiędzy j.s.t. (...). Za zgodą wszystkich stron dopuszcza się proporcjonalny do oświetlanego obszaru, podział kosztów”.

Nie ma takiego obowiązku - Ustawa z dn. 10.04.1997 Prawo energetyczne Art 18 ust.3. (finansowanie oświetlenia dróg ekspresowych nie należy do zadań własnych gminy)

Budowa, energia i utrzymanie – nie dotyczy gminy.

ad: Sterowanie oświetleniem (str. 7)

Wszystkie opisane aspekty sterowania oświetleniem, w tym możliwość ręcznego sterowania czasem załączeń, powinny należeć do operatora systemu (jednego, a nie innego w każdej gminie).

ad: Konstrukcje wsporcze i oprawy oświetleniowe (str.8)

„W przypadku zastosowania opraw... LED...”

„Drogę należy oświetlić wykorzystując oprawy... sodowe lub LED...”

„W przypadku zastosowania LED zweryfikować wytrzymałość konstrukcji wsporczych...”

„Wykonując obliczenia zastosowano oprawy ...LED ...”

Zapisy są niekonsekwentne. Sugerujemy jednoznaczny wybór, np. opraw LED.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. IT a/a.

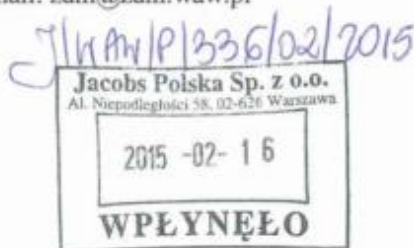
Naczelnik Wydziału
Infrastruktury i Transportu Publicznego

mgr inż. Włodzimierz Rasłowski



Warszawa 09.02.2015 r

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
ul. Chmielna 120
tel. 55 89 000
00 – 801 Warszawa
e-mail: zdm@zdm.waw.pl



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa
ZDM-ZTSO-O-GAN-7044-173-2-15

Dotyczy : Koncepcji Programowej dla zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od Węzła Lotniko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca”

W odpowiedzi na pismo znak JACOBS /S174/272/JS/7/2015 dotyczące inwestycji jak w tytule informujemy, iż odsyłamy dokumentację (tom 2/5 - sieć SN i NN oraz tom 2/6 - budowa oświetlenia) w stadium Koncepcji programowej bez uzgodnienia z uwagami jn:

- eksploatacja dróg ekspresowych nie wchodzi w zakres kompetencji ZDM,
- w projekcie wykonawczym budowy oświetlenia dla drogi S-7 należy zmienić konfigurację zasilenia projektowanych ciągów oświetleniowych (rozdzielenie obwodów) z wyodrębnieniem sieci na terenie m. st. Warszawy oraz sąsiednich gmin, co jest związane z koniecznością regulowania w przyszłości kosztów energii przez różne jednostki administracyjne,
- projekt wykonawczy przebudowy istniejącego oświetlenia ulicznego z uwzględnieniem ewentualnego doświetlenia w ciągu ul. Baletowej (pod konstrukcją wiaduktu drogi S-7) należy uzgodnić w ZDM ZTSO przed rozpoczęciem robót, na etapie rozwiązań koncepcyjnych prosimy o skonsultowanie projektu z inspektorem ZDM ZTSO dla dzielnicy Ursynów – p. Jan Kostrzewski - tel. 55 89 245.

Załączniki:

1. Tom 2/5 Sieć SN i NN - 1 egz
2. Tom 2/6 Budowa oświetlenia - 1 egz
3. Schemat sieci oświetleniowej w rejonie planowanej inwestycji
4. Wykaz urządzeń oświetleniowych (słupy, oprawy ,kable).

Z-ca DYREKTORA
Michał Trzcinski

GA 55 89 345



**Urząd
Gminy Raszyn**

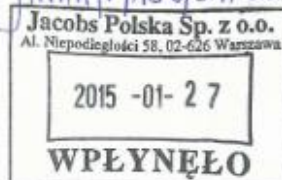
05-090 Raszyn
ul. Szkolna 2a

Telefon: 701-77-77, 701-78-61
Fax: 701-77-78
e-mail: raszynug@raszyn.pl
inwestycje@raszyn.pl

..18.152..16..2015..NR

71/KAH/P/182/01/2015

Raszyn, 15.01.2015r.



JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: pisma znak JACOBS/S174/272/JS/2/2015 z dnia 8.01.2015 . w sprawie uzgodnienia koncepcji programowej budowy oświetlenia trasy S7 na odcinku Węzeł Lotnisko – obwodnica Grójca.

Gmina Raszyn informuje, że przysłałą przy piśmie znak JACOBS/S174/272/JS/2/2015 Koncepcję programową budowy oświetlenia (Tom 2/6 Budowa oświetlenia) w części zlokalizowanej na terenie Gminy Raszyn opiniuje pozytywnie.

W celu uzyskania jednoznaczności co do przyszłego ponoszenia kosztów utrzymania oświetlenia przez podmiot do tego zobowiązany, sugerujemy aby na etapie projektowania wykonawczego tak zaprojektować lokalizację szaf oświetleniowych i obwodów oświetleniowych wyprowadzonych z tych szaf, aby sieci te obejmowały obszar jednej Gminy. W przypadku braku możliwości spełnienia takiego warunku wskazane jest określenie dla każdej szafy oświetleniowej mocy zainstalowanego oświetlenia na obszarze każdej z Gmin. Umożliwi to w przyszłości podział kosztów generowany przez oświetlenie zasilane z tej szafy na poszczególnych płatników jakimi są odpowiednie do przebiegu trasy jednostki samorządowe.

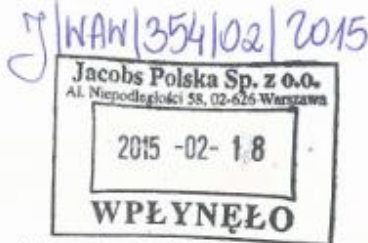
Z poważaniem

WÓJT GMINY
4000 000 Andrzej Zareba

GMINA GRÓJEC
ul. Józefa Piłsudskiego 47
05-600 Grójec

Grójec, dnia 11.02.2015r.

WI.7021.4.17.2015.KAK-2



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W nawiązaniu do przeprowadzonej w dniu 22.01.2015r., z Panem Jerzym Słabikiem, rozmowy telefonicznej Gmina Grójec informuje, że do tej pory nie otrzymała uzupełnienia dokumentacji projektowej dotyczącej koncepcji programowej budowy oświetlenia dla inwestycji p.n. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”. W związku z powyższym Gmina Grójec nie może uzgodnić otrzymanej od Państwa dokumentacji projektowej.

Z poważaniem

BURMISTRZ
Jacek Stolarski



MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M. ST. WARSZAWIE SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, 13 grudnia 2013 roku.

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

DRZ-WSW/660/397532/13/7077

Dotyczy: warunków technicznych zaopatrzenia w wodę dla projektowanego Obwodu Utrzymania Drogi (OUD) zlokalizowanego w pobliżu węzła Zamienie.

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie Spółka Akcyjna w odpowiedzi na pismo z dnia 19.11.2013r. informuje, że zaopatrzenie w wodę ww. obiektu w ilości w ilości 0,5 dm³/s na cele socjalno-bytowe będzie możliwe po zaprojektowaniu, wybudowaniu i przekazaniu do eksploatacji MPWiK S.A. przewodu wodociągowego DN 150 mm w ulicy Kórnickiej/Trombity na odc. od istniejącego przewodu wodociągowego DN 150 mm w ul. Kórnickiej/Trombity do hydrantu za projektowanym przyłączem wodociągowym do obiektu (ww. hydrant należy zlokalizować w pobliżu projektowanego Obwodu Utrzymania Drogi).

Ww. obiekt będzie można zaopatrzyć w wodę w max. ilości 15,0 dm³/s na cele p.poż. zewnętrzne z hydrantów na ww. projektowanym przewodzie wodociągowym DN 150 mm w ul. Kórnickiej

Projekt przewodu wodociągowego wykonany na podstawie danych technicznych do projektowania oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami należy uzgodnić w ZUDP i MPWiK S.A.

Przewód wodociągowy powinien być projektowany wzdłuż ulicy, w terenie ogólnodostępnym, o uregulowanym stanie prawnym i o utwardzonej nawierzchni. W przypadku lokalizacji przewodu wodociągowego w terenie prywatnym należy przed rozpoczęciem budowy dostarczyć do MPWiK S.A. „Oświadczenie o ustanowieniu użytkowania” spisane w formie aktu notarialnego.

Do projektu przewodu należy dołączyć dokumenty stwierdzające stan własności terenu, na którym zlokalizowany będzie projektowany przewód.

Przyjęte rozwiązania nie mogą naruszać praw osób trzecich do zaopatrzenia w wodę z ww. projektowanego przewodu wodociągowego po jego wybudowaniu.

Dostawa wody do ww. budynku będzie możliwa po przekazaniu do eksploatacji MPWiK S.A. wybudowanego przewodu na warunkach „Umowy eksploatacyjnej dot. urządzeń nowo wybudowanych – infrastruktura wodociągowa” dostępnej na stronie internetowej Spółki.

Informujemy, że MPWiK S.A. zapewnia ciśnienie w miejskiej sieci wodociągowej ca 0,25 MPa. W załączeniu przesyłamy mapę z informacją techniczną dotyczącą rzędnych istniejącej sieci wodociągowej w rejonie projektowanego obiektu.

Do wiadomości:

1. Arch. Techniczne I (2998/2)

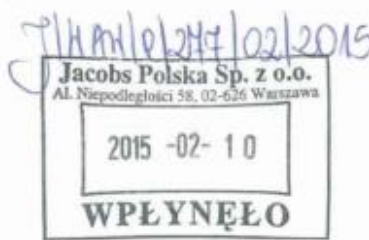
02-015 Warszawa, Pl. Starynkiewicza 5, tel.: +48 22 445 50 00, fax: +48 22 445 50 05; www.mpwik.com.pl;
Spółka wpisana do KRS-0000146138 w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, gdzie przechowywana jest dokumentacja Spółki;
kapitał zakładowy Spółki: 2 077 555 600,00 zł (włacony w całości)
NIP: 525-00-05-662; REGON: 015314758, nr rachunku bankowego: 04 1020 1055 0000 9102 0022 4303

KIEROWNIK
DZIAŁU ROZWOJU

Alina Chojnik

Lesznawolskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.
05-506 Lesznawola, ul. Poprzeczna 50
KRS 0000349630 NIP 1231200
tel. (22) 757 94 32 fax (22) 757 7

Nr koresp: 443



Lesznawola dnia 5.02.2015

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Warunki Techniczne Nr DEU.5110.22.2015

Dot. projektowanego Obwodu Utrzymania Dróg (OUD) zlokalizowanego w pobliżu węzła Zamienie, Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła LOTNISKO na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

Lesznawolskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. (dalej LPK) jako eksploator sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w Gminie Lesznawola w odpowiedzi na wniosek z dnia 04.02.2015r. (data wpływu) w sprawie wydania warunków technicznych przyłączenia projektowanego Obwodu Utrzymania Dróg (OUD) w pobliżu węzła Zamienie do sieci kanalizacji sanitarnej, uprzejmie informuje, że istnieje możliwość odprowadzenia ścieków socjalno-bytowych z projektowanego OUD położonego na dz. ewid. 92; 93; 94; 95/1; 95/2; 96; 97; 220/1 we wsi Zgorzała gm. Lesznawola, pod następującymi warunkami:

1. Warunki w zakresie przyłączenia do sieci kanalizacji sanitarnej

- Do kanalizacji sanitarnej można wprowadzać tylko ścieki socjalno-bytowe, które odpowiadają odpowiednim normom.
- Odbiór ścieków z projektowanych budynków należy realizować poprzez wewnętrzną sieć kanalizacji sanitarnej, wyposażoną w separator koalescencyjny zlokalizowany na dopływie do pompowni ścieków.
- Na terenie projektowanego OUD zaprojektować pompownię ścieków.
- Na kanale grawitacyjnym, doprowadzającym ścieki do pompowni zaprojektować zasuwę nożową zlokalizowaną w wyodrębnionej studni szczelnej DN 1200.
- Przewód tłoczny wykonać z rur PE 100 SDR 17 o średnicy nie większej niż DN 90
- Na przewodzie tłocznym zaprojektować przepływomierz elektromagnetyczny. Przepływomierz powinien być zamontowany w miejscu odpowiednio zabezpieczonym, zapewniającym swobodny dostęp w celu przeprowadzenia montażu, demontażu, odczytu wskazań oraz prac konserwacyjnych.
- Przewód tłoczny włączyć do przebudowywanej ciśnieniowej sieci kanalizacji sanitarnej DN 225
- Włączenie wykonać poprzez trójnik zgrzewany elektrooporowo, przed trójnikiem należy zaprojektować zasuwę kołnierkową, umieszczoną w wyodrębnionej studni lub komorze.
- Rzędne wysokościowe należy przyjąć wg aktualnego podkładu geodezyjnego.
- Pokrywy włazów studziennych zlokalizowanych w gruntach nieutwardzonych zamontować min. 2 cm powyżej docelowej rzędnej terenu.

Zabrania się odprowadzania wód opadowych do kanalizacji sanitarnej!
Zabrania się instalowania urządzeń sanitarnych poniżej poziomu „0” budynków!

Strona 1 z 2

2. Obowiązki Inwestora przed rozpoczęciem robót

- a) Wykonanie (przez osoby posiadające właściwe uprawnienia) odpowiedniej dokumentacji technicznej (w tym mapy) budowy fragmentów sieci oraz przyłączy.
- b) uzgodnienie dokumentacji technicznej z Lesznawolskim Przedsiębiorstwem Komunalnym Sp. z o.o.
- c) Zawarcie z LPK umowy o przyłączenie do sieci wodociągowej i/lub kanalizacyjnej.
- d) Uzyskanie pisemnej zgody właściciela gruntu na wejście w teren oraz zajęcie pasa drogowego – w zakresie odpowiednim do zakresu projektowanych prac.

3. Obowiązki Inwestora w trakcie i po zakończeniu robót

- a) Zgłoszenie wykonanych robót do odbioru technicznego przez LPK – **UWAGA: roboty ulegające zakryciu muszą być odebrane przed wykonaniem przykrycia.**
- b) Wykonanie inwentaryzacji powykonawczej wybudowanych przyłączy.
- c) Zawarcie umowy o zaopatrzenie w wodę i/albo odprowadzanie ścieków.

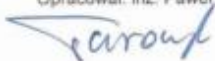
Niniejsze warunki ważne są dwa lata od daty wydania.

.....
PEŁNOMOCNIK
Aleksander Minkowski

Powyższe warunki otrzymałem:

.....
Data i podpis

Opracował: inż. Paweł Turowski



Strona 2 z 2

PWiK-Piaseczno
Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie

WWW.PWIKPIASECZNO.PL

l. dr. 350/2014
12.02.2014.



Piaseczno, dn. 31 październik 2013 r.

Inwestor:

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

DZIAŁ TECHNICZNY
Przedsiębiorstwo Wodociągów
i Kanalizacji w Piasecznie Sp. z o.o.

WARUNKI TECHNICZNE

przyłączenia do sieci wod-kan nr 558/WK/13

Na podstawie Regulaminu Dostarczania Wody i Odprowadzania Ścieków w Gminie Piaseczno (Uchwała nr 645/XXV/2012 Rady Miejskiej z dn. 26.09.2012 r.) Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie, w odpowiedzi na wniosek z dnia 03.10.2013 r. określa poniżej warunki na włączenie do miejskiej sieci wodno-kanalizacyjnej projektowanych obiektów związanych z obsługą podróźnych przy projektowanej trasie S7 w miejscowości **Mieszkowo - Antoninów** po uwzględnieniu następujących wymogów.

1. Woda

- 1.1. Wyrażamy zgodę na pobór wody we wnioskowanej ilości z istniejącego przewodu wodociągowego PVC Dn 90mm zlokalizowanego w ulicach Szklarniowej i Traktowej poprzez zaprojektowanie i wybudowanie przyłączy.
- 1.2. Gwarantowane ciśnienie średniodobowe w sieci miejskiej 2,0 atm.
- 1.3. Na przyłączach wodociągowych należy instalować miękko uszczelniające zasuwę klinowe z gładkimi wolnym przelotem, wykonane z następujących materiałów:
 - 1) wrzeciono - stal nierdzewna z walcowanym gwintem,
 - 2) uszczelnienie wrzeciona - typu „Q-ring”,
 - 3) pokrywa i korpus - zeliwo sferoidalne (minimum GGG40),
 - 4) Min -zeliwo sferoidalne (minimum GGG 40) pokryte powłoką z EPDM,
 - 5) pokrycie antykorozyjne - na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej.
- 1.4. Zasuwę zlokalizować w pasie drogowym.
- 1.5. Średnica przyłącza domowego powinna być dostosowana do przewidywanego zapotrzebowania wody dla budynku (ustalonego na podstawie obliczeń) i nie może być mniejsza niż 40 mm.
- 1.6. Przyłącza wodociągowe należy prowadzić po trasach linii prostych i prostopadłych do przewodu wodociągowego, najkrótszą drogą do budynku zaopatrywanego w wodę, w odległości, co najmniej 2m od innych budynków i budowli.
- 1.7. Przyłącza wodociągowe należy układać w ziemi o 0.4 metra poniżej strefy przemarzania mierząc od górnej tworzącej przewodu do rzędnej projektowanego terenu.
- 1.8. W sytuacjach, w których powyższe wymagania odnośnie głębokości ułożenia nie mogą być spełnione należy przyłącza wodociągowe zabezpieczyć przed zamrażaniem.
- 1.9. Przejścia połączeń wodociągowych przez ściany obiektów budowlanych należy Wykonywać w rurach ochronnych uszczelnionych na końcach.
- 1.10. Wodomierz główny powinien być umieszczony w piwnicy budynku lub (jeżeli jest on nie podpiwniczony) na parterze, w miejscu wydzielonym, łatwo dostępnym dla montażu, demontażu, obsługi i konserwacji całego zestawu oraz odczytu wskazań wodomierza.
- 1.11. Przy zabudowie wodomierza należy stosować armaturę zaporową (przed i za wodomierzem), która ma możliwość całkowitego odsłonięcia przekroju poprzecznego przewodu wodociągowego oraz zawór antyskażeniowy usytuowany za wodomierzem licząc zgodnie z kierunkiem przepływu wody.
- 1.12. Wodomierz powinien być tak wbudowany, aby jego liczydło (tarcza odczytowa) znajdowała się na poziomie nie wyższym niż 1.5 m nad podłogą pomieszczenia, w którym będzie odczytywany stan jego liczydła.
- 1.13. Do zabudowy wodomierzy o średnicy mniejszej niż 50 mm powinny być stosowane specjalne zestawy do montażu wodomierzy. Zaleca się stosowanie zestawów do montażu wodomierzy ze zintegrowanym zabezpieczeniem antyskażeniowym. W przypadku doboru wodomierza w wykonaniu z połączeniami kołnierzowymi należy za wodomierzem zastosować łącznik z kompensacją długości.
- 1.14. Za wodomierzem od strony instalacji wewnętrznej zaprojektować zawór antyskażeniowy.
- 1.15. Materiał PE 100 SDR 11

Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie Sp. z o.o., ul. Żeromskiego 39, 05-500 Piaseczno
KRS: 0000324880 | NIP: 123-11-71-794 | tel.: (22) 750 23 20 | kontakt@pwikpiaseczno.pl



2. Kanalizacja sanitarna

- 2.1. Ze względu na brak miejskiej sieci kanalizacyjnej w obrębie przedmiotowych obiektów, brak jest możliwości technicznych określenia warunków technicznych na odprowadzanie ścieków. Ponadto informujemy, iż budowa sieci kanalizacyjnej w tym rejonie przewidziana jest na lata 2014 – 2018.
3. Dokumentacja złożona do uzgodnienia eksploatatorowi ma stanowić jedną całość i być ułożona według następującej kolejności:
 - 3.1 strona tytułowa z danymi inwestora i datą wykonania dokumentacji,
 - 3.2 warunki techniczne podłączenia do sieci wydane przez eksploatatora sieci,
 - 3.3 oświadczenie o posiadaniu praw do dysponowania nieruchomościami, po których prowadzone jest przyłącze,
 - 3.4 zgoda zarządcy drogi na umieszczenie infrastruktury technicznej w pasie drogowym,
 - 3.5 zestawienie materiałów z podaniem charakterystyk materiałowych, średnic i długości przewodów.
 - 3.6 rysunki:
 - 1) Orientacja
 - 2) Plan sytuacyjny przyłącza na aktualnej kopii mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.
 - 3) Profil podłużny przyłącza,
 - 4) Plan trasy przyłącza sporządzony w czytelnej skali nie większej niż 1:100 (1:500) z podaniem rzędnych i spadków oraz oznaczeniem sekcji mapy (format znormalizowany A4 - A3 lub wielokrotność), z naniesionymi pomiarami do punktów stałych terenu, w szczególności: uzbrojenia, kolizji, załamania trasy,
 - 5) Rysunek szczegółu przejść pod przeszkodami lub ewentualnych kolizji uwzględniający obowiązujące przepisy i normy
 - 6) Rysunek pokazujący usytuowanie zestawu wodomierzowego na planie budynku.
4. Dokumentacja może być sporządzona jedynie przez osobę posiadającą odpowiednie uprawnienia branżowe.
5. Dokumentacja wymaga uzgodnienia przez eksploatatora.
6. Jeden uzgodniony egzemplarz dokumentacji zostaje u eksploatatora sieci.
7. Wszystkie części dokumentacji i muszą być podpisane przez projektanta.
8. Wykonywać przyłącze mogą tylko osoby posiadające niezbędne uprawnienia.
9. Wykonawstwo i odbiór prowadzi zgodnie obowiązującymi normami i z wymaganiami technicznymi COBRTI INSTAL: zeszyt 3 "Warunki techniczne wykonania i odbioru sieci wodociągowych"; zeszyt 7 „Warunki techniczne wykonania i odbioru instalacji wodociągowych”; zeszyt 9 "Warunki techniczne wykonania i odbioru sieci kanalizacyjnych".
10. Zamiar wykonania przyłącza Właściciel posesji zgłasza eksploatatorowi min. 7 dni przed zamierzonym rozpoczęciem robót.
11. Przed wykonaniem robót należy uzyskać decyzję na czasowe zajęcie pasa drogowego w celu realizacji prac u zarządcy drogi.
12. Roboty realizować według uzgodnionej Dokumentacji. Przyłącza i włączenia do sieci wod-kan wykonuje Inwestor na własny koszt. Roboty można wykonywać tylko poza okresem zimowym. Zakończenie prac, zgłoszenie do odbioru i zamiar wykonania wcinki zgłosić eksploatatorowi.
13. Włączenie do sieci miejskiej wykonywać pod nadzorem eksploatatora po złożeniu uzgodnionej Dokumentacji.
14. Przyłącze w otwartym wykopie zgłosić do odbioru w Przedsiębiorstwie Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie
15. Odbiór robót i zamontowanie wodomierza głównego przez eksploatatora zostanie dokonany do 14 dni od chwili zgłoszenia.
16. Inwestor jest zobowiązany w ciągu 7 dni od dokonania odbioru do zawarcia umowy z eksploatatorem na dostarczanie wody i odbiór ścieków z posesji. Umowa zostanie zawarta z właścicielem posesji po podaniu właściwego adresu - tzw. nr. policyjnego działki.
17. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie prowadzi nadzór oraz dokonuje odbioru wykonanych sieci i przyłączy.
18. Dokumentacja powykonawcza musi zawierać:
 - 1) umowę na dostawę wody i odbiór ścieków podpisaną przez Inwestora.
 - 2) pomiary do uzbrojenia sieci dowiązane do punktów stałych w terenie (budynki, słupy, ogrodzenia).
 - 3) protokoły odbioru z oryginalnymi pieczętkami na każdym egzemplarzu.
19. Wykonawca obowiązany jest do umieszczenia w terenie tabliczek z pomiarami do wbudowanego uzbrojenia oraz dołączenia do dokumentacji odbiorowej danych z tabliczki wraz z określeniem miejsca powieszenia.
20. Wzdłuż przewodu z tworzywa sztucznego należy ułożyć drut miedziany min. 1,5 mm² łącząc poszczególne stalowe elementy wodociągu w sposób trwały.



21. Inwestor zobowiązany jest w ciągu 90 dni od dokonania odbioru do złożenia dokumentacji powykonawczej w formie inwentaryzacji geodezyjnej i w wersji elektronicznej: zapis na nośniku elektronicznym w formacie dwg. Dokumentacja musi być wykonana przez uprawnionego geodetę
22. Warunki ważne przez 2 lata.

PWiK Piaseczno
Specjalista ds. Technicznych

Marcin Kulczyk



MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M.ST. WARSZAWIE SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, 17 grudnia 2013 roku.

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

DRZ-WSW-WWT/660/402387/13/7279

Dotyczy: warunków technicznych przebudowy przewodu wodociągowego DN 150 mm w ul. Baletowej kolidującego z projektowaną Trasą S-7.

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie Spółka Akcyjna w odpowiedzi na pismo z dnia 28.11.2013r. informuje, że warunki techniczne przebudowy przewodu wodociągowego DN 150 mm w ul. Baletowej kolidującego z projektowaną Trasą S-7 wydane w piśmie DRZ-WSW-WSK/660/840/136461/13/1933 z dnia 22.04.2013 roku pozostają nadal aktualne.

Sieć wodociągowa po północnej stronie ulicy Baletowej przedstawiona na rys. 02 nie znajduje się w eksploatacji MPWiK S.A.

W załączeniu:

1.egz. mapy z danymi do projektowania

Do wiadomości:

1.Arch. Techniczne I (2998/2)

KIEROWNIK
DZIAŁU ROZWOJU
Aleksandra Topiuk

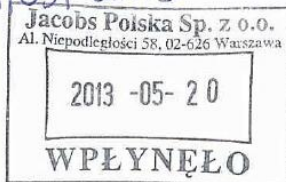


**Lesznowskie
Przedsiębiorstwo
Komunalne sp. z o.o.**

ŁAZY ul. Przyszłości 8
05-552 Wólka Kosowska
tel.: (22) 757-94-32 fax: (22) 757-72-71
e-mail: lpk@lpk-lesznowola.pl www.lpk-lesznowola.pl

DOO.400.63.2013

J. Winiński 10/05/2013



łączy 10.05.2013

**Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa**

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 25 marca 2013 roku znak JACOBS/S174/272/DC/433/2013, dotyczącego koncepcji „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy, do obwodnicy Grójca”, Lesznowskie Przedsiębiorstwo Komunalne sp. z o. o. informuje, że akceptuje proponowane przebiegi sieci wodno – kanalizacyjnych, zachowując n/w warunki:

- 1) odcinki przebudowanych sieci wodno- kanalizacyjnych wykonane poza pasem drogowym, przekazać notarialnie do Urzędu Gminy Lesznowola,
- 2) nowo powstałe odcinki wodociągowe oraz kanalizacji tłocznej wykonać z rur PE o wytrzymałości minimum 12 bar
- 3) odcinki kanalizacji grawitacyjnej wykonać z rur PCV klasy 3 firmy Wavin, oraz studni szczelnych PE lub PCV np. Tegra lub podobna.

Dotyczy koncepcji programowej na załączonych planach sytuacyjnych

- 1) (rys. S-02) wykonać w rurze osłonowej \varnothing 400 (kolizja S-2),
- 2) (rys. S-03) na odcinku od A do B, przewód ciśnieniowy posadowić w kanale osłonowym \varnothing 800 mm (kolizja S-3),
- 3) (rys. – S 04) na odcinku A i B oraz C D, przewód ciśnieniowy i wodociągowy posadowić w kanałach osłonowych \varnothing 600 mm (kolizja S-4),
- 4) (rys. – 05) przewody wodno – kanalizacyjne wykonać w rurach osłonowych \varnothing 600 na odcinkach AB, CD, EF, GH, IJ i KL (kolizja nr S-5 – S- 10),
- 5) (rys. 06) przewody na odcinku AB, CD, EF wykonać w rurach osłonowych \varnothing 400 (kolizja S-11 - S-13),
- 6) (rys. -07) przewody kanalizacyjne oraz przewód wodociągowy ułożyć w rurze osłonowej \varnothing 400 na odcinku AB, CD i EF (kolizja S-14 – S-17),
- 7) (rys. – 08) przewody wodociągowe i kanalizacyjne na odcinku AB i CD wykonać w rurze osłonowej \varnothing 500 (kolizja S-18, S-19),
- 8) (rys. S-09) na odcinku AB oraz CD, EF i GH przewód wodociągowy i kanalizacyjny wykonać w rurze osłonowej \varnothing 600,
- 9) (rys. – 09) przewody na odcinku AB, CD wykonać w rurze osłonowej \varnothing 350 (kolizja S-20, S 21).

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU

Kazimierz Jablonski

NIP: 1231200082 REGON: 142133018 sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy - XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego Nr KRS: 0000349630 kapitał zakładowy 43 184.000 zł



Piaseczno 21.05.2014 r.

WT 52/14

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”

W odpowiedzi na pismo z dnia 07.05.2014r. nr JACOBS/S174/272/DC/882/2014 oraz pismo z dn. 28.11.2013r o nr JACOBS/S174/272/DC/436/2013 wstępnie akceptujemy koncepcję przebudowy istniejącej infrastruktury wodociągowej wskazanej na rysunkach 02 i 03 przekazanej koncepcji oraz aktualizujemy zapisy pisma WT130/13 z dn. 23.05.2014r o następujące stwierdzenia:

WODOCIĄG

RYS. 02

1. Wodociąg w ulicy Stawowej zasilany jest z przewodu wodociągowego biegnącego w ulicy Mrokowskiej. W związku z powyższym i odniesieniu do przedstawionej koncepcji należy zaprojektować węzeł wodociągowy łączący oba wodociągi lokalizując poza istniejącym i projektowanym pasem drogowym. Na węźle należy zaprojektować zasuwę odcinającą.
2. W obrębie skrzyżowania ulic Mrokowskiej i Stawowej należy zaprojektować i wybudować hydrant ppoż.
3. Rurociągi pod projektowaną drogą należy umieścić w rurach osłonowych PE 100 RC.
4. Poza pasem drogowym z każdej strony drogi należy zaprojektować zasuwę odcinającą.
5. Rurociągi przewodowe PE 100 SDR 11.

RYS. 03

1. Należy zapewnić możliwość podłączenia do miejskiej sieci wodociągowej budynków zlokalizowanych na działkach o nr ew. 119/1, 119/2, 120 obr. Szczaki.

Rozwiązania projektowe w oparciu o „Wytyczne do projektowania, budowy oraz odbioru sieci wodociągowych, kanalizacyjnych oraz przyłączy wykonywanych na terenie działania Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Piasecznie Sp. z o.o.”

Do dokumentacji technicznej należy dołączyć dokumenty potwierdzające stan własności terenu, na którym lokalizowane są projektowane przewody.

W przypadku prowadzenia sieci wod-kan. po terenach prywatnych należy ustanowić notarialną nieodpłatną i na czas nieoznaczony służebność przesyłu dotyczącą działek, po których ma ona przebiegać

Ponadto informujemy, iż nie posiadamy dodatkowych informacji o infrastrukturze wod-kan nie ujawnionej na przekazanych planach.

Projekt budowlano-wykonawczy przebudowy wodociągu i kanalizacji należy uzgodnić u eksploatatora sieci.

Z poważaniem

PWiK Piaseczno
KIEROWNIK DZIAŁU
Inwestycji i Uzyczeń

mgr inż. Cezary Brzoźszewski

Załączniki:

① RYS 02

② RYS 03

l. dz. 1216/2013
29.05.2013.



Piaseczno 23.05.2013 r.

WT 130/13

Jacobs Polska Sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa

Dotyczy: Konceptji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”

W odpowiedzi na pismo z dnia 25.03.2013 r. nr JACOBS/S174/272/DC/436/2013 informujemy, iż wstępnie akceptujemy propozycję przebudowy istniejącej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej przedstawioną na rysunkach nr 10,11,12 przekazanej koncepcji, przy zachowaniu następujących warunków:

KANALIZACJA

1. Zachować istniejące średnice i układ (uskoki) rurociągów kanalizacji podciśnieniowej – rys nr 10.
2. Rurociągi przewodowe umieścić w rurach osłonowych PE 100 RC. Rury osłonowe wyprowadzić co najmniej 1 metr poza obrys pasa drogowego.
3. Na wejściach rurociągów do rur osłonowych zaprojektować zasusy odcinające.

WODOCIĄG

4. Rurociągi umieścić w rurach osłonowych PE 100 RC.
5. Rury osłonowe zakończyć w komorach. W komorach lokalizować zasusy odcinające.
6. Komory lokalizować poza istniejącym i projektowanym pasem drogowym.
7. Rurociągi przewodowe PE 100 SDR 11.

Na rys. nr 13 (rejon Złotokłos) nie przedstawiano koncepcji przebudowy infrastruktury wodociągowej. Pozostałe wskazane przez Państwa kolizje znajdują się poza zakresem działania PWiK w Piasecznie.

Ponadto informujemy, iż nie posiadamy dodatkowych informacji o infrastrukturze wod-kan nie ujawnionej na przekazanych planach.

Nie posiadamy w rejonie opracowania sieci kanalizacji deszczowej mogącej odprowadzić wody opadowe z projektowanej inwestycji.

Projekt budowlano-wykonawczy przebudowy wodociągu i kanalizacji należy uzgodnić u eksploatatora sieci.

PWiK Piaseczno
KIEROWNIK DZIAŁU
Inwestycji i Uzgodnień

mgr inż. Grzegorz Banaszewski

KAMISTRZ TARCZYNA
ul. Rynek 8a, 05-555 Tarczyn
woj. mazowieckie

Tarczyn, dnia 20.12.2013r.

GKMiOŚ.IV.7021.43.1.2013

JhAm|P|304|02|2014

dot: uzupełnienia Warunków technicznych projektowania i wykonania zabezpieczenia oraz przebudowy infrastruktury wodociągowej w ramach inwestycji „Budowa wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca” dla inwestora: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie znak: GKMiOŚ.IV.7021.43.2013. z dnia 30.04.2013r.

1. Warunki ogólne.

- 1.1. Projektowanie i wykonanie przewodów rozdzielczych należy zrealizować na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994r – Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. 2010r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm./, oraz ustawy z dnia 24 sierpnia 1991r. o ochronie przeciwpożarowej /tekst jednolity: Dz. U. 2009r. Nr 178 poz. 1380 z późn. zm./, wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do ww. ustaw.
- 1.2. Projektowanie i wykonanie realizować zgodnie z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
- 1.3. Materiały użyte do projektowania i budowy powinny posiadać świadectwo Instytutu Techniki Budowlanej oraz atest higieniczny wydany przez Państwowy Zakład Higieny.

2. Przewód wodociągowy rozdzielczy, miejscowość Kopana.

- 2.1. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 19/23 o średnicy \varnothing 160 mm – S45.
- 2.2. Zaprojektować i przebudować odcinek o średnicy \varnothing 160 mm wykonany w działce numer ewidencyjny 40 - ul. Północna oraz działce nr ewid. 100 – ul. Słoneczna. zasilanej z istniejącej sieci wodociągowej, przebiegającej w działce nr ewid. 40 – ul. Północna o średnicy \varnothing 160 mm. – S40
- 2.3. Zaprojektować i przebudować odcinek w działkach nr ewid. 9, 10/13, 10/3, 100, i 102 zasilany z istniejącej sieci wodociągowej, przebiegającej w działce nr ewid. 214/4 o średnicy \varnothing 160 mm. - S40
- 2.4. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 4 o średnicy \varnothing 225 mm. – S41.
- 2.5. Wykonać rozbiórkę przewodu wodociągowego o średnicy \varnothing 110 mm., posadowionego w działce nr ewid. 132/2 – S43.
- 2.6. Istniejący przewód wodociągowy rozdzielczy w punktach kolizji - S42 poprowadzić w rurach osłonowych.
- 2.7. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 277, 190, 189/2, 188/1 o średnicy \varnothing 200 mm., zgodnie z załącznikiem mapowym nr 3, (rozszerzenie).
- 2.8. Projektowany przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 277, 190, 189/2, 188/1 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 2.9. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 187 o średnicy \varnothing 200 mm., oraz \varnothing 225 mm., zgodnie z załącznikiem mapowym nr 3, (rozszerzenie).
- 2.10. Projektowane przewody wodociągowe rozdzielcze w działce nr ewid. 187 poprowadzić w rurze osłonowej.

- 2.11. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 186 i 187 o średnicy \varnothing 225 mm., zgodnie z załącznikiem mapowym nr 3, (rozszerzenie).
- 2.12. Projektowane przewody wodociągowe rozdzielcze w działce nr ewid. 186 i 187 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 2.13. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 90/11, 90/13, 11, 19/15, 19/19 o średnicy \varnothing 160 mm., zgodnie z załącznikiem mapowym nr 6, (rozszerzenie, km. 26+240, Kopana-Pamiętka).
- 2.14. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 205/3, 206/2, 211/1, 213/2, 214, 226/2, 226/3 o średnicy \varnothing 110 mm., zgodnie z załącznikiem mapowym nr 7, (rozszerzenie, km. 26+600, Kopana-Pamiętka).
- 2.15. Projektowane przewody wodociągowe rozdzielcze w działce nr ewid. 214, 226/3 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 2.16. Zaprojektować i przebudować przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 19/23 o średnicy \varnothing 160 mm., pozostawiając przyłącze wodociągowe do działki nr ewid. 23.

3 Przewód Wodociągowy rozdzielczy, miejscowość Rembertów.

- 3.1. Zaprojektować i przebudować odcinek w działkach nr ewid. 263/2, 264, 265, 266 o średnicy wynikającej z obliczeń projektowych, uwzględniając likwidowany odcinek przyłącza zasilający działkę nr ewid. 266 – S39.
- 3.2. Projektowany przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 263/2, 264, 265, 266 poprowadzić w rurze osłonowej – S 39.
- 3.3. Istniejący przewód wodociągowy rozdzielczy o średnicy \varnothing 200 mm w punkcie kolizji – S38, działka nr ewid. 270/1 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 3.4. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 222, ul. Główna o średnicy \varnothing 200 mm – S37
- 3.5. Projektowany przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 222 poprowadzić w rurze osłonowej – S37.
- 3.6. Istniejący przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 271/1 poprowadzić w rurach osłonowych.

4. Przewód wodociągowy rozdzielczy, miejscowość Komorniki.

- 4.1. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 23, ul. Słoneczna o średnicy \varnothing 200 mm – S 36.
- 4.2. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 23 ul. Słonecznej poprowadzić w rurze osłonowej.
- 4.3. Przewód wodociągowy rozdzielczy w ul. Południowej, działka nr ewid. 35 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 4.4. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 176, ul. Działkowa o średnicy \varnothing 100 mm – S 35.
- 4.5. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 176, ul. Działkowa poprowadzić w rurze osłonowej.
- 4.6. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 189, ul. Spacerowa o średnicy \varnothing 150 mm. – S 33.
- 4.7. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 189, ul. Działkowa poprowadzić w rurze osłonowej.

5. Przewód wodociągowy rozdzielczy, miejscowość Ruda.

- 5.1. Odmawiam uzgodnienia rozbiórki przewodu wodociągowego rozdzielczego w działkach nr ewid. 254 i 56/10.

- 5.2. Zaprojektować i przebudować odcinek w działce nr ewid. 254, 56/10, 56/12, 56/11, 53, 52, 51, 50/2, 50/1, o średnicy \varnothing 200 mm – S 32. (rozszerzenie załącznik mapowy nr 4).
- 5.3. Przewód wodociągowy rozdzielczy w granicach projektowanych pasów drogowych oraz poboczy, działki nr ewid. 254 i 56/10 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 5.4. Zaprojektować i przebudować odcinek w działkach nr ewid. 219/2, 220/1, 226, 262, 240/1, 240/2, 241, 226, 220/1, 219, o średnicy \varnothing 200 mm., kolizja – S 30 – (rozszerzenie, załącznik mapowy nr 4).
- 5.5. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 226, 220/1 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 5.6. Zaprojektować i przebudować odcinek w działkach nr ewid. 19/1, 55, 15, 37, 41 o średnicy \varnothing 110 mm – S 30.
- 5.7. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 15, 37, 41 poprowadzić w rurze osłonowej.
- 5.8. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działkach nr ewid. 39/1 i 39/2 przebudować zgodnie z załącznikiem mapowym nr 2, kolizja – S 30 – (rozszerzenie).
- 5.9. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 38 przebudować zgodnie z załącznikiem mapowym nr 2, kolizja – S 30 – (rozszerzenie).

6. Przewód wodociągowy rozdzielczy, miejscowość Kotorydz.

- 6.1. Zaprojektować i przebudować odcinek w działkach nr ewid. 61, 60, 59, 226, 220/1, 219, o średnicy \varnothing 100 mm – S 29.
- 6.2. Przewód wodociągowy rozdzielczy w działce nr ewid. 60 poprowadzić w rurze osłonowej.

7. Zasuwy

- 7.1. Zasuwy na przewodach rozdzielczych należy rozmieszczać:
 - a) w miejscach połączeń z przewodem magistralnym,
 - b) na odcinkach między węzłami w odstępach nie większych niż 150 m,
 - c) w miejscach zmiany średnicy przewodu,
 - d) w węzłach (przy rozmieszczaniu zasuw w węzłach należy uwzględnić w miarę możliwości zasadnicze kierunki przepływu wody w przewodach, starając się zapewnić zasilanie w wodę sąsiednich odcinków z różnych stron w przypadku awarii danego odcinka).
- 7.2. Na przewodach wodociągowych rozdzielczych należy instalować miękko uszczelniające zasuwę klinowe z gładkim i wolnym przelotem, wykonane z następujących materiałów:
 - a) wrzeciono - stal nierdzewna, z walcowanym gwintem,
 - b) uszczelnienie wrzeciona - typu O-ring,
 - c) pokrywa i korpus - żeliwo sferoidalne (minimum GGG40),
 - d) klin - żeliwo sferoidalne (minimum GGG 40) pokryte powłoką z EPDM,
 - e) pokrycie antykorozyjne - na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej.

8. Hydranty.

- 8.1. Hydranty należy lokalizować:
 - a) uwzględniając zasady wynikające przede wszystkim z zaleceń normy dotyczącej przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę,

- b) w najwyższych i najniższych punktach przewodów rozdzielczych,
 - c) przy zasuwie przedziałowej od strony wysokiego punktu profilu danego odcinka,
 - d) w pobliżu skrzyżowania ulic,
 - e) na końcówkach przewodów.
- 8.2. Hydranty należy instalować na odgałęzieniach od przewodów, na których powinna znajdować się zasuwa odcinająca umożliwiającą odcięcie hydrantu bez konieczności przerywania przepływu wody w przewodzie wodociągowym.
- 8.3. Należy stosować hydranty nadziemne, jednak w miejscach stwarzających zagrożenie dla ruchu kołowego i pieszego należy instalować hydranty podziemne.
- 8.4. Hydranty nadziemne powinny być wyposażone w samoczynne urządzenie odwadniające komorę zaporową zabezpieczone przed wypływem wody w przypadku złamania oraz wykonane z następujących materiałów:
- a) głowica - żeliwo szare,
 - b) wrzeciono - stal nierdzewna, z walcowanym gwintem,
 - c) uszczelnienie wrzeciona - typu O-ring,
 - d) kolumna - żeliwo sferoidalne GGG400 lub stal nierdzewna,
 - e) zespół uruchamiający - stal nierdzewna,
 - f) cokół - żeliwo sferoidalne GGG400,
 - g) pokrycie antykorozyjne - na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej oraz na zewnątrz dodatkowo lakier nawierzchniowy odporny na działanie promieniowania ultrafioletowego.
- 8.5. Hydranty podziemne powinny być wyposażone w samoczynne urządzenie odwadniające komorę zaporową oraz wykonane z następujących materiałów:
- a) głowica - żeliwo szare,
 - b) wrzeciono - stal nierdzewna, z walcowanym gwintem,
 - c) uszczelnienie wrzeciona - typu O-ring,
 - d) kolumna - żeliwo sferoidalne GGG400,
 - e) zespół uruchamiający - stal nierdzewna,
 - f) cokół - żeliwo sferoidalne GGG400,
 - g) pokrycie antykorozyjne - na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej.

9. Obiekty inżynierskie na przewodach wodociągowych rozdzielczych.

9.1 Studzienki wodociągowe:

- a) studzienki wodociągowe przeznaczone do zainstalowania armatury: regulującej przepływ wody, czerpalnej, zabezpieczającej należy lokalizować z zachowaniem następujących wymagań:
- b) powinna być zapewniona możliwość dojazdu do studzienki w celu wykonywania niezbędnych czynności eksploatacyjnych,
- c) należy unikać lokalizowania studzienek: na terenach zamkniętych i prywatnych, w jezdniach ulic i dróg, w zagłębieniach terenu i innych miejscach narażonych na dopływ wód opadowych.
- d) studzienki wodociągowe przeznaczone do zainstalowania armatury regulującej przepływ wody, czerpalnej, zabezpieczającej powinny być wykonywane

z materiałów trwałych, wodoszczelnych, jako żelbetowe monolityczne lub prefabrykowane. Zaleca się beton klasy nie mniejszej niż B45 lub polimerobeton.

- e) Przejścia rurociągów przez ściany studzienki wodociągowej należy wykonywać jako wodoszczelne.
- f) Studzienka wodociągowa powinna mieć stopnie lub klamry do schodzenia wykonane ze stali nierdzewnej oraz otwory włączowe o średnicy co najmniej 0.6 m w świetle, zaopatrzone w dwie pokrywy, z których wierzchnia powinna być dostosowana do przewidywanego obciążenia ruchem pieszym lub kołowym.
- g) W przypadku, gdy wymiary armatury lub innego wyposażenia nie pozwalają na wykorzystanie włączów do wyjmowania i wkładania tych elementów studzienki wodociągowej należy dodatkowo wyposażać w otwory montażowe, zaopatrzone w dwie pokrywy, z których wierzchnia powinna być dostosowana do przewidywanego obciążenia ruchem pieszym lub kołowym.

10. Przyłącza wodociągowe.

- 10.1. Zaprojektować i wykonać o średnicy \varnothing 40 mm lub wynikającej z obliczeń projektowych, wykonanych z PE, zasilanych z projektowanych przewodów wodociągowych rozdzielczych w celu zapewnienia nieprzerwanych dostaw wody do nieruchomości leżących w granicach opracowania.
- 10.2. Podłączenie przyłącza z siecią rozdzielczą wykonać za pomocą trójnika lub opaski.
- 10.3. Termin wykonania wcinki należy uzgodnić z Ref. GKMiOŚ.
- 10.4 **Włączenie nadzoruje Ref. GKMiOŚ Tarczyn. (Wykonanie wcinki bez nadzoru traktowane będzie jako samowolne włączenie się w czynny wodociąg i spowoduje skutki prawne).**
- 10.5. Miejsce wcinki odpowiednio oznakować tabliczką lub słupkiem betonowym.
- 10.6. Na przyłączach, wodociągowych należy instalować miękko uszczelniające zasuwy klinowe z gładkimi wolnym przelotem, na terenie ogólnodostępnym, poza obrębem pasa drogowego, wykonane z następujących materiałów:
 - 1/ wrzeciono - stal nierdzewna z walcowanym gwintem,
 - 2/ uszczelnienie wrzeciona - typu „Q-ring”,
 - 3/ pokrywa i korpus - żeliwo sferoidalne (minimum GGG40),
 - 4/ Min -żeliwo sferoidalne (minimum GGG 40) pokryte powłoką z EPDM,
 - 5/ pokrycie antykorozyjne - na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej.
- 10.7. Trzpień zaworu odcinającego należy wyprowadzić do poziomu terenu i zakończyć skrzynką żeliwną /w terenie nieutwardzonym należy zabezpieczyć dodatkowo płytą betonową/.
- 10.8. Przyłącza wodociągowe należy prowadzić po trasach linii prostych i prostopadłych do przewodu wodociągowego, najkrótszą drogą do budynku zaopatrywanego w wodę, w odległości, co najmniej 2m od innych budynków i budowli.

- 10.9. Przyłącza wodociągowe należy układać w ziemi o 0.4 metra poniżej strefy przemarzania mierząc od górnej tworzącej przewodu do rzędnej projektowanego terenu.
- 10.10. W sytuacjach, w których powyższe wymagania odnośnie głębokości ułożenia nie mogą być spełnione należy przyłącza wodociągowe zabezpieczyć przed zamarzaniem.
- 10.11. Po zakończeniu prac w wykopie a przed ich zasypaniem, przyłączy zgłosić do odbioru w Referacie GKMiOŚ, Urzędu Miejskiego w Tarcynie.
- 10.12. Przejścia połączeń wodociągowych przez ściany obiektów budowlanych należy wykonywać w rurach ochronnych uszczelnionych na końcach.
- 10.13. Przyłączy zakończyć zestawem wodomierzowym zainstalowanym wewnątrz obiektu lub w szczelnej studni wodomierzowej.
- 10.14. Wodomierz główny powinien być umieszczony w piwnicy budynku lub (jeżeli jest on nie podpiwniczony) na parterze, w miejscu wydzielonym., łatwo dostępnym dla montażu, demontażu, obsługi i konserwacji całego zestawu oraz odczytu wskazań wodomierza.
- 10.15. Przy zabudowie wodomierza należy stosować armaturę zaporową (przed i za wodomierzem), która ma możliwość całkowitego odstonięcia przekroju poprzecznego przewodu wodociągowego oraz zawór antyskażeniowy, usytuowany za wodomierzem licząc zgodnie z kierunkiem przepływu wody.
- 10.16. Wodomierz powinien być tak wbudowany, aby jego liczydło (tarcza odczytowa) znajdowała się na poziomie nie wyższym niż 1.5 m nad podłogą pomieszczenia, w którym będzie odczytywany stan jego liczydła.
- 10.17. Wykonane przyłączy wodociągowe zgłosić do odbioru - Ref. GKMiOŚ.
- 10.18. Należy zawrzeć umowę na dostawę wody.

11. Uzgodnienia.

- 11.1. Trasę przebiegu przewodów wodociągowych rozdzielczych należy uzgodnić w Zespole Uzgodnień Dokumentacji Sieci Uzbrojenia Terenu w Starostwie Powiatowym w Piasecznie i spełnić wymagania zawarte w wydanej opinii.
- 11.2. **Uzyskać zgodę współwłaścicieli działek objętych projektem na dysponowanie nieruchomością w celu przebudowy przewodów wodociągowych rozdzielczych oraz przyłączy.**
- 11.3. O terminie rozpoczęcia robót należy powiadomić Urząd Miejski w Tarcynie Referat. GKMiOŚ, ul. Zatylna 5, w terminie 7 dni przed planowanym rozpoczęciem robót budowlanych w celu wyznaczenia Inspektora Technicznego.
- 11.4. Wykonane przewody wodociągowe rozdzielcze zgłosić do odbioru w Referacie Gospodarki Komunalnej, Mieszkaniowej i Ochrony Środowiska, Urzędu Miejskiego w Tarcynie.

- 11.5. Po odbiorze wykonane przewody wodociągowe rozdzielcze należy przekazać nieodpłatnie na stan majątkowy Gminy Tarczyn. Gmina Tarczyn przejmuje w konserwację jako sieć wodociągową po dostarczeniu dokumentacji powykonawczej tj:
- pozwolenia na budowę, protokołu przeprowadzenia prób ciśnieniowych, dezynfekcji wybudowanej sieci wodociągowej, wykonaniu akredytowanych badań wody, inwentaryzacji powykonawczej, zawiadomieniu o zakończeniu budowy.
- 11.6. Gmina Tarczyn, przejmie w konserwację przewody wodociągowe rozdzielcze jako sieć wodociągową wyłącznie po dostarczeniu ww., dokumentów oraz nieodpłatnym przekazaniu sieci.

12. Sieć Kanalizacji sanitarnej.

- 12.1. W zakresie opracowania brak sieci kanalizacji sanitarnej.

Uwaga:

1. **Ewidencję urządzeń melioracji wodnej szczegółowej oraz cieków podstawowych dla gminy Tarczyn prowadzi Wojewódzki Zarząd melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, oddział Piaseczno, ul. Kościuszki 22, 05-500 Piaseczno.**
2. **Termin ważności WZT 2 lata od daty wydania warunków.**

Otrzymują:

1. „JACOBS” Polska Sp. z o.o. ul. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa.
2. a/a.

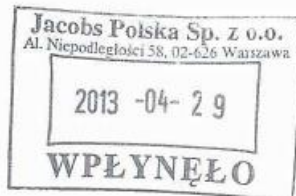
Z up. BURMISTRZA
[Signature]
inż. Jacek Chudzikowski
Kierownik Referatu



MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M.ST. WARSZAWIE SPÓŁKA AKCYJNA

J/K/AM/P/902/04/2013

Warszawa, 22 kwietnia 2013 roku



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

DRZ-WSW-WSK/660/840/136461/13/1933

Dotyczy: „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Lotniko” na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójska”.

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m. st. Warszawie Spółka Akcyjna w odpowiedzi na pismo z dnia 25.03.13r. informuje:

I. Odnośnie sieci wodociągowej.

Projektowana droga ekspresowa S7 na przedmiotowym odcinku koliduje z istniejącym przewodem wodociągowym DN 150 mm w ul. Baletowej.

Rozwiązanie ww. kolizji należy przedstawić w formie projektu i uzgodnić w MPWiK S.A.

Przewód wodociągowy pod trasą S-7 należy projektować w rurze osłonowej.

Sieć wodociągową należy przebudować w oparciu o dane techniczne uzyskane z MPWiK S.A. oraz z zachowaniem normatywnych odległości zgodnie z „Wytycznymi eksploatacyjnymi do projektowania sieci wodociągowej” zamieszczonymi na stronie www.mpwik.com.pl.

Jednocześnie informujemy, że przebudowywany przewód powinien być usytuowany w liniach rozgraniczających drogi.

Do projektu przewodu należy dołączyć dokumenty stwierdzające stan prawny terenu, na którym będzie zlokalizowany w/w przewód.

Dodatkowo informujemy, że zgoda MPWiK S.A. na przebudowę istniejących sieci wodociągowych i kanalizacyjnych kolidujących z projektowanym układem drogowym, uzależniona jest od przyjęcia przez Inwestora zobowiązań zawartych w „Umowie w sprawie przebudowy urządzeń wodociągowych i/lub kanalizacyjnych (kolizje)”, którą jednostronnie podpisaną należy dostarczyć do Spółki przed rozpoczęciem budowy.

Dane do projektowania wydamy po otrzymaniu aktualnej mapy geodezyjnej w skali 1 : 500 obejmującej rejon ww. kolizji.

II. Odnośnie sieci kanalizacyjnej.

Projektowana droga ekspresowa S7 na przedmiotowym odcinku przebiega poza zasięgiem istniejącej sieci kanalizacji ściekowej i deszczowej znajdującej się w eksploatacji MPWiK S.A.

Jednocześnie informujemy, że w sprawie możliwości odprowadzenia wód opadowych z odwodnienia drogi ekspresowej na terenie m. st. Warszawy należy zwrócić się do Urzędu Dzielnicy Ursynów. Dodatkowo informujemy, że na przedmiotowy obszar na terenie dzielnicy Ursynów brak jest aktualnych opracowań koncepcyjnych sieci kanalizacji deszczowej.

W załączeniu:

1.egz. umowy.

Do wiadomości:

1.Arch. Techn. I

KIEROWNIK
DZIAŁU ROZWOJU
Aleksander Winiński

ZAKŁAD WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
05-600 Grójec
ul. Niepodległości 9, tel. 664-52-51
Regon 670747674 NIP 797-10-02-407

Grójec dnia 24.10.2014r.

UDP 66.2.52.2014

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W nawiązaniu do złożonego wniosku z dnia 10.10.2014 roku w sprawie wstępnego uzgodnienia dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy sieci wodociągowej kolidującej z projektowaną drogą ekspresową S-7, Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Grójcu informuje:

- na wszystkich przyłączach indywidualnych zaprojektować zasuwy odcinające typu Akva; trzpienie zaworów odcinających należy wyprowadzić do poziomu terenu i zabezpieczyć skrzynkami żeliwnymi, a w terenie nie utwardzonym dodatkowo płytkami betonowymi z otworem
- zaprojektować studnie z zasuwami odcinającymi typu Akva w węzłach oznaczonych na załączonych mapach jako: W1 (dwie zasuwy o średnicach 150 mm i jedną o średnicy 80mm), W2 (trzy zasuwy o średnicach 150mm), W3 (zasuwa o średnicy 160 mm), W4 (zasuwa o średnicy 150mm), W5 (zasuwa o średnicy 150mm), W6 (dwie zasuwy o średnicach 150mm i jedną o średnicy 100mm), W7 (zasuwa o średnicy 150mm), W8 (dwie zasuwy o średnicach 100 mm)
- studnie S1 i S2 przeprojektować w miejsca zaznaczone na załączonej mapie
- hydrant H1 przeprojektować w miejsce zaznaczone na załączonej mapie
- przebudowywany wodociąg zaprojektować z rur PEHD z wzmocnioną ścianką łączonych metodą zgrzewania
- wodociągi powinny być zaprojektowane tak aby była możliwość dojazdu sprzętem w przypadku wystąpienia awarii
- należy rozważyć zasadność likwidacji istniejącego wodociągu o średnicy 50 mm przebiegającego od km 27+800 do km 28+000, dającego możliwość zasilenia w wodę działek przyległych

Zm. Dyrektora

mgr inż. Paweł Januszek



MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M.ST. WARSZAWIE SPÓŁKA AKCYJNA.

Warszawa, 31 października 2014r

JACOBS Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

PRO-DRZ-WSW/660/331722/14/3404p

Dotyczy: koncepcji programowej dla zadania Pt. „Budowa Południowego wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca”.

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie Spółka Akcyjna w odpowiedzi na pismo z dnia 10.10.2014r. informuje, że opiniuje koncepcję przebudowy i rozbudowy sieci wodociągowej w związku z ww. odcinkiem projektowanej Drogi Ekspresowej S-7 z następującymi uwagami:

1. Projektowany przewód wodociągowy DN 150mm w ul. Kórnickiej na odcinku od istniejącego przewodu wodociągowego DN 150mm w ul. Kórnickiej/Trombity do projektowanego Obwodu Utrzymania Drogi należy zakończyć hydrantem za przyłączem wodociągowym do ww. OUD (końcowy hydrant należy zlokalizować w terenie ogólnodostępnym, przy projektowanej ulicy). Zwracamy uwagę, że przewód wodociągowy powinien być projektowany wzdłuż drogi, w terenie o uregulowanym stanie prawnym z zapewnieniem stałego dostępu dla służb eksploatacyjnych MPWiK S.A. do ww. przewodu.
2. Na etapie koncepcji Spółka nie opiniuje szczegółowych tras przewodów wodociągowych.
3. MPWiK S.A. nie przewiduje rozbudowy sieci wodociągowej w rejonie projektowanego Obwodu Utrzymania Drogi (OUD).
4. Spółka zapewnia ciśnienie w miejskiej sieci wodociągowej 0.25MPa.
5. Średnica rury osłonowej powinna być większa od średnicy rury przewodowej o min. 200mm zgodnie z „Wytycznymi eksploatacyjnymi do projektowania sieci wodociągowej” MPWiK S.A. Należy dostosować projektowane rury do ww. wymagań.
6. W rurach ochronnych należy stosować rury żeliwne sferoidalne o połączeniach kielichowych blokowanych przystosowanych do ciągnięcia i demontażu.
7. Rozmieszczenie uzbrojenia należy zaprojektować na etapie opracowywania projektu sieci wodociągowej, zgodnie z wytycznymi eksploatacyjnymi Spółki.

Informujemy, że niniejsza Koncepcja może stanowić podstawę do dalszych prac projektowych z uwzględnieniem w/w uwag.
Jeden egzemplarz Koncepcji odnośnie sieci wodociągowej zachowujemy w celach archiwalnych.

Załączniki:

1. Egz. „Koncepcji ...” dot. sieci wodociągowej

Do wiadomości:

1. Arch. Techniczne I

KIEROWNIK
DZIAŁU OZWIENIE
Aleksy Onopiuk



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie

ul. Krucza 6/14 00-537 Warszawa
tel. +48 22 667 39 00 faks +48 22 667 37 46



Sekcja Przyłączenia
Warszawa Zachód
Aleje Jerozolimskie 179
02-222 Warszawa
tel. (22)4443311
faks (22)4443391
ROMAN.SZYMANSKI@WARS
ZAWA.PSGAZ.PL

JACOBS POLSKA SP. Z O.O.
WARSZAWA, UL. AL. NIEPODLEGŁOŚCI 58
02-626 WARSZAWA
NIP: 5260017253, REGON:

Wasz znak: TRPZW/2252/IP/1/2014
Nasz znak: Warszawa, 13.02.2014

Warszawa, 13.02.2014

Dot: możliwości przyłączenia do sieci gazowej 2 obiektów MOP zlokalizowanych w gm. Piaseczno, m. Mieszkowo,

W odpowiedzi na wystąpienie z dnia 31.01.2014, Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie informuje, że istnieje techniczna możliwość przyłączenia i dostarczania do ww. obiektu paliwa gazowego na poziomie wnioskowanych ilości 23m³/h dla każdego MOP-a.

Przyłączenie wymagać będzie wybudowania:

1. Przyłącza gazowego:

Lp.	Średnica DN (mm)	Materiał	Długość ok. [m]	Ciśnienie	Moc przyłączeniowa [m ³ /h]	Uwagi
1	32	PE	300	średnie	23,0	dla MOP-a zlokalizowanego po zachodniej stronie drogi S-7
2	32	PE	390	średnie	23,0	dla MOP-a zlokalizowanego po wschodniej stronie drogi S-7

2. Pozostałe elementy:

Lp.	Rodzaj elementu	Uwagi
1	punkt gazowy redukcyjno-pomiarowy powyżej 10 m ³ /h	dla każdego MOP-a
2	instalacja gazowa	dla każdego MOP-a

Bazę do gazyfikacji stanowić będzie:

Lp.	Rodzaj obiektu	Ciśnienie bazowe	Średnica (mm)	Materiał	Opis lokalizacji
1	gazociąg	średnie	50	STAL	m. Mieszkowo ul. Szklamiowa

Niniejsze pismo nie stanowi warunków przyłączenia do sieci gazowej w rozumieniu obowiązujących przepisów wykonawczych do Ustawy Prawo Energetyczne.

Informujemy, iż sprawa nie była rozpatrywana pod względem istnienia warunków ekonomicznych realizacji inwestycji.

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. M. Kopczyńska 75, 01-224 Warszawa
Oddział w Warszawie, ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XI Wydział Gospodarczy KRS
NIP 505 24 95 411, REGON 140739510, Kapitał Zakładowy: 10 454 200 000 zł
www.psgaz.pl

Data weryj: 16.09.2013

W celu uzyskania warunków przyłączenia niezbędne jest złożenie Wniosku o określenie warunków przyłączenia do sieci gazowej, zawierającego oświadczenie wnioskodawcy o posiadanym tytule prawnym do przyłączanego obiektu wraz z niezbędnymi załącznikami.

Jednocześnie informujemy, że Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. na podstawie art. 494 § 1 k.s.h. wstąpiła z dniem 01.07.2013 r. we wszystkie prawa i obowiązki Mazowieckiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.

Z poważaniem


KIEPOMNIK
Seksja Przyłączeniowa Warszawa Zachód
Agnieszka Zawadzka
Przedsiębiorstwo Gazownicze

Opracował(a): ROMAN SZYMAŃSKI

.....
Potwierdzenie odbioru pisma, data i czytelny podpis

Data wersji: #1:DATA_WERSJI

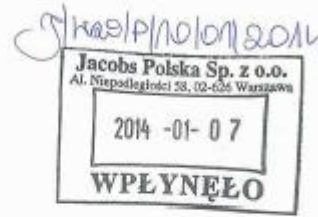


290000207055
e-Kancelaria 2010



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
ul. Krucza 6/14, 00-637 Warszawa
tel. 22 667 39 00, faks 22 667 37 46

POLECONY



Biuro Zarządzania Majątkiem Sieciowym
Sektora Uzgodnień
tel. 22 667 32 07
faks 22 667 35 78
pawel.bienkowski@warszawa.psgaz.pl
adres korespondencyjny:
Al. Jerozolimskie 179, 02-222 Warszawa

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Wasz znak: JACOBS/S174/272/DC/669/2013
Nasz znak: TMTU/1164/2013

Warszawa, 17.12.2013

Dot.: warunków przebudowy sieci gazowej w związku z projektem „Budowa Południowego Wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku od Węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca”

Szanowni Państwo,

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o. o. Oddział w Warszawie, Sekcja Uzgodnień w odpowiedzi na Wasze pismo, przekazuje aneks nr 1 warunków przebudowy sieci gazowej TMTU/G/308/2013.

Starszy Specjalista
Sektora Uzgodnień

Paweł Bienkowski

Z poważaniem

Kierownik
Sektora Uzgodnień

Halina Śmierczalska

Zal. Aneks nr 1 do Warunków TMTU/G/308/2013

ANEKS nr 1
WARUNKI TECHNICZNE
REMONTU / MODERNIZACJI / PRZEBUDOWY / BUDOWY * GAZOCIĄGU
Nr: WTMD/G/308/2013

OKREŚLONE PRZEZ: Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie, Sekcja
Uzgodnień w oparciu o w oparciu o wnioszek Inwestora i dane techniczne

I. DANE INWESTORA(ZLECENIODAWCY) :

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

II. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU:

Rodzaj obiektu: gazociąg / gazociąg z przyłączami / przyłącze / przyłącza *

Lokalizacja: Budowa Południowego wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku
od węzła Lotniko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca

III. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU DOCELOWEGO:

W związku z planowaną budową Południowego wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7
na odcinku od węzła Lotniko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca
zaistniała konieczność przebudowy istniejącej sieci gazowej średniego ciśnienia.

W celu umożliwienia budowy układu drogowego należy dodatkowo :

17) przebudować istniejącym gazociągiem $\phi 100$ stal średniego ciśnienia $\phi 125$ PE100 SDR
17,6 - ul. Baletowa w Warszawie –odcinek I-II zaznaczony na załączniku

18) przebudować istniejącym gazociągiem $\phi 110$ PE średniego ciśnienia na $\phi 110$ PE100
SDR 17,6 - ul. Starzyńskiego w miejscowości Dawidy Bankowe –odcinek III-IV zaznaczony
na załączniku

19) przebudować istniejącym gazociągiem $\phi 83$ PE średniego ciśnienia na $\phi 83$ PE100 SDR
11 - ul. Starzyńskiego w miejscowości Dawidy Bankowe –odcinek V-VI zaznaczony na
załączniku

- zmiane ulega zapis w podpunkcie 1)

Z

„w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym
gazociągiem $\phi 110$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na
 $\phi 110$ PE100 SDR 17 - ul. Dawidowska w miejscowości Zgorzała –odcinek A-B, C-D
zaznaczony na załączniku”

na

„w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym
gazociągiem $\phi 110$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 65$ stal średniego ciśnienia na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Żwirowa w miejscowości Bobrowiec –odcinek XIX-XX zaznaczony na załączniku.”

- zmianie ulega zapis w podpunkcie 13)

z

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 80$ stal średniego ciśnienia na $\phi 110$ PE100 SDR 17 - ul. Gościnniec w miejscowości Wola Gołkowska –odcinek A'-B' zaznaczony na załączniku. „

na

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 80$ stal średniego ciśnienia na $\phi 125$ PE100 SDR 17 - ul. Gościnniec w miejscowości Wola Gołkowska –odcinek XXI-XXII zaznaczony na załączniku. „

22)przebudować istniejącym gazociągiem $\phi 50$ stal średniego ciśnienia $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Pod Gruszą w miejscowości Mieszkowo –odcinek XXIII-XXIV zaznaczony na załączniku

- zmianie ulega zapis w podpunkcie 14)

z

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 50$ stal średniego ciśnienia na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Szklarniowa w miejscowości Mieszkowo –odcinek C'-D' zaznaczony na załączniku. „

na

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 50$ stal średniego ciśnienia na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Szklarniowa w miejscowości Mieszkowo –odcinek XXV-XXVI , XXVII –XXVIII zaznaczony na załączniku. „

- zmianie ulega zapis w podpunkcie 15)

z

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 100$ stal średniego ciśnienia na $\phi 160$ PE100 SDR 17 - ul. Mrokowska w miejscowości Szczaki –odcinek E'-F' zaznaczony na załączniku. „

Na

„przebudować istniejący gazociąg $\phi 100$ stal średniego ciśnienia na $\phi 160$ PE100 SDR 17 - ul. Mrokowska w miejscowości Szczaki –odcinek XXIX-XXX zaznaczony na załączniku. „

23)przebudować istniejącym gazociągiem $\phi 50$ stal średniego ciśnienia $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Łanowa w miejscowości Szczaki –odcinek XXXI-XXXII zaznaczony na załączniku

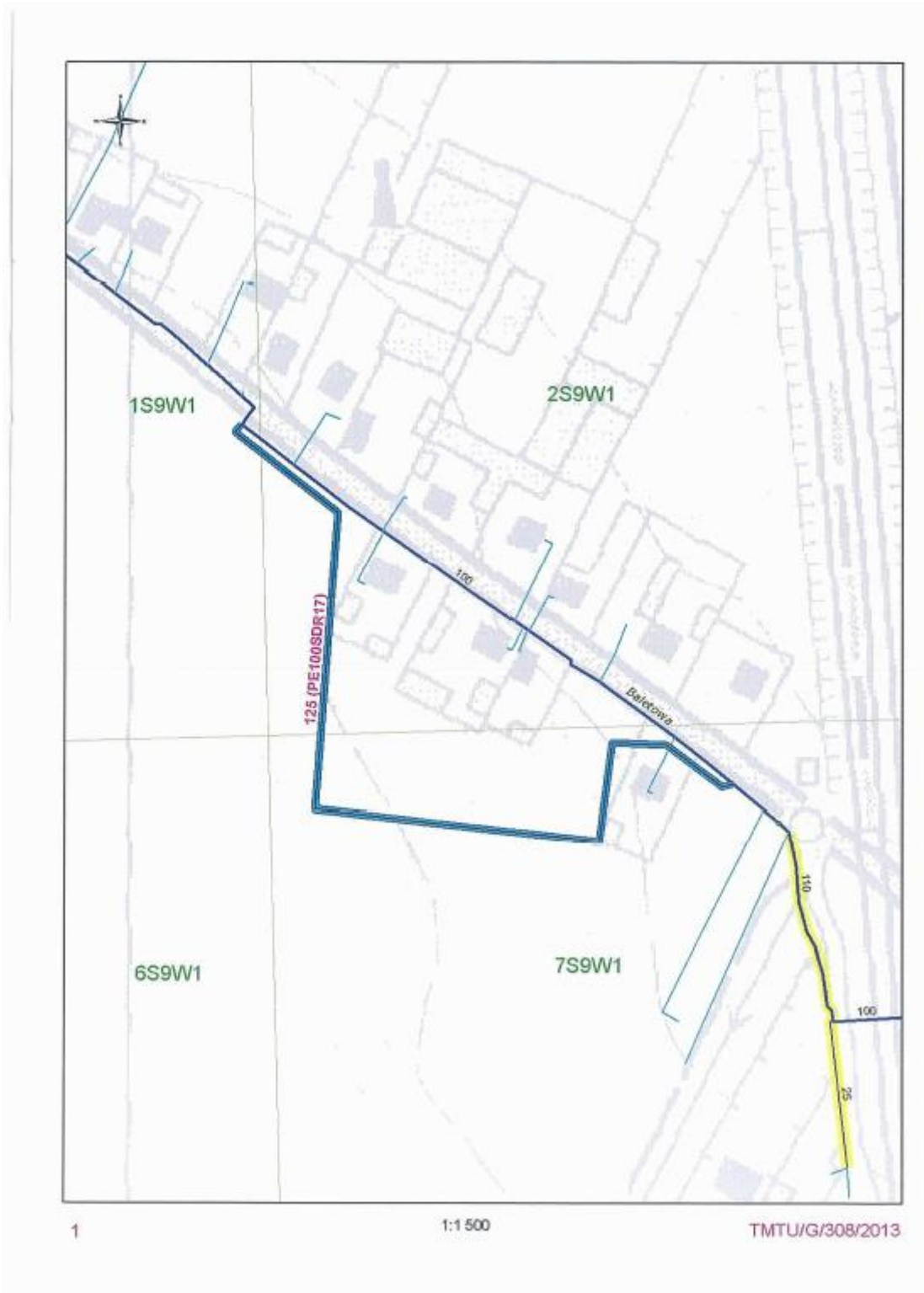
24)przebudować istniejący gazociąg $\phi 40$ stal średniego ciśnienia na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Stawowa w miejscowości Złotokłos –odcinek XXXIII-XXXIV zaznaczony na załączniku.

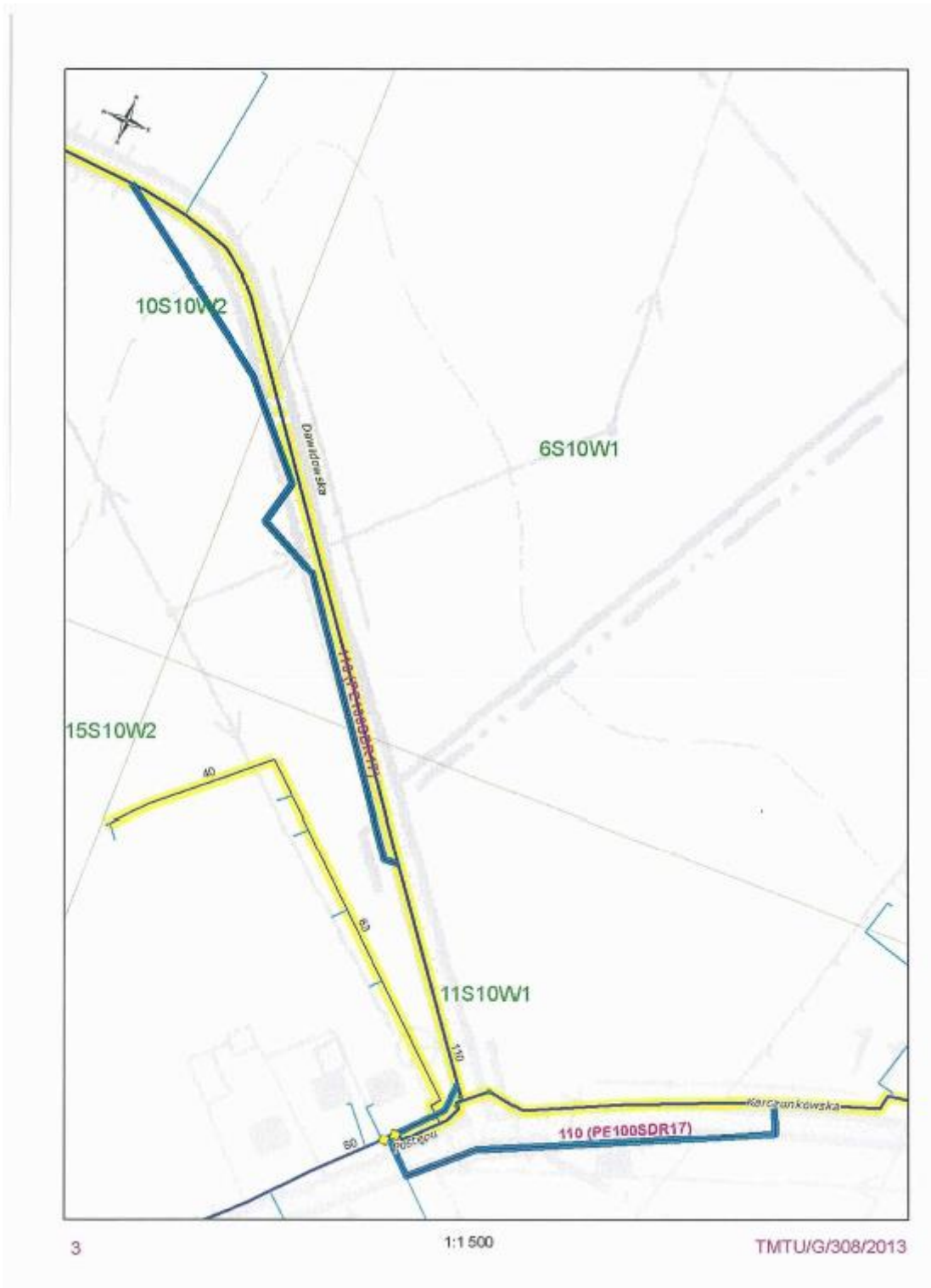
załącznik 1 - schemat sytuacyjny szt.10

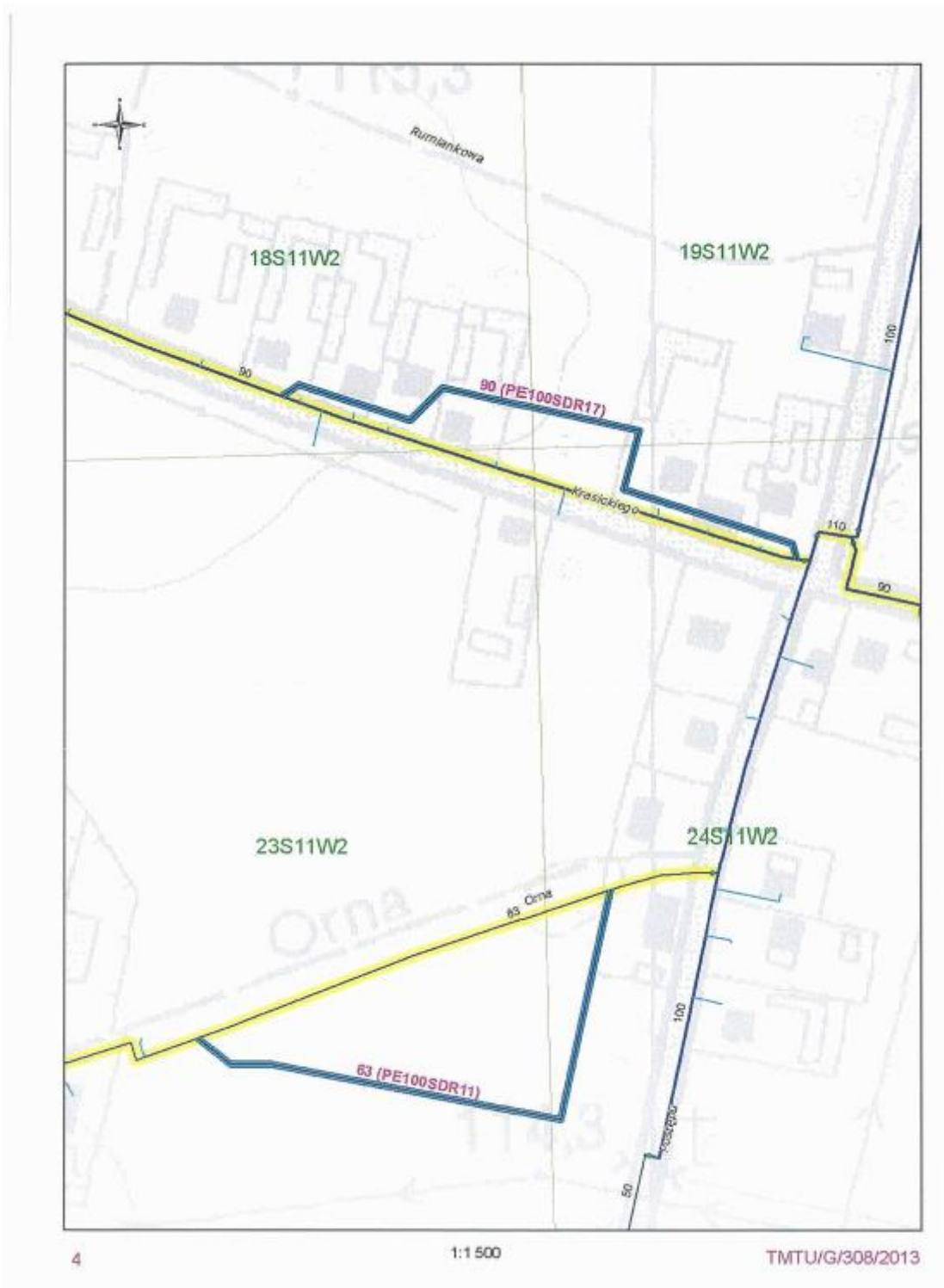
Pozostałe zapisy w warunkach WTMD/G/308/2013 nie ulegają zmianie.

Starszy Specjalista
Seksja Uzgodnień
.....
przygotował
Paweł Błotkowski

Kierownik
Seksji Uzgodnień
.....
Hanna Górnierzchalska
zawierza









5

1:1 500

TMTU/G/308/2013



6

1:2000

TMTU/G/308/2013



7

1:1500

TMTU/G/308/2013



8

1:1 500

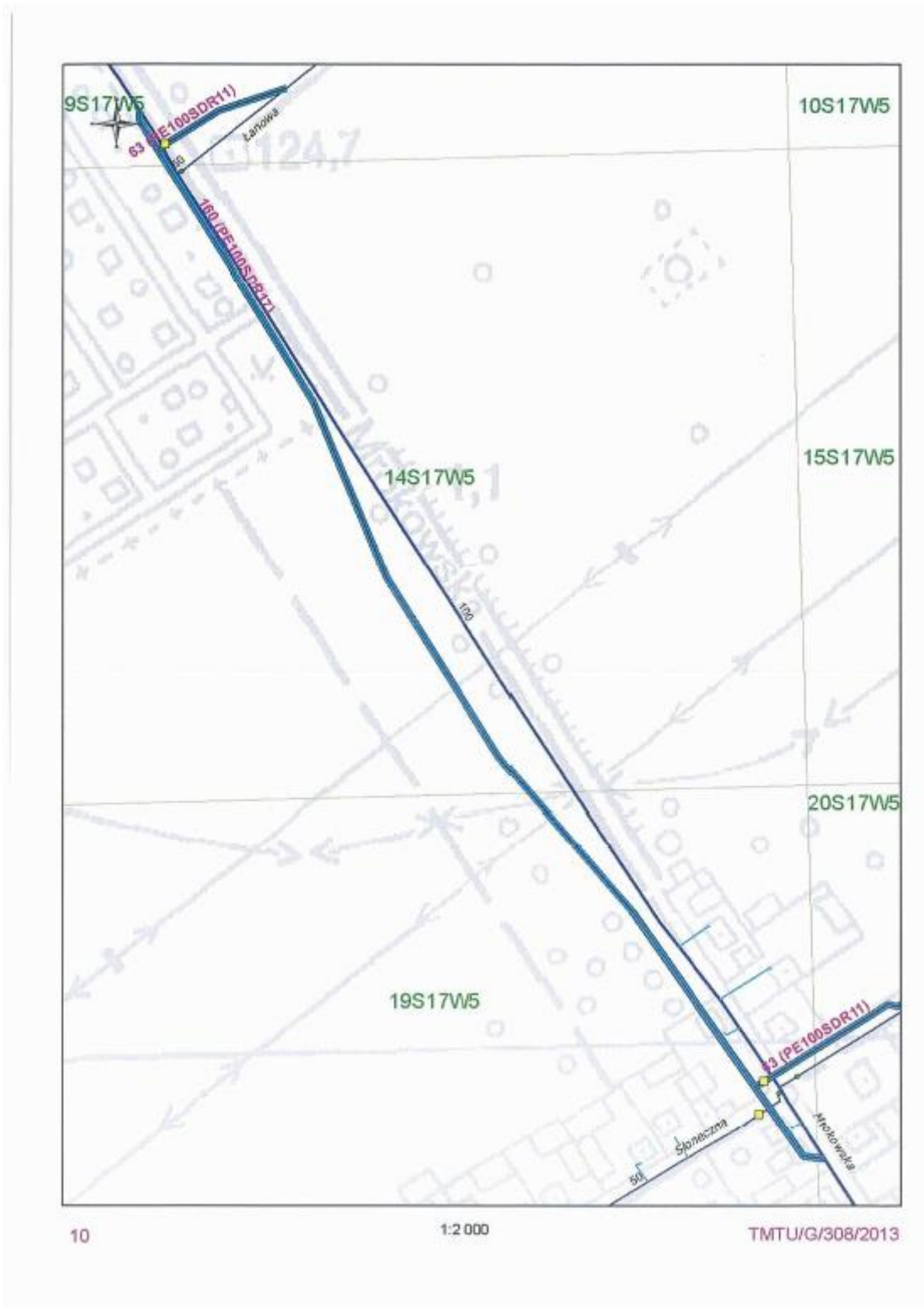
TMTU/G/308/2013



9

1:2000

TMTU/G/308/2013



F-06.09.00.01.02

WARUNKI TECHNICZNE - ANEKS nr 1 z dnia 14.02.2014
REMONTU / MODERNIZACJI / PRZEBUDOWY / BUDOWY * GAZOCIĄGU
Do WT – Nr: R120/G/13/2013 z dnia 26.06.2013 *R120(G)-594014*

OKREŚLONE PRZEZ: *Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie, Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy ul. Stegny 05-640 Mogielnica*

I. DANE INWESTORA (ZLECENIODAWCY): *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie ul. Mińska 25 03-808 Warszawa*

II. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU:

Rodzaj obiektu: ~~gazociąg~~ / gazociąg z przyłączami / ~~przyłącze~~ / ~~przyłącza~~

Lokalizacja:

Miejscowość: Gluchów, Podole

Gmina: Grójec

Miejscowość: Kopana, Rembertów

Gmina: Tarczyn



260000033955
e-Kancelaria 2010

Odcinki: przebudowy infrastruktury gazowej kolidującej z projektowanym przebiegiem drogi ekspresowej S7 na odcinku od m. Gluchów (Obwodnica Grójca) do m. Rembertów:

- **Kolizja nr G50** w miejscowości Gluchów gazociąg ś/c DN 63 PE (odcinek A1-A2 dz. nr: 205), gazociąg ś/c DN 80 stal w obrębie skrzyżowania z ul. Spacerową (odcinek A3-A4) oraz gazociąg ś/c DN 315 PE/300 stal (odcinek B-B9),
- **Kolizja nr G47** gazociąg ś/c DN 40 stal wraz z przyłączami DN 20 stal 2 szt. (odcinek D6-D7 w miejscowości Podole dz. nr 132/1, 131/1, 130, 128/1),
- **Kolizja nr G44** gazociąg ś/c DN 90 PE wzdłuż drogi krajowej (odcinek E1-E10) w miejscowości Podole dz. nr: 42/1, 150/7, 150/4, 22/1 oraz gazociąg ś/c DN 40 PE wraz z przyłączami DN 25 PE dz. nr: 43/3, 43/4, 44/1 (odcinek E1-E11),
- **Kolizja nr G43** gazociąg ś/c DN 63 PE w miejscowości Kopana dz. nr 205/3 w obrębie zjazdu z wiaduktu (odcinki: F3-F4, F5-F6),
- **Kolizja nr G 33** gazociąg ś/c DN 50 stal w miejscowości Rembertów, w obrębie skrzyżowania z projektowanym zjazdem z wiaduktu (odcinek J2-J3) .

Jednostka eksploatująca: RDG Mogielnica

Adres: 05-640 Mogielnica ul. Stegny

III. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU DOCELOWEGO:

- ciśnienie robocze (OP): 320 kPa
- maksymalne ciśnienie robocze (MOP): 500 kPa

1

F-06.09.00.01.02

- klasa lokalizacji gazociągu: pierwsza / druga²

Miejscowość: Głuchów

- gazociąg:

- DN 63 materiał²: PE Lc= ok. 73,0m - (od punktu A1 do punktu A2)
- na DN 63 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu
- DN 80 materiał²: stal Lc= ok. 45,0m - (od punktu A3 do punktu A4)
- na DN 90 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu
- DN 315 materiał²: PE Lc= ok. 70,0m oraz DN 300 stal Lc= ok. 25,0m - (od punktu B do punktu B9)
- na DN 315 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowość: Podole

- gazociąg:

- DN 40 materiał²: stal Lc= ok. 8,5m - (w punkcie D6) - wyłączyć z eksploatacji
- DN 90 materiał²: PE Lc= ok. 323,0m - (od punktu E1 do punktu E10)
- na DN 90 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu
- DN 40 materiał²: PE Lc= ok. 80,0m - (od punktu E1 do punktu E11)
- na DN 40 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowość: Kopana

- gazociąg:

- DN 63 materiał²: PE Lc= ok. 85,0m - (od punktu F3 do punktu F4)
- na DN 63 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu
- DN 63 materiał²: PE Lc= ok. 58,0m - (od punktu F5 do punktu F6)
- na DN 63 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowości: Rembertów

- gazociąg:

- DN 50 materiał²: stal Lc= ok. 75,0m - (od punktu J2 do J3)
- na DN 63 materiał²: PE L= wg opracowanego projektu

- przyłącza:

- DN 20 materiał²: stal L= ok. 45,0m ilość 2 szt. (D6-D7) - wyłączyć z eksploatacji wraz z gazociągiem DN 40 stal,
- DN 25 materiał²: PE L= ok. 66,0m ilość 1 szt. (w punkcie E11) - wyłączyć z eksploatacji.

F-06.09.00.01.02

- zalecenia dotyczące armatury sieciowej:

Wybudować w nowej lokalizacji:

- od punktu A1 do A2 (Załącznik nr G50) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE wraz z montażem armatury odcinającej oraz montaż armatury odcinającej w miejscu połączenia z gazociągami DN 80 stal (punkt A2),
- od punktu A3 do A4 (Załącznik nr G50) odcinek gazociągu DN 90 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu B do B9 (Załącznik nr G50) odcinek gazociągu DN 315 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu E1 do E10 (Załącznik nr G44) odcinek gazociągu DN 90 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu E1 do E11 (Załącznik nr G44) odcinek gazociągu DN 40 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić przełączenie przyłączy gazowych DN 25 PE 2 szt. w punktach: E12 i E13,
- od punktu F3 do F4 (Załącznik nr G43) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu F5 do F6 (Załącznik nr G43) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu J2 do J3 (Załącznik nr G33) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić przełączenie przyłączy w punktach: J4, J5, J6.

- warunki dodatkowe:

- Zaprojektować Punkty Redukcyjno Pomiarowe w linii ogrodzenia – budynki jednorodzinne.
- Zaprojektować PRP na ścianie budynków wielorodzinnych zbiorowego zamieszkania i użyteczności publicznej.
- Zaprojektować wewnętrzne instalacje gazowe od nowej lokalizacji Punktu Redukcyjno Pomiarowego do istniejącej instalacji w budynku.
- Zaprojektować montaż szafek na kurkach głównych, reduktorach i gazomierzach w sposób zapewniający ich trwałe i stabilne usytuowanie.
- Zaprojektować schemat prac przełączeniowych gazociągów i przyłączy, z uwzględnieniem zastosowanych materiałów/kształtek.
- Podczas wykonywania prac inwentaryzacyjnych, wyłączone z eksploatacji odcinki gazociągów i przyłączy należy oznaczyć (graficznie) jako nieczynne.

W związku z istniejącą lub planowaną ochroną katodową prowadzoną na stalowej sieci gazowej przez Zakład w Radomiu należy zaprojektować istotne elementy systemu ochrony katodowej

F-06.09.00.01.02

wynikające z przebudowy sieci zgodnie z zapisami obowiązującymi w PSG standardów technicznych ST- IGG-0601, ST-IGG-0602:

IV. TECHNOLOGIA BUDOWY: Wykonawca zobligowany jest do zapewnienia materiałów i kształtek, wykonania podejść do miejsc projektowanych przełączy oraz do wykonania odkrywek montażowych na gazociągach i przyłączach.

Wykonanie obiektu metodą:

wg opracowanego projektu budowlanego

V. PRACE PRZEŁĄCZENIOWE:

Przy opracowywaniu procesu prac przełączeniowych należy uwzględnić poniższe zalecenia:

- Przed przystąpieniem do wykonywania prac mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie obiektów czynnej ochrony przeciwkorozyjnej jak np:

- prace spawalnicze,

- prace związane z przebudową sieci stalowych na PE,

należy powiadomić Koordynatora ds. Ochrony Przeciwkorozyjnej i K-ka Sekcji Ochrony Przeciwkorozyjnej w Zakładzie w Radomiu.

Prace przełączeniowe wykona RDG w Mogielnicy wraz z uruchamianiem odbiorców (prace przełączeniowe na instalacjach wewnętrznych w budynkach jednorodzinnych wykonuje zleceniobiorca, zaś w budynkach wielorodzinnych (bloki) i w budynkach użyteczności publicznej wykonuje RDG):

Wyłączyć z eksploatacji:

- odcinek gazociągu DN 63 PE ok. 73,0m (A1-A2),

- odcinek gazociągu DN 80 stal ok. 45,0m (A3-A4),

- odcinek gazociągu DN 315 PE ok. 70,0m oraz DN 300 stal ok. 25,0m (B-B9),

- odcinek gazociągu DN 40 stal ok. 8,5m wraz z przyłączami 2 szt. DN 20 stal ok. 45,0m (D6-D7),

- odcinek gazociągu DN 90 PE ok. 323,0m (E1-E10),

- odcinek gazociągu DN 40 PE ok. 80,0m (E1-E11) wraz z przyłączem DN 25 PE ok. 66,0m (E11)

- odcinek gazociągu DN 63 PE ok. 85,0m (F3-F4),

- odcinek gazociągu DN 63 PE ok. 58,0m (F5-F6),

- odcinek gazociągu DN 50 stal ok. 75,0m (J2-J3),

Nowo - wybudowane odcinki gazociągu i przyłączy połączyć z istniejącą siecią gazową.

W przypadku wykonywania prac przełączeniowych przez podmiot zewnętrzny, schemat przełączenia gazociągów należy uzgodnić we właściwej terenowo jednostce eksploatacyjnej.

VI. WYMAGANIA DOTYCZĄCE REALIZACJI:

VI.1 Zakres zadania obejmuje wykonanie projektu wraz z przedmiarem i kosztorysem inwestorskim na modernizację, przebudowę w technologii PE w/w odcinków gazociągu i uzyskanie wymaganych uzgodnień, pozwoleń, decyzji, opinii.

Przy projektowaniu i wykonywaniu gazociągów i przyłączy w zakresie wymagań jakościowych w spawalnictwie projektujący i wytwarzający powinni stosować się do instrukcji „Spawalnictwo. Wytyczne MOSD Sp. z o.o. w zakresie spawalniczych wymagań jakościowych przy remontach,

F-06.09.00.01.02

modernizacji, przebudowie i budowie stacji gazowych średniego ciśnienia i gazociągów stalowych wykonywanych przez wykonawców zewnętrznych" (IW-06.09.00.12)

- VI.2** Gazociągi i przyłącza powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 26.04.2013 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U z 2013 roku poz. 640) oraz innym przepisom aktualnie obowiązującym w tym zakresie, a w szczególności normom zakładowym PGNiG S.A. i Standardom Technicznym Izby Gospodarczej Gazownictwa (ST-IGG-0601:2008, ST-IGG-0602:2009, ST-IGG-0501:2009, ST-IGG-0502:2010, ST-IGG-0503:2011, ST-IGG-401:2010, ST-IGG-1001:2011, ST-IGG-1002:2011, ST-IGG-1003:2011, ST-IGG-1004:2011, ST-IGG-1501:2011, ST-IGG-1101:2011 ST-IGG-0302:2013)
- VI.3** Dla prac budowlanych z wykorzystaniem tworzyw sztucznych obowiązują instrukcje: IW-06.09.00.02 "Sieci gazowe polietylenowe. Projektowanie, budowa, użytkowanie.", IW-06.09.00.03 „Wytyczne realizacji sieci gazowych z poliamidu w MOZG. wersja I - maj 1994”, IW-06.09.00.04 „Warunki stosowania łuków segmentowych z polietylenu”.
- VI.4** Podczas realizacji zadań(wykonawstwo) należy stosować materiały zgodne z aktualnym „Wykazem Wyrobów zalecanych do stosowania w pracach montażowo - eksploatacyjnych na terenie Mazowieckiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.” - F-08.02.00.00.03
- VI.5** Projekt należy uzgodnić w PSG sp. z o. o. Oddział w Warszawie, Zakład w Radomiu
- VI.6** Podczas projektowania i realizacji należy przestrzegać obowiązujących w PSG procedur i instrukcji oraz „Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej” zawarte w Z-06.09.00.01.01
Odnosnie „Wymagań dotyczących dokumentacji projektowej” - Z-06.09.00.01.01 w zakresie wymagań określonych w pkt. 1e: zamiast oświadczenia w formie aktu notarialnego o ustanowieniu na rzecz przedsiębiorstwa gazowniczego i jego następców prawnych nieodpłatnego prawa użytkowania na czas eksploatacji sieci gazowej dla pasa gruntu pod którym zostanie ułożona sieć gazowa należy wymagać oświadczenia w formie aktu notarialnego o ustanowieniu na rzecz przedsiębiorstwa gazowniczego i jego następców prawnych nieodpłatnego prawa **służebności przesyłu** na czas nieokreślony dla pasa gruntu pod którym zostanie ułożona sieć gazowa, jeżeli sieć gazowa zlokalizowana jest na terenie działek będących własnością prywatną. W razie braku możliwości uzyskania służebności przesyłu dopuszcza się, za każdorazową zgodą Dyrektora Zakładu w Radomiu, uzyskanie innego dokumentu potwierdzającego ograniczone prawo rzeczowe, bądź stosownej decyzji administracyjnej.
- VI.7** Inne: **W fazie przeprowadzania prac inwentaryzacyjnych dla planowanego remontu lub modernizacji sieci gazowej, jednostka projektowa dokonuje kwalifikacji przyłączy pod kątem statusu „przyłącza niewykorzystywanego” zgodnie z instrukcją IW-06.04.00.03**
- VI.8** W/w dokumenty Systemu Zarządzania Jakością są dostępne do wglądu u K-ka Sekcji Zarządzania Technicznego Pana Jacka Kochowskiego.

VII. WARUNKI FINANSOWANIA:

Koszty przebudowy pokrywa: inwestor

VIII. WAŻNOŚĆ WARUNKÓW:

Warunki Techniczne są ważne do dnia: **26.06.2015 r.**

Po upływie daty ważności należy wystąpić z wnioskiem o ponowne wydanie Warunków Technicznych.

F-06.09.00.01.02

IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW:

załącznik 1 - schemat przebiegu gazociągu wraz z rozmieszczeniem armatury – mapki szt

Wszelkie zmiany w Warunkach Technicznych może dokonać tylko jednostka wydająca niniejszy dokument na pisemny wniosek strony zainteresowanej.

Maria Jakubowska

.....
przygotował

STARSZY MISTRZ
Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy
.....
Maria Jakubowska
określił

KIEROWNIK
Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy
Bartosz Szymański

.....
zatwierdził

X. PRZYJĘCIE DO REALIZACJI:

Przyjęto do realizacji według wyżej określonych Warunków Technicznych:

Nazwa firmy / jednostki / działu:

.....
data

.....
podpis

* - niepotrzebne skreślić

** - materiał: stal / PE 80 SDR 17,6 / PE 80 SDR 11 / PE 100 SDR 17,6 / PE 100 SDR 11 / PA



Rembelszczyzna, 2013-04-03



2013-08340
REM-TT.410.2.2013/2

Pan Jerzy Słabik
Główny Projektant
JACOBS POLSKA SP. Z O.O.
AL. NIEPODLEGŁOŚCI 58
02-626 WARSZAWA

Dotyczy: budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku: Węzeł Lotnisko – obwodnica Grójca.

W odpowiedzi na pismo JACOBS/S174/272/DC/421/2013 z dnia 19 marca 2013, Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Rembelszczyźnie informuje, iż gazociągłem wysokiego ciśnienia, kolidującym z projektowaną trasą drogi ekspresowej, będącym własnością GAZ-SYSTEM S.A., jest naniesiony na planie sytuacyjnym (kolizja G3 – załącznik nr 1) gazociąg DN 400 relacji: Świerk – Mory. Po przeanalizowaniu nadstanej dokumentacji, GAZ-SYSTEM S.A. stwierdza konieczność przebudowy gazociągu w miejscu kolizji nr G3 zgodnie z załączonymi Warunkami Technicznymi nr 20-2013 z dnia 3 kwietnia 2013, które stanowią załącznik nr 2.

Kolizja nr 3

Przebudować należy istniejący gazociąg DN 400 na długości około 150 m, usunąć pierwotny fragment gazociągu wraz z zabudowaną rurą ochronną. Proponujemy pod istniejącą ul. Postępu przebudować gazociąg metodą bezwykopową np. przecisk. Pod drogą ekspresową S7 należy ułożyć nowy odcinek gazociągu w rurze ochronnej. Początek i koniec odcinka rury ochronnej należy przewidzieć 10 m od skraju nowoprojektowanej jezdni. Przebudowę wykonać zgodnie z wymaganiami podanymi w niniejszych Warunkach Technicznych i w Standardzie ST-G-002:2008 – Skrzyżowania gazociągów z przeszkodami terenowymi.

Operator Gazociągów Przesyłowych
GAZ-SYSTEM S.A.
Oddział w Rembelszczyźnie
ul. Jana Kazimierza 57B, 05-126 Nieporęt,
Rembelszczyzna
tel. 22 767 08 01; faks 22 767 09 52

Adres Siedziby
ul. Mszczonowska 4
02-337 Warszawa
tel. 22 220 18 00; faks 22 220 16 06

Zarząd Spółki
Prezes Zarządu: Jan Chodoni
Członek Zarządu: Wojciech Kowalski,
Sławomir Śliwiński

Kapitał Zakładowy: 3 771 990 842 PLN Kapitał Wpłacony: 3 771 990 842 PLN Konto: BRE Bank S.A., Nr 55 1140 1977 0000 5803 0100 4201 Numer KRS: 000264771, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego NIP: 527-243-20-41 REGON: 015714498-00022 www.gaz-system.pl

Pod drogą dojazdową nie przewidujemy układania nowego gazociągu w rurze ochronnej.

Gazociąg Świerk - Mory

Gazociąg zaprojektowany na ciśnienie PN63 (6,3 MPa).

Maksymalne ciśnienie robocze (MOP) – 5,5 MPa.

Powłoka ochronna gazociągu – bitumiczna.

Parametry gazociągu:

Średnica gazociągu	Grubość ścianki	Gatunek stali
406,4	17,5	18G2A
406,4	11,0	18G2A
406,4	8,0	18G2A
406,4	6,3	18G2A

Średnicę gazociągu, grubość ścianki, gatunek stali należy potwierdzić poprzez wykonanie odkrywki gazociągu w planowanym miejscu kolizji.

- W przypadku przebudowy odcinka gazociągu (kolizja G3,) należy zastosować rury ze szwem wzdłużnym lub spiralnym zgodnie z PN-EN 10208-2:2011 z powłoką ochronną 3LPE, zgodną z PN-EN ISO 21809-1:2011.
- Skrzyżowanie istniejącego gazociągu (lub w przypadku przebudowy) z nowobudowaną drogą należy wykonać zgodnie z ST-G-002: 2008, uwzględniając jedno z rozwiązań ochrony przeciwnikorozyjnej podanych w ST-IGG-0601, po wcześniejszym uzgodnieniu wyboru z Działem Eksploatacji Sieci w O/Rembelszczyzna.

Warunki dodatkowe:

- a) Konieczne jest podpisanie stosownej Umowy na przebudowę gazociągu, pomiędzy OGP GAZ – SYSTEM S.A a Inwestorem. Prosimy o przekazanie niniejszej informacji do inwestora celem wyjaśnienia szczegółów umowy oraz zwrócenie się do Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. z wnioskiem o zawarcie stosownej umowy.
- b) W przypadku, gdy pas eksploatacyjny, odpowiadający szerokości strefy kontrolowanej przebudowywanego gazociągu, ustalonej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 30 lipca 2001r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U. Nr 97, poz. 1055), będzie wychodzić poza pas drogowy, Inwestor zobowiązany jest do zapewnienia GAZ-SYSTEM S.A. tytułu prawnego do posiadania na nieruchomościach przebudowanego odcinka gazociągu DN 400 MOP 5,5 MPa. Spełnienie przedmiotowego warunku, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie

dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2008r., Nr 193, poz. 1194 ze zm.), może nastąpić poprzez określenie w Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu.

Informujemy, iż pozostałe kolizje wykazane na planie orientacyjnym nie dotyczą infrastruktury Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. w związku z powyższym zwracamy zbędne dla nas plany sytuacyjne kolizji 1, 2, 4-50.

Z-ca Dyrektora Oddziału
do Spraw Technicznych

Krzysztof Kalinowski

Załączniki:

1. Plan sytuacyjny – kolizja nr G3 1:1000 – 1 kpl.
2. Warunki Techniczne nr 20-2013 z 3 kwietnia 2013.
3. Plany Sytuacyjne kolizji 1,2, 4-50 – 22 kpl.

Sprawę prowadzi:
Katarzyna Buryła
katarzyna.buryla@gaz-system.pl
Tel 0-22-767-09-39



290000156808
e-Kancelaria 2010



Mazowiecka Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział Zakład Gazowniczy Warszawa
Al. Jerozolimskie 179, 02-222 Warszawa
tel. 22 667 30 00, faks 22 667 39 99

Biuro Zarządzania Majątkiem Sieciowym
Sekcja Dokumentacji Sieci Gazowej
tel. (22) 667 32 07

pawel.bienkowski@msgaz.pl

Wasz znak: JACOBS/S174/272/423/2013
Nasz znak: WTMD/308/2013

POLECONY

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

2013 -04- 15

WPLYNEŁO

J. Kamiński

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Warszawa, 8.04.2013

Dot.: przebudowy sieci gazowej w związku z "Koncepcją programową budowy Południowego Wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotniko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca"

MSG Sp. z o. o. Oddział Zakład Gazowniczy Warszawa, Sekcja Dokumentacji Sieci Gazowej w odpowiedzi na Wasze pismo, przekazuje warunki przebudowy sieci gazowej WTMD/G/308/2013.

W rejonie projektowanej drogi ekspresowej S17 przebiegają również gazociągi wysokiego ciśnienia. W celu uzyskania opinii dotyczącej gazociągów wysokiego ciśnienia należy zwrócić się do Operatora Gazociągów Przesyłowych „GAZ-SYSTEM” 02-337 Warszawa Ul. Mszczonowska 4.

Jednocześnie informujemy, że odcinek projektowanej drogi ekspresowej S7 od arkusza 17 do 24 został przekazany do OZG Radom 26-600 Radom ul. Gazowa 11/13 w celu zaopiniowania.

Pawel Bienkowski
Szanowny Panie,
Zespół Zarządzania
Sektora Dokumentacji Sieci Gazowej
Pawel Bienkowski

Zal. warunki WTMD/G/308/2013

Z poważaniem
Halina Smierczalska
Sektora Dokumentacji Sieci Gazowej
Halina Smierczalska

WARUNKI TECHNICZNE
REMONTU / MODERNIZACJI / PRZEBUDOWY / BUDOWY * GAZOCIĄGU
Nr: WTMD/G/308/2013

OKREŚLONE PRZEZ: Mazowiecka Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. Oddział Zakład
Gazowniczy Warszawa, Sekcja Dokumentacji Sieci Gazowej
w oparciu o wniosek Inwestora i dane techniczne

I. DANE INWESTORA(ZLECENIODAWCY) :

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

II. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU:

Rodzaj obiektu: gazociąg / gazociąg z przyłączami / przyłączy / przyłącza *

Lokalizacja: Budowa Południowego wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku
od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca

III. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU DOCELOWEGO:

W związku z planowaną budową Południowego wylotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca zaistniała konieczność przebudowy istniejącej sieci gazowej średniego ciśnienia.

W celu umożliwienia budowy układu drogowego należy:

- 1) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 110$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 110$ PE100 SDR 17 - ul. Dawidowska w miejscowości Zgorzała –odcinek A-B, C-D zaznaczony na załączniku
- 2) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 125$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 125$ PE100 SDR 17 - ul. Raszyńska w miejscowości Zgorzała –odcinek E-F zaznaczony na załączniku
- 3) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 90$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Krasickiego w miejscowości Nowa Wola –odcinek G-H zaznaczony na załączniku
- 4) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 63$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Orła w miejscowości Nowa Wola –odcinek I-J zaznaczony na załączniku

- 5) przebudować istniejący gazociąg $\phi 150$ stal średniego ciśnienia na $\phi 180$ PE100 SDR 17 - ul. Słoneczna w miejscowości Kolonia Lesznówola –odcinek K-L zaznaczony na załączniku. Przebudowywany gazociąg należy połączyć z istniejącym gazociągiem $\phi 50$ stal.
- 6) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 63$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Borowa w miejscowości Wilcza Góra –odcinek Ł-M zaznaczony na załączniku
- 7) przebudować istniejący gazociąg $\phi 63$ PE średniego ciśnienia na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Przyleśna w miejscowości Wilcza Góra –odcinek N-O zaznaczony na załączniku.
- 8) przebudować istniejący gazociąg $\phi 40$ PE średniego ciśnienia na $\phi 40$ PE100 SDR 11 - ul. Polnego Wiatru w miejscowości Wilcza Góra –odcinek P-R zaznaczony na załączniku.
- 9) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 40$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 40$ PE100 SDR 11 - ul. Polnego Wiatru w miejscowości Wilcza Góra –odcinek S-T zaznaczony na załączniku
- 10) przebudować istniejący gazociąg $\phi 65$ stal średniego ciśnienia na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Żwirowa w miejscowości Bobrowiec –odcinek U-W zaznaczony na załączniku.
- 11) w przypadku wystąpienia kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym gazociągiem $\phi 63$ PE średniego ciśnienia należy przebudować omawiany gazociąg na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Zielona w miejscowości Władysławów –odcinek X-Y zaznaczony na załączniku
- 12) przebudować istniejący gazociąg $\phi 50$ stal średniego ciśnienia na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Orzechowa w miejscowości Robercin –odcinek Z-Ż zaznaczony na załączniku.
- 13) przebudować istniejący gazociąg $\phi 80$ stal średniego ciśnienia na $\phi 110$ PE100 SDR 17 - ul. Gościńiec w miejscowości Wola Gołkowska –odcinek A'-B' zaznaczony na załączniku.
- 14) przebudować istniejący gazociąg $\phi 50$ stal średniego ciśnienia na $\phi 90$ PE100 SDR 17 - ul. Szklarniowa w miejscowości Mieszkowo –odcinek C'-D' zaznaczony na załączniku.
- 15) przebudować istniejący gazociąg $\phi 100$ stal średniego ciśnienia na $\phi 160$ PE100 SDR 17 - ul. Mrokowska w miejscowości Szczaki –odcinek E'-F' zaznaczony na załączniku.
- 16) przebudować istniejący gazociąg $\phi 40$ stal średniego ciśnienia na $\phi 63$ PE100 SDR 11 - ul. Stawowa w miejscowości Złotokłós –odcinek G'-H' zaznaczony na załączniku.

Gazociąg układany pod projektowaną nawierzchnią powinien być przykryty minimum 1.2 m. Jednocześnie informujemy, że w rejonie planowanej inwestycji występuje sieć gazowa wysokiego ciśnienia, w celu uzyskania warunków przebudowy sieci gazowej należy wystąpić do Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System Sp. z o.o.02-337 Warszawa Ul. Mszczonowska 4

W przypadku usytuowania przebudowywanych gazociągu na terenie prywatnym, do projektu należy załączyć oświadczenie woli/ umowy w formie aktu notarialnego o ustanowieniu przez wszystkich właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości, dla trasy projektowanej sieci gazowej, ograniczonego prawa rzeczowego – nieodpłatnie i na czas nieoznaczony służebność przesyłu na rzecz Mazowieckiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie Oddział Zakład Gazowniczy Warszawa ul. Krucza 6/14 00-537 Warszawa.

Wskazana powyżej służebność przesyłu polegać ma w szczególności na prawie posadowienia na nieruchomości obciążonej sieci gazowej w pasie gruntu o szerokości 1 metra oraz na prawie wstępu, przechodu, przejazdu, swobodnego, całodobowego dostępu do tych urządzeń w celu wykonania czynności związanych z posadowieniem gazociągu, przyłączy gazowych i punktów redukcyjno – pomiarowych, naprawami, remontami, eksploatacją, konserwacją, przebudowami, rozbudowami w tym przyłączaniem kolejnych odbiorców, modernizacjami wszystkich urządzeń gazowniczych znajdujących się na nieruchomości obciążonej a w szczególności gazociągu i przyłączy gazowych oraz prawie wykonywania wykopów i przekopów przez tę nieruchomość w/w celach.

ciśnienie robocze (OP):400 kPa- średnie ciśnienie

maksymalne ciśnienie robocze (MOP):500 kPa- średnie ciśnienie

klasa lokalizacji gazociągu: pierwsza / druga

Na powyższe przebudowy należy wykonać projekt i uzgodnić go w Sekcji Dokumentacji Sieci Gazowej Al. Jerozolimskie 179 w Warszawie.

IV. TECHNOLOGIA BUDOWY:

Wykonanie obiektu metodą: wg opracowanego projektu budowlanego.

V. PRACE PRZEŁĄCZENIOWE:

Przy opracowywaniu procesu prac przyłączeniowych należy uzgodnić, we właściwej terenie jednostce eksploatacyjnej, schemat wyłączenia gazociągów w celu wykonania przełączeń.

VI. WYMAGANIA DOTYCZĄCE REALIZACJI:

VI.1 Gazociągi i przyłącza powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30.07.2001 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U nr 97/01) oraz innym

przepisom aktualnie obowiązującym w tym zakresie, a w szczególności normom zakładowym PGNiG S.A.

- VI.2 Przy projektowaniu i wykonywaniu gazociągów i przyłączy w zakresie wymagań jakościowych w spawalnictwie projektujący i wytwarzający powinni stosować się do instrukcji MSG Sp. z o.o. IW-06.09.01.01 „ Spawalnictwo. Instrukcja technologiczna spawania”, IW-06.09.01.02 Spawalnictwo. Wytoczne w zakresie spawalniczych wymagań jakościowych przy remontach, modernizacji, przebudowie i budowie stacji gazowych średniego ciśnienia i gazociągów stalowych wykonywanych przez wykonawców zewnętrznych” IO-06.09.01 „ Spawalnictwo. Program działań kwalifikacyjnych i jakościowo-technologicznych służb spawalniczych MSG Sp. z o.o.
- VI.3 Dla prac budowlanych z wykorzystaniem tworzyw sztucznych obowiązują instrukcje: IW-0.6.09.00.02 Sieci gazowe polietylenowe. Projektowanie, budowa, użytkowanie. Wytoczne, IW-06.09.00.03 Wytoczne realizacji sieci gazowych z poliamidu w MOZG. wersja I - maj 1994, M-ZIT-9.1.3 Warunki stosowania łuków segmentowych z polietylenu w MOZG. IW-06.09.00.04
- V.4 Podczas projektowania i realizacji należy przestrzegać obowiązujących w MSG procedur i instrukcji.

VII. WARUNKI FINANSOWANIA:

Przebudowa na koszt Inwestora.

VIII. WAŻNOŚĆ WARUNKÓW:

Warunki Techniczne są ważne do dnia: 08.04.2015

Po upływie daty ważności należy wystąpić z wnioskiem o ponowne wydanie Warunków Technicznych.

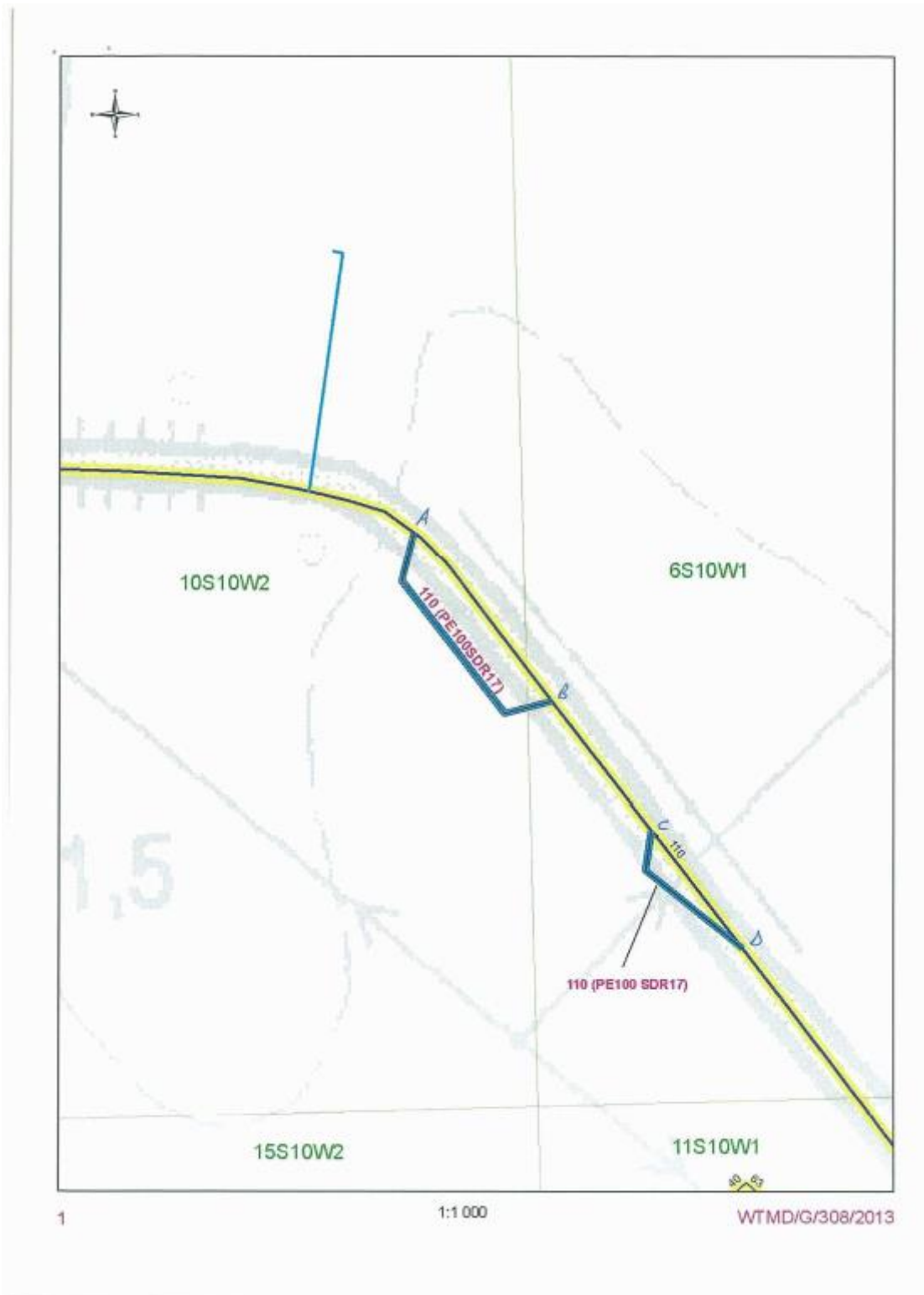
IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW:

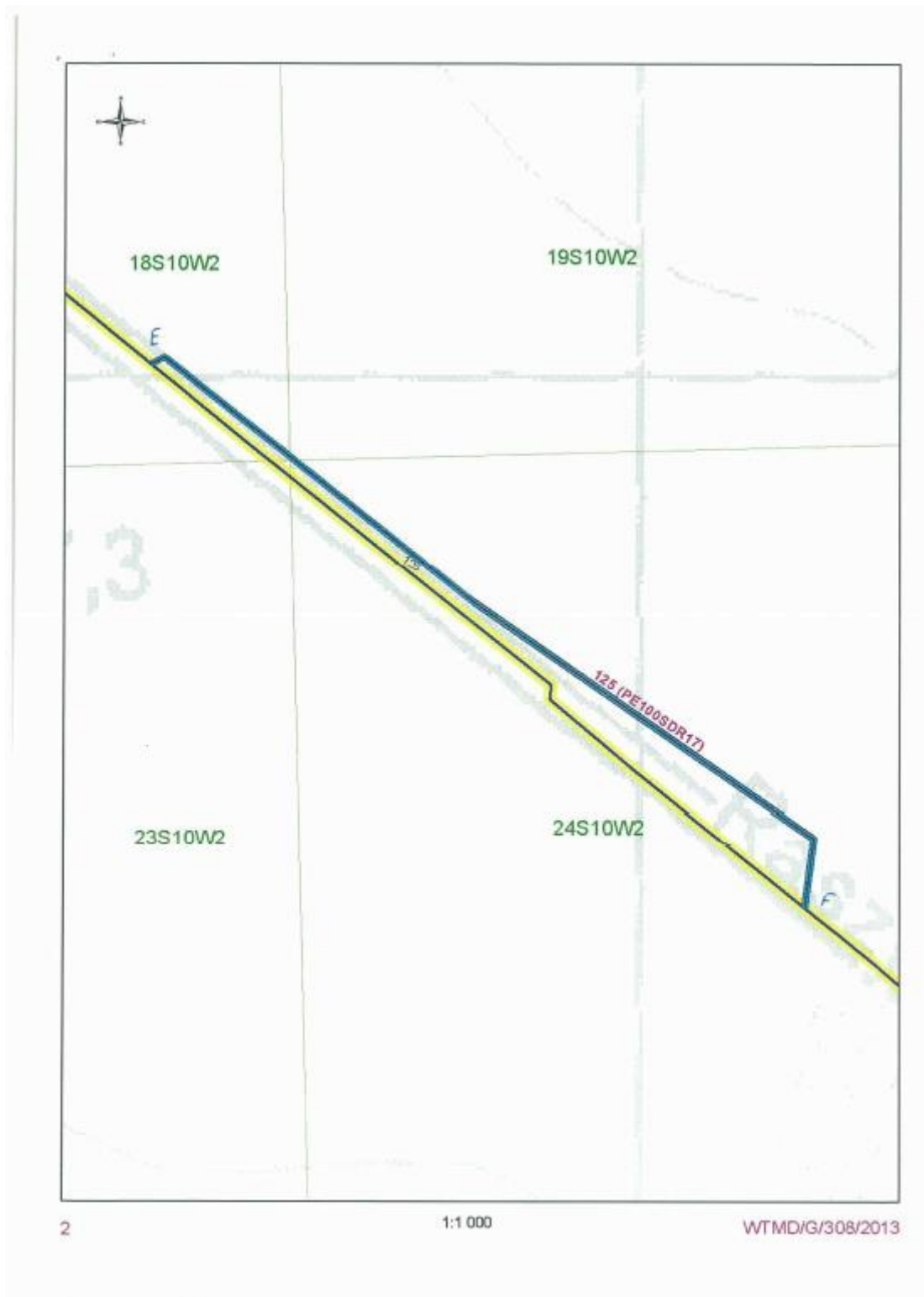
załącznik 1 - schemat sytuacyjny szt.15

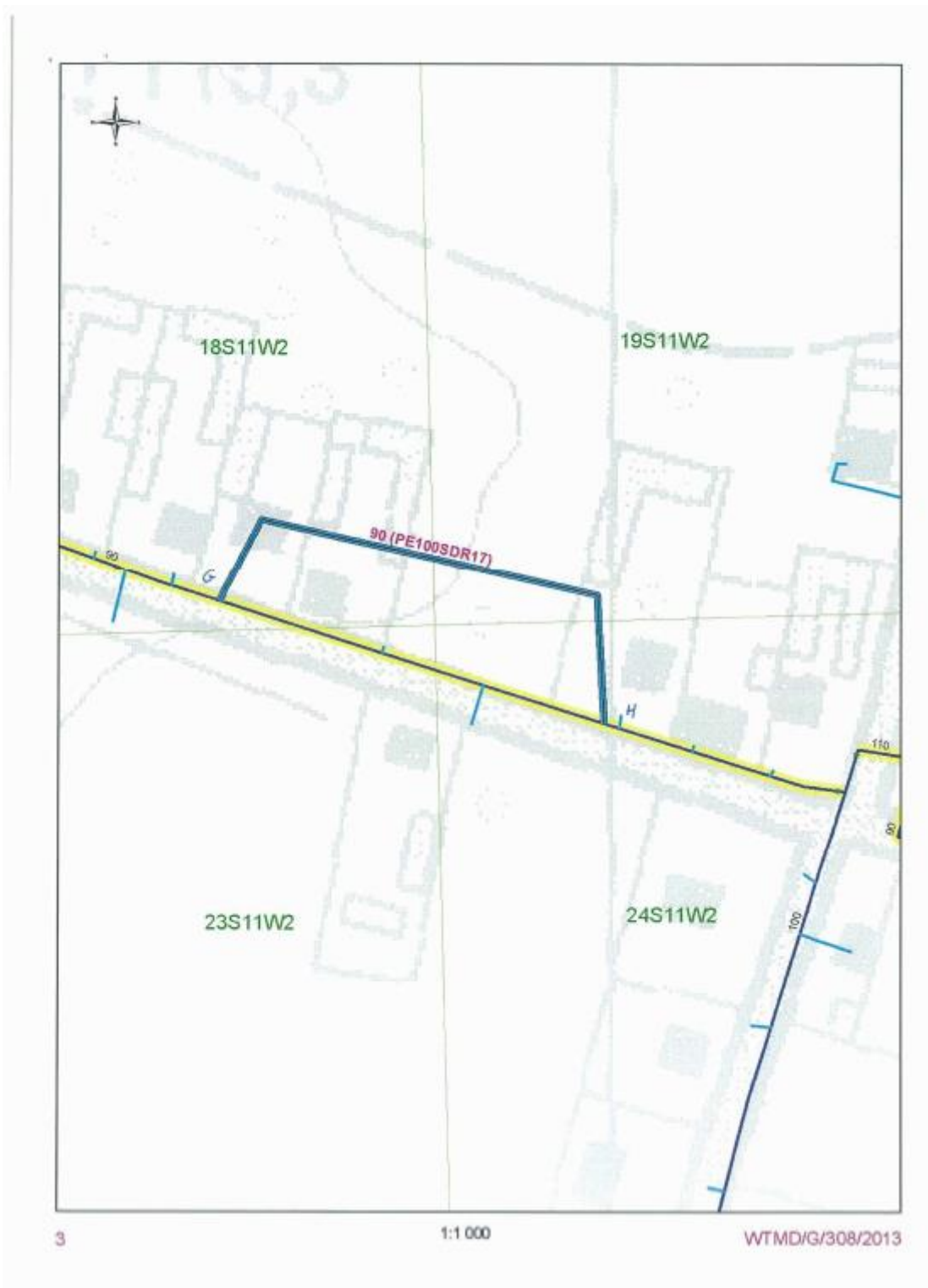
Wszelkie zmiany w Warunkach Technicznych może dokonać tylko jednostka wydająca niniejszy dokument na pisemny wniosek strony zainteresowanej.

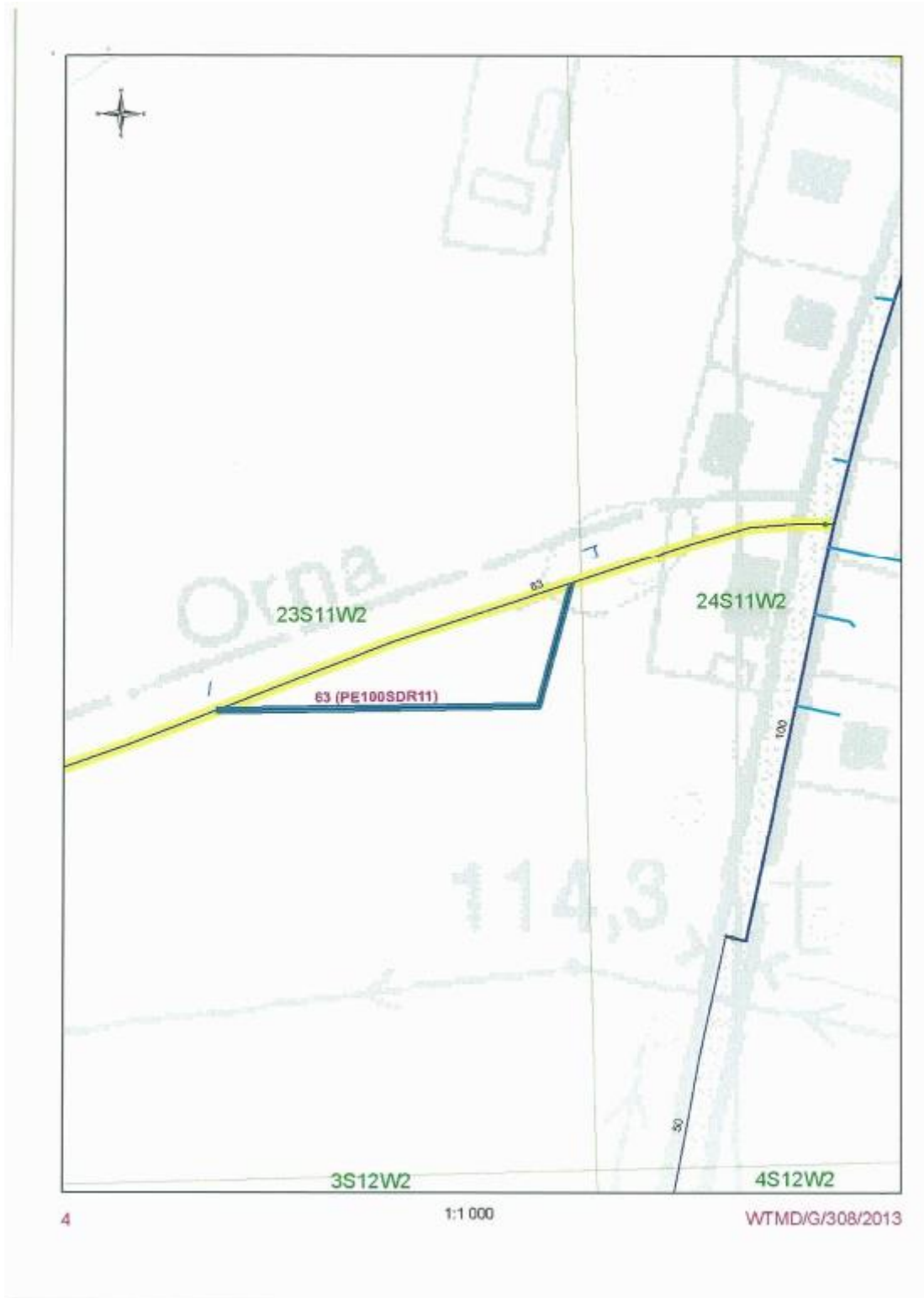
Grzegorz Szymonowski
Zespół Ujęć i Sieci
Sektor Dokumentacji Sieci Gazowej
przygotował
Paweł Dębiński

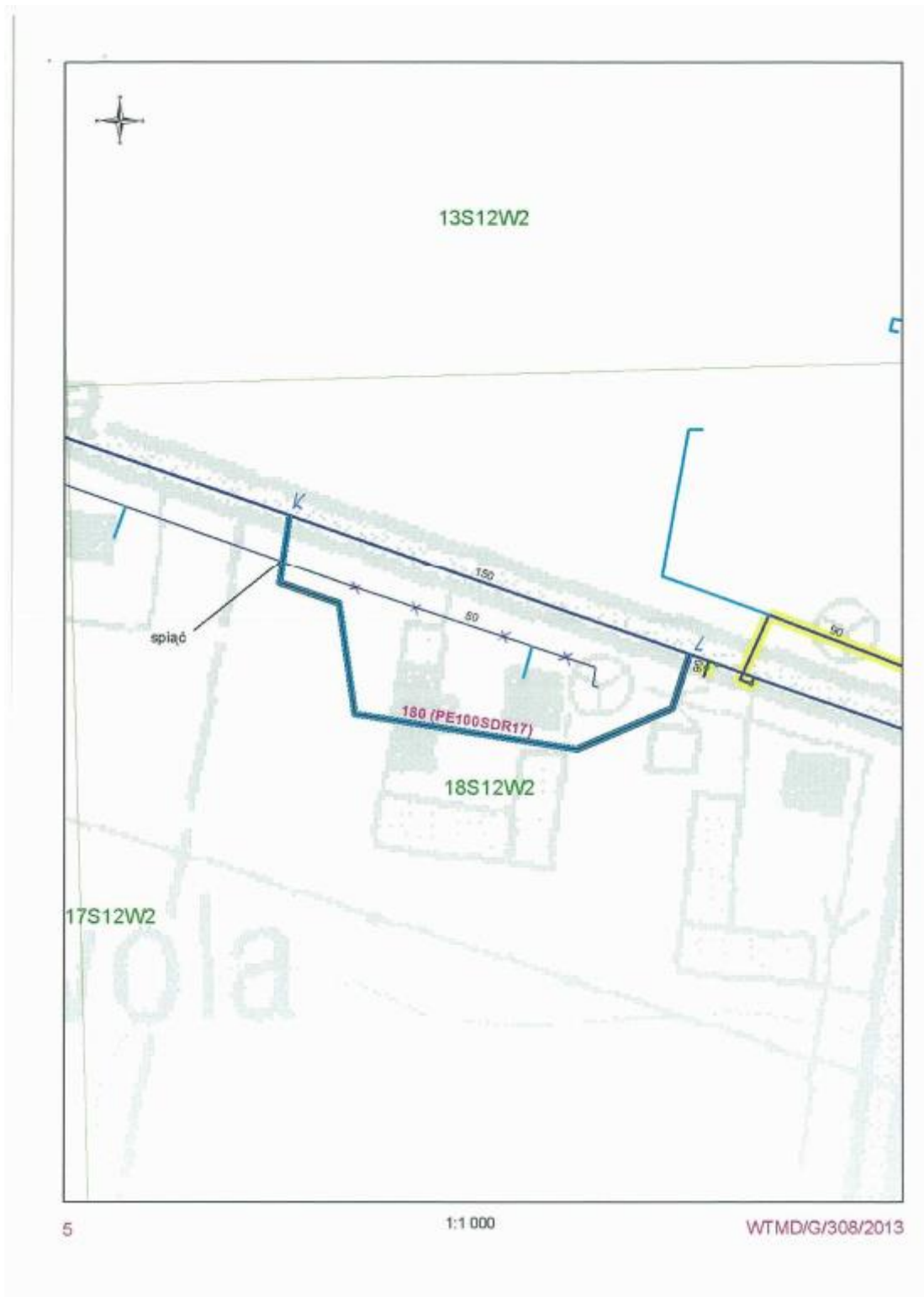
KIEROWNIK
Sektora Dokumentacji Sieci Gazowej
Halina Śmierczalska
zatwierdziła

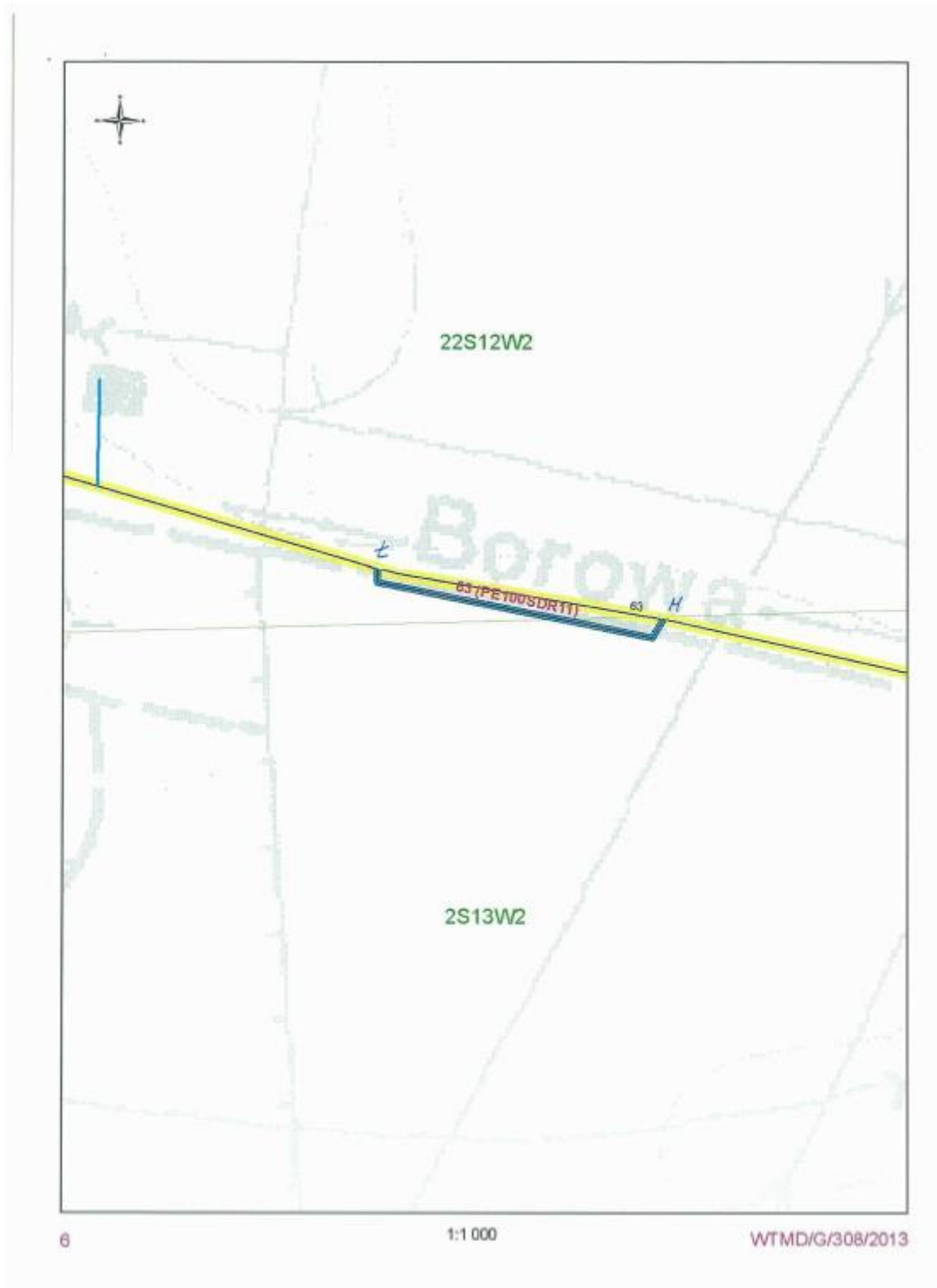




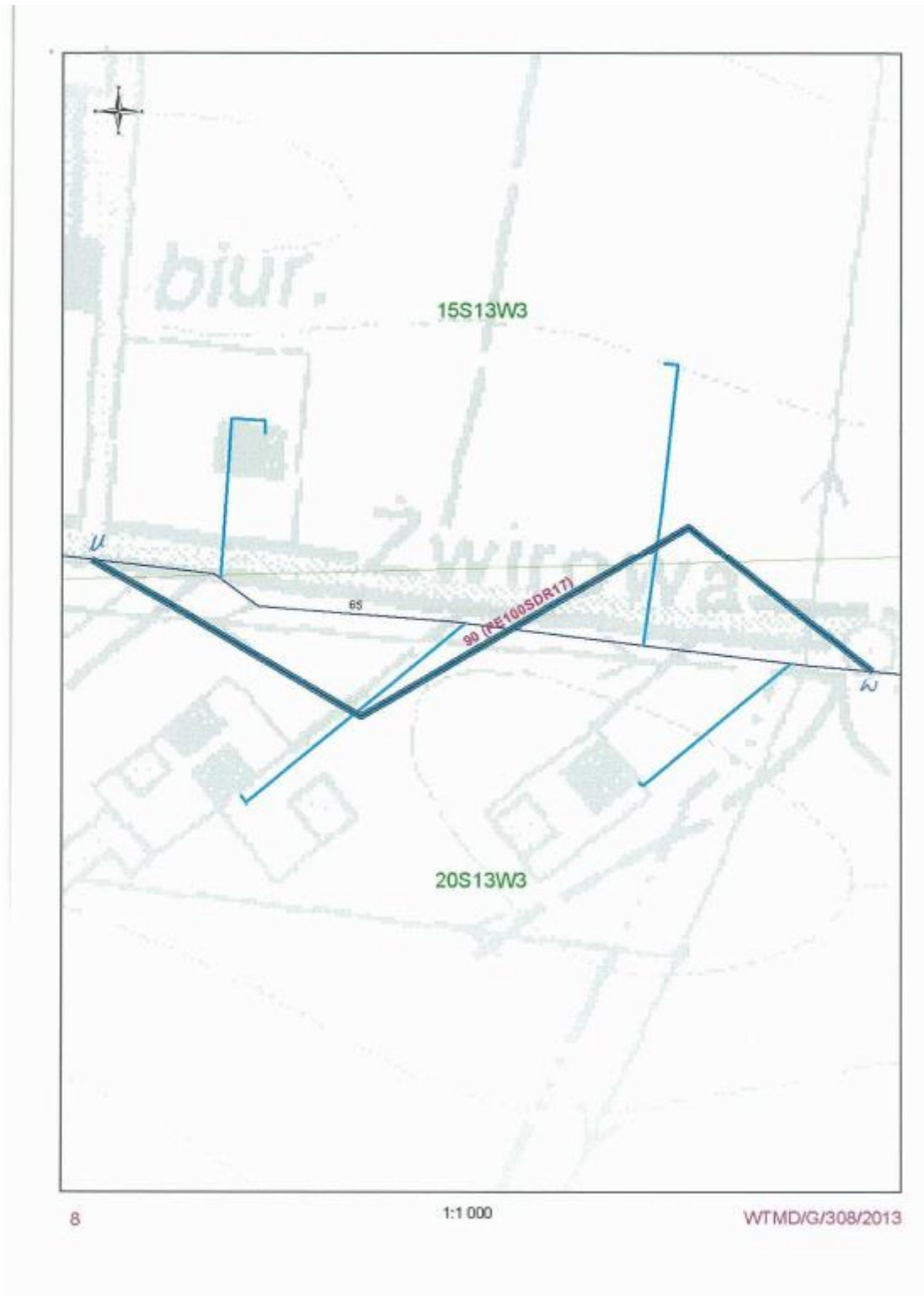


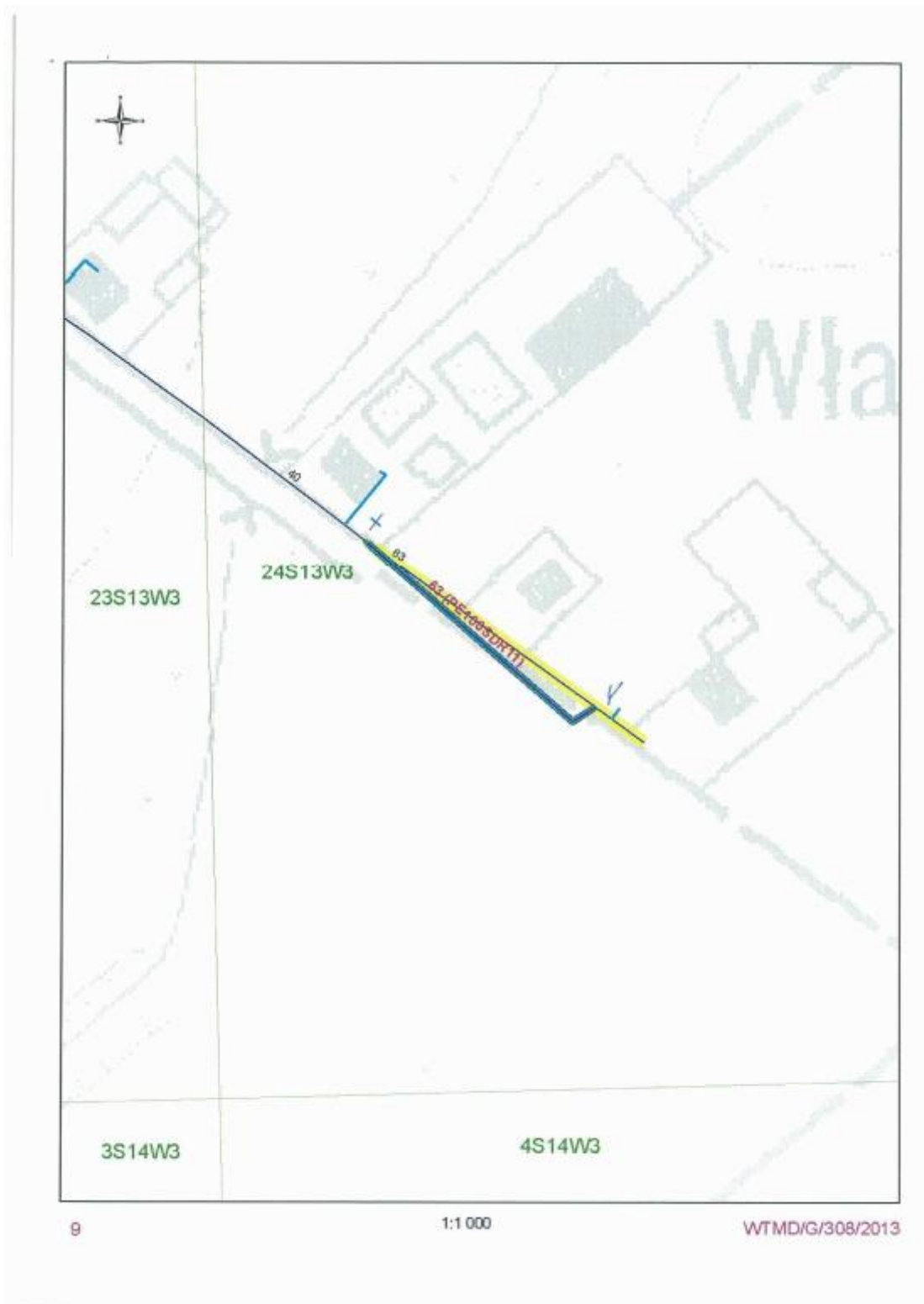


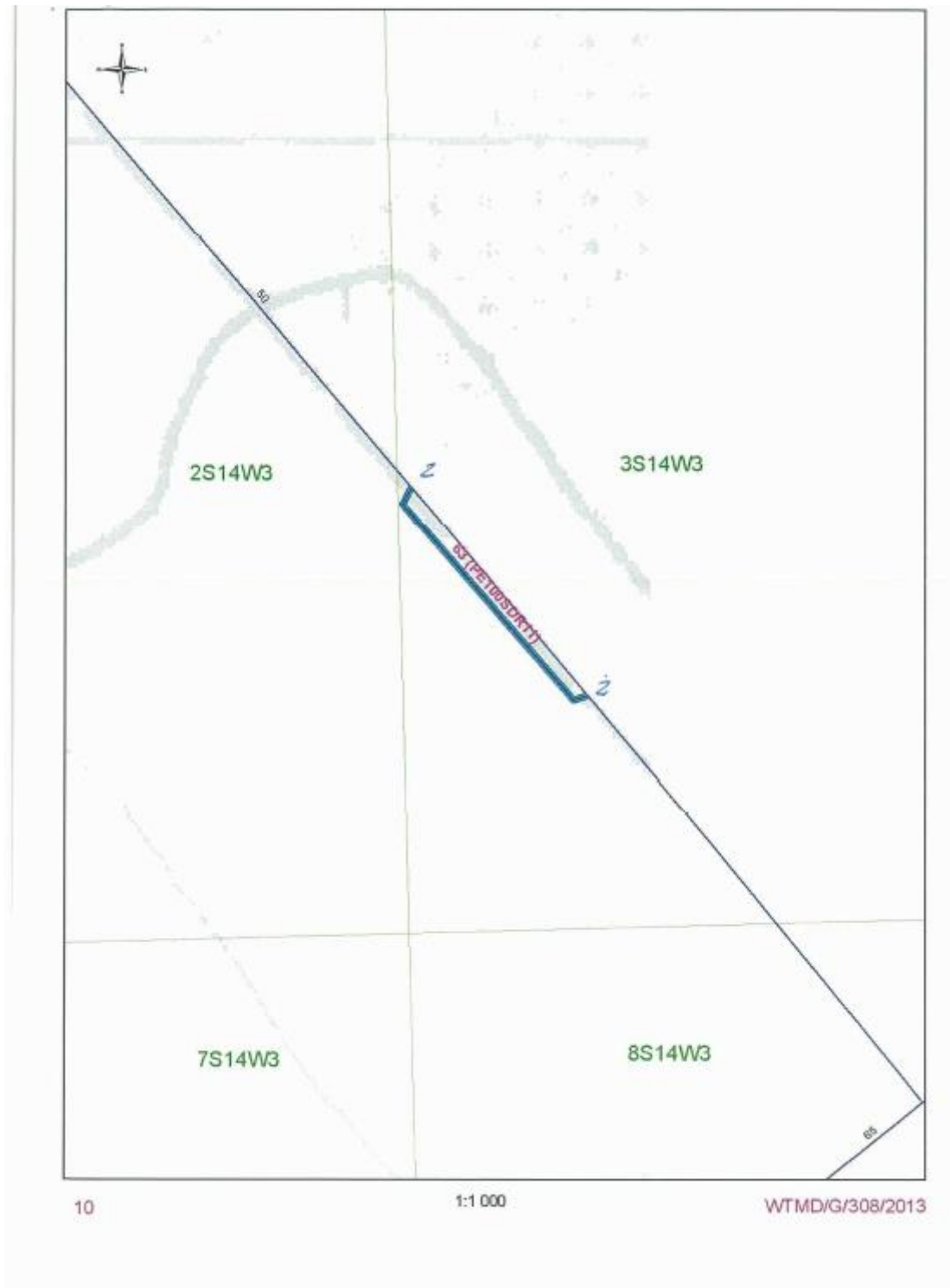


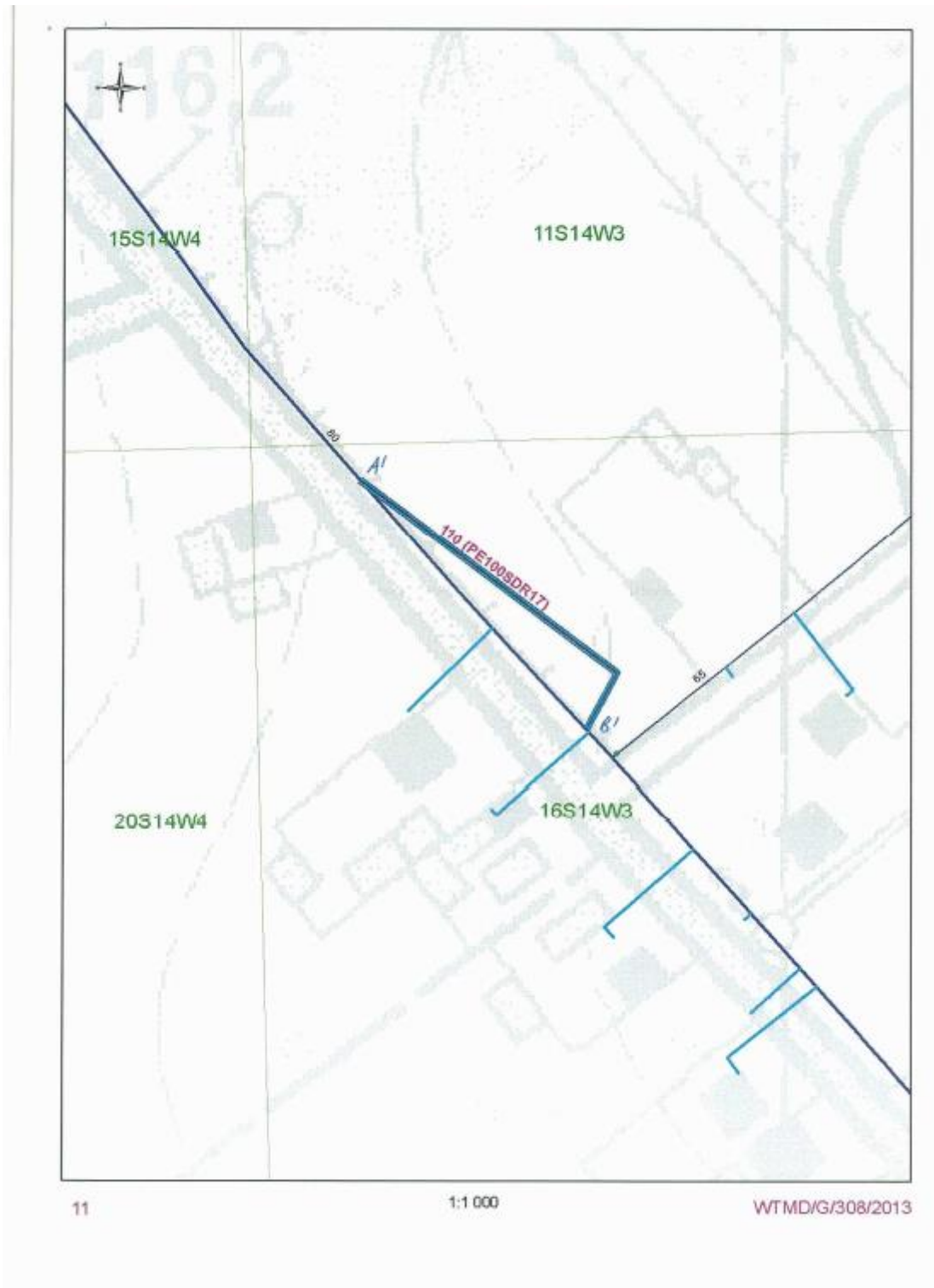


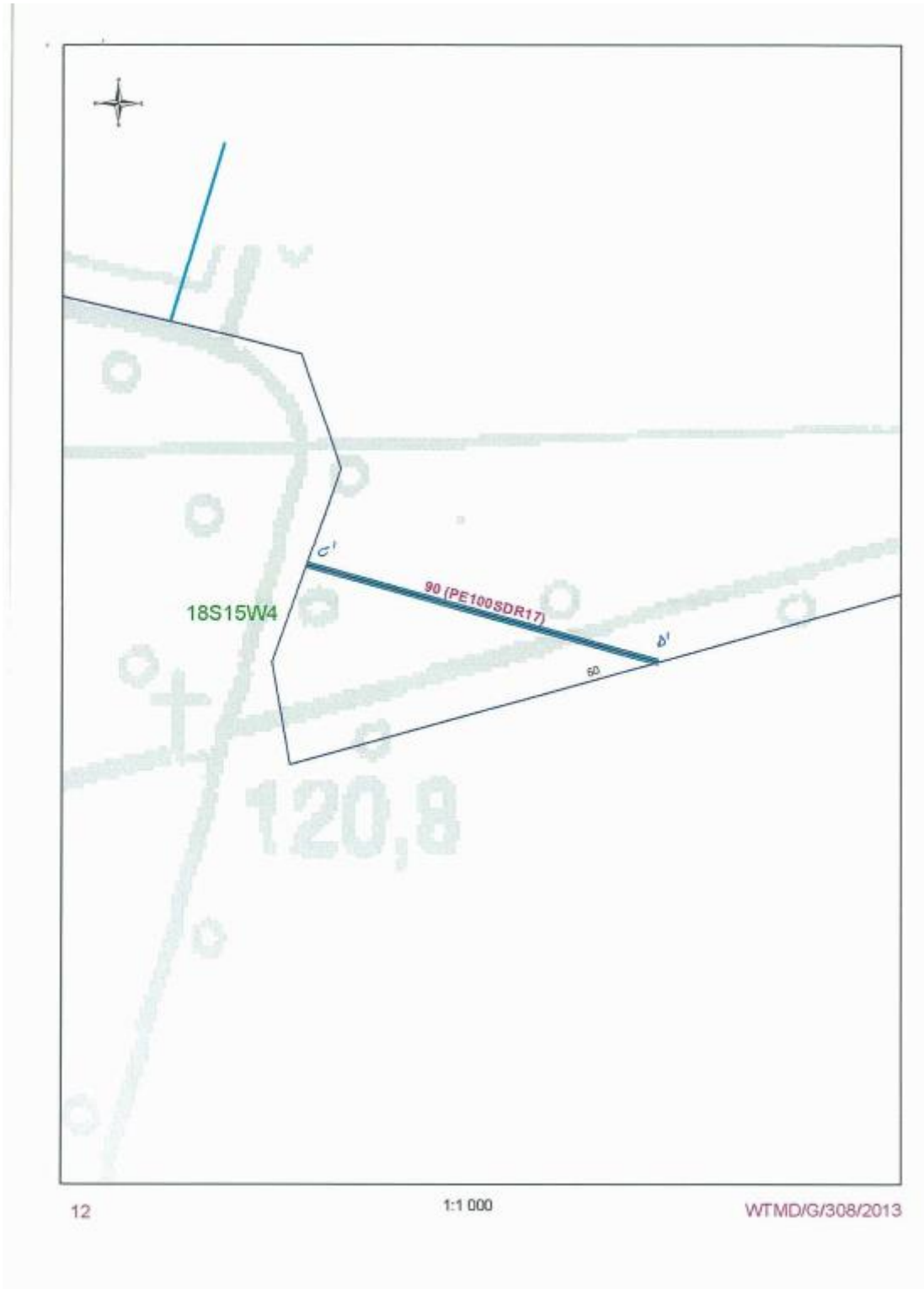


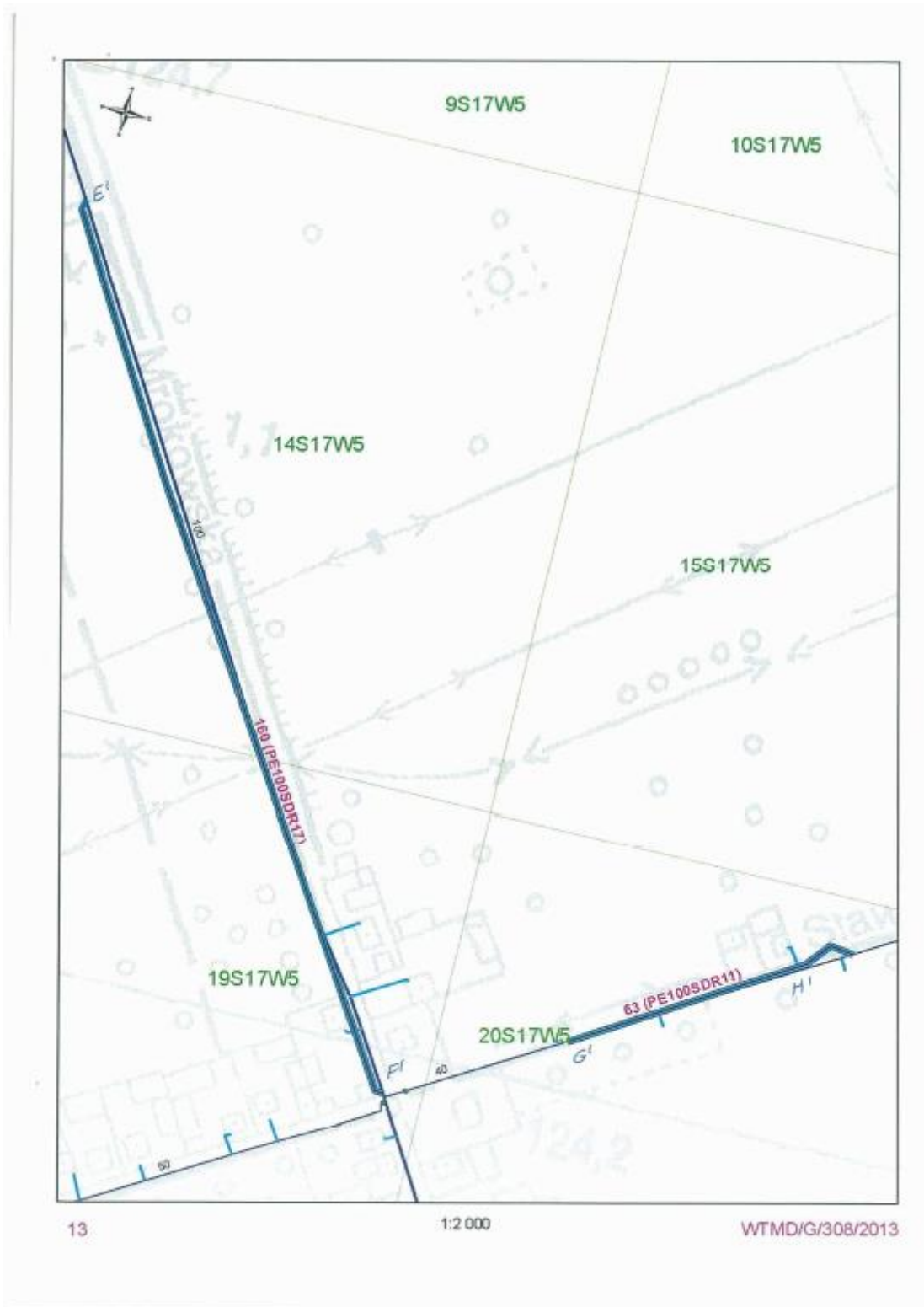














FK-156 616
Mazowiecka Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział Zakład Gazowniczy Radom
ul. Gazowa 11/13, 26-600 Radom
tel. 048 332 41 00, fax 048 360 47 10



Dział Sieci Wysokiego Ciśnienia
tel. 048 48 33 24 375,
fax 048 48 360 47 10

JACOBS Sp. z oo.
AL. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Wasz znak:
Nasz znak: RTW182100 / W10 / 47 / 2013

Radom.22.04..2013

Dot.: warunków technicznych związanych z budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

W odpowiedzi na pismo Mazowiecka Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Radomiu przesyła warunki techniczne na przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia DN300 w miejscach kolizji związanych z budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Z poważaniem

Załączniki
Mapa sytuacyjna
Mapa z kolizją G30
Mapa z kolizją G31
Mapa z kolizją G32

Kierownik
Dział Sieci Wysokiego Ciśnienia
Stacji Gazowych
Witold Orzechowski
Witold Orzechowski

F-06.09.00.01.02

WARUNKI TECHNICZNE
REMONTU / MODERNIZACJI / PRZEBUDOWY / BUDOWY * GAZOCIĄGU
Nr: RTW182000 / W10 / 47/ 2013 z dnia 22.04.2013

OKREŚLONE PRZEZ: ODDZIAŁ ZAKŁAD GAZOWNICZY RADOM

UL.GAZOWA 11/13

26-600 RADOM

w oparciu o DANE TECHNICZNE GAZOCIĄGU ZGŁOSZONEGO DO REMONTU / MODERNIZACJI /
PRZEBUDOWY / BUDOWY *

I. DANE INWESTORA (ZLECENIODAWCY):

JACOBS Sp. Z . o . o.

Al. Niepodległości 58

02-626 WARSZAWA

II. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU:

Rodzaj obiektu: gazociąg / gazociąg z przyłączami / przyłącze / przyłącza *

Lokalizacja:

Miejscowość : Komorniki

Gmina (Dzielnica): Tarczyn

Ulica:

Odcinek:

Jednostka eksploatująca: DZIAŁ SIECI WYSOKIEGO CIŚNIENIA I STACJI GAZOWYCH

Adres: UL. GAZOWA 11/13

26-600 RADOM

III. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU DOCELOWEGO:

- ciśnienie robocze (OP): 5,5 MPa

- maksymalne ciśnienie robocze (MOP): 6,4 MPa

- klasa lokalizacji gazociągu: pierwsza / druga *

- gazociąg:

φ 300 materiał **: STAL L= 40 m odcinek istniejący: A-B.

φ 300 materiał **: STAL L= 70 m odcinek istniejący: C -D.

φ 300 materiał **: STAL L= 520 m odcinek istniejący: E- H.

W związku z budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca zaistniała konieczność przebudowy istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia DN300 CN6,3 MPa :

G30

1. Zdemontować rurę ochronną zamontowaną na gazociągu
2. Wykonać oczyszczenie powierzchni rury przewodowej na odcinku A-B do stopnia czystości SA2,5.

F-06.09.00.01.02

Na powyższe przebudowy należy wykonać projekt i uzgodnić go w Oddziale Zakład Gazowniczy
Radom ul. Gazowa 11/13 Radom.

IV. TECHNOLOGIA BUDOWY:

Wykonanie obiektu metodą: **według opracowanego projektu budowlanego**

- wykopu otwartego
- reliningu * odcinek:
- berstliningu statycznego * odcinek:
- przecisku sterowanego * odcinek:
- inną:

V. PRACE PRZEŁĄCZENIOWE:

Przy opracowywaniu procesu prac przełączeniowych należy uwzględnić poniższe zalecenia:

VI. WYMAGANIA DOTYCZĄCE REALIZACJI:

- VI.1** Gazociągi i przyłącza powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30.07.2001 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U nr 97/01) oraz innym przepisom aktualnie obowiązującym w tym zakresie, a w szczególności normom zakładowym PGNiG S.A., oraz Procedurom i Instrukcją Systemu Zarządzania Jakością MSG sp. z o.o..
- VI.2** Przy projektowaniu i wykonywaniu gazociągów i przyłączy w zakresie wymagań jakościowych w spawalnictwie projektujący i wytwarzający powinni stosować się do instrukcji „Spawalnictwo. Wytoczne MOSD Sp. z o.o. w zakresie spawalniczych wymagań jakościowych przy remontach, modernizacji, przebudowie i budowie stacji gazowych średniego ciśnienia i gazociągów stalowych wykonywanych przez wykonawców zewnętrznych” (IW-06.09.01.12)
- VI.3** Podczas projektowania i realizacji należy przestrzegać obowiązujących w MSG procedur i instrukcji oraz „Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej” zawarte w Z – 06.09.00.01.01
- VI.4** Inne: Przed przystąpieniem do wykonywania prac mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie obiektów czynnej ochrony przeciwkorozyjnej jak np:
 - prace spawalnicze,
 - prace związane z przebudową sieci stalowych na PE,należy powiadomić Koordynatora ds. Ochrony Przeciwkorozyjnej i K-ka Sekcji Ochrony Przeciwkorozyjnej O/ZG Radom.
- VI.5** W/w dokumenty Systemu Zarządzania Jakością są dostępne do wglądu u pełnomocnika SZJ Pana Mariusza Walczyka

F-06.09.00.01.02

VII. WARUNKI FINANSOWANIA:

Koszty wykonania przebudowy i przełączenia gazociągu kolidującego z projektowaną inwestycją poniesie Inwestor.

Po przebudowie odcinki gazociągu zostaną przekazane nieodpłatnie na majątek MSG Oddział Zakład Gazowniczy Radom.

VIII. WAŻNOŚĆ WARUNKÓW:

Warunki Techniczne są ważne do dnia: 22.04.2015 r

Po upływie daty ważności należy wystąpić z wnioskiem o ponowne wydanie Warunków Technicznych.

IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW:

załącznik 1 – wymagania dotyczące dokumentacji projektowej *

załącznik 2 - schemat istniejącego i projektowanego gazociągu wraz z rozmieszczeniem armatury *

załącznik 3 - schemat projektowanego gazociągu wraz z rozmieszczeniem armatury *

załącznik 4 -

załącznik 5 -

Wszelkie zmiany w Warunkach Technicznych może dokonać tylko jednostka wydająca niniejszy dokument na pisemny wniosek strony zainteresowanej.

Mistrz
Sekcja Sieci Wysokiego Ciśnienia
L.2. *Stępnik*
Jakub Mołoda
przygotował

Kierownik
Dział Sieci Wysokiego Ciśnienia
Sieci gazowych
Witold Samochowski

ZASTĘPCA DYREKTORA
Kazimierz Łabęcki
zatwierdził

X. PRZYJĘCIE DO REALIZACJI:

Przyjęto do realizacji według wyżej określonych Warunków Technicznych:

Nazwa firmy / jednostki / działu:

.....

.....

.....

..... data podpis

* - niepotrzebne skreślić

** - materiał: stal / PE 80 SDR 17,6 / PE 80 SDR 11 / PE 100 SDR 17,6 / PE 100 SDR 11 / PA

F-06.09.00.01.02

WARUNKI TECHNICZNE

REMONTU / MODERNIZACJI / PRZEBUDOWY / BUDOWY * GAZOCIĄGU

WT Nr: R120/G/13/2013 z dnia 26.06.2013r.,

OKREŚLONE PRZEZ: Mazowiecka Spółka Gazownictwa sp. z o.o. O/ZG Radom, Rejon
Dystrybucji Gazu Mogielnica ul. Stegny 05-640 Mogielnica

I. DANE INWESTORA (ZLECENIODAWCY): Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie ul. Mińska 25 03-808 Warszawa

II. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU:

Rodzaj obiektu: ~~gazociąg~~ / gazociąg z przyłączami / przyłącze / przyłącza²

Lokalizacja:

Miejscowość: Głuchów, Podole

Gmina: Grójec

Miejscowość: Kopana, Rembertów

Gmina: Tarczyn



Odcinki: przebudowy infrastruktury gazowej kolidującej z projektowanym przebiegiem drogi
ekspresowej S7 na odcinku od m. Głuchów (Obwodnica Grójca) do m. Rembertów:

- **Kolizja nr G50** gazociąg ś/c DN 63 PE w obrębie skrzyżowania z drogą krajową (odcinek A-A1 w miejscowości Głuchów dz. Nr: 207/4, 193/2, 439/3),
- **Kolizja nr G49** gazociąg ś/c DN 63 PE w obrębie skrzyżowania z drogą krajową (odcinek C-C1 w miejscowości Głuchów dz. Nr: 201/5, 201/4, 433/1, 427),
- **Kolizja nr G50 i G 49** gazociąg ś/c DN 315 PE wzdłuż drogi krajowej (odcinek B-B1 w miejscowości Głuchów od dz. Nr 205/1 do dz. Nr 199/8),
- **Kolizja od nr G49 do G 34** gazociąg ś/c DN 300 stal wzdłuż drogi krajowej (odcinki: B1-B2, B3-B4, B5-B6, B7-B8 w miejscowościach: Głuchów – Kopana - Rembertów),
- **Kolizja nr G47** gazociąg ś/c DN 40 stal w obrębie skrzyżowania z drogą krajową (odcinek D-D1 w miejscowości Podole dz. Nr 127/18) oraz gazociąg ś/c DN 80 stal w obrębie proj. skrzyżowania zjazdu z drogi S-7 (odcinek D2-D3 dz. Nr 127/7 i D4-D5 dz. Nr 109/3),
- **Kolizja nr G46, G45, G44** gazociąg ś/c DN 80 stal wzdłuż drogi krajowej i w obrębie skrzyżowania z drogą krajową (odcinek E-E1 w miejscowości Podole od dz. Nr 103/1 do dz. Nr 42/1) oraz gazociąg ś/c DN 40 stal w obrębie projektowanej drogi dojazdowej (odcinek E2-E3),
- **Kolizja nr G43 i G 42** gazociąg ś/c DN ... stal w obrębie skrzyżowania drogi krajowej (odcinek F-F1 w miejscowości Kopana dz. Nr 205/3 oraz przy ciepłarni),

F-06.09.00.01.02

- **Kolizja nr G41** gazociąg ś/c DN 40 PE w obrębie skrzyżowania projektowanej drogi S7 (odcinek G-G1 w miejscowości Kopana naprzeciwko Szkoły Podstawowej w Pamiętce) oraz przyłącze DN 25 PE,
- **Kolizja nr G 39, 38** gazociąg ś/c DN 150 stal w obrębie skrzyżowania projektowanej drogi S7 i w pobliżu stacji redukcyjno- pomiarowej Kopana (odcinek H-H1 w miejscowości Kopana),
- **Kolizja nr G 37, 36, 35** gazociąg ś/c DN 50/40 PE w obrębie projektowanej drogi S7 (odcinek I-I1-I2 w miejscowości Kopana),
- **Kolizja nr G 33** przyłącze ś/c DN 25 PE w obrębie skrzyżowania z projektowanym zjazdem z drogi S7 (odcinek J-J1 w miejscowości Rembertów), punkt red.pom. usytuować w linii ogrodzenia – rozgraniczenia.

Jednostka eksploatująca: RDG Mogielnica

Adres: 05-640 Mogielnica ul. Stegny

III. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU DOCELOWEGO:

- ciśnienie robocze (OP): 320 kPa
- maksymalne ciśnienie robocze (MOP): 500 kPa
- klasa lokalizacji gazociągu: pierwsza / ~~druga~~²

Miejscowość: Głuchów

- gazociąg:

- DN 63 materiał^{**}:PE Lc= ok. **49,0m** - (od punktu **A** do punktu **A1**)
na DN 63 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu
- DN 63 materiał^{**}:PE Lc= ok. **90,0m** - (od punktu **C** do punktu **C1**)
na DN 63 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu
- DN 315 materiał^{**}:PE Lc= ok. **265,0m** - (od punktu **B** do punktu **B1**)
na DN 315 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowość: Podole

- gazociąg:

- DN 40 materiał^{**}:stal Lc= ok. **88,0m** - (od punktu **D** do punktu **D1**)
na DN 63 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu
- DN 80 materiał^{**}:stal Lc= ok. **15,0m** - (od punktu **D2** do punktu **D3**)
na DN 90 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu
- DN 80 materiał^{**}:stal Lc= ok. **15,0m** - (od punktu **D4** do punktu **D5**)
na DN 90 materiał^{**}:PE L= wg opracowanego projektu

2
2

F-06.09.00.01.02

DN 80 materiał^{**}: stal Lc= ok. **495,0m** - (od punktu **E** do punktu **E1**)
na DN 90 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu
DN 40 materiał^{**}: stal Lc= ok. **42,0m** - (od punktu **E2** do punktu **E3**)
na DN 63 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowość: Kopana

- gazociąg:

DN materiał^{**}: stal Lc= ok. **100,0m** - (od punktu **F** do punktu **F1**)
na DN 90 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu
DN 150 materiał^{**}: stal Lc= ok. **106,0m** - (od punktu **H** do punktu **H1**)
na DN 160 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu
DN 50/40 materiał^{**}: PE Lc= ok. **264,0m** - (od punktu **I** do punktu **I2**)
na DN 63 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu

Miejscowości: Głuchów – Kopana – Rembertów

- gazociąg:

DN 300 materiał^{**}: stal Lc= ok. **4100,0m** - (od punktu **B1** do **B2** oraz **B3** do **B4**, **B5** do **B6**, **B7** do **B8**)
na DN 315 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu

- przyłącza:

DN 25 materiał^{**}: PE L= ok. **9,5m** ilość 1 szt. (od punktu **J** do punktu **J1**)
na DN 25 materiał^{**}: PE L= wg opracowanego projektu

- zalecenia dotyczące armatury sieciowej:

Wybudować w nowej lokalizacji:

- od punktu **A** do **A1** (Załącznik nr G50) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE oraz montaż armatury odcinającej,
- od punktu **C** do **C1** (Załącznik nr G49) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu

F-06.09.00.01.02

- od punktu B do B2 oraz B3 do B4, B5 do B6, B7 do B8 (Załączniki od nr G50 do G34) odcinek gazociągu DN 315 PE o długości L = wg opracowanego projektu, uwzględnić montaż armatury odcinającej oraz upustowej w miejscowości Kopana gmina Tarczyn
- od punktu D do D1 (Załącznik nr G47) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu D2 do D3 oraz D4 do D5 (Załącznik nr G47) odcinki gazociągu DN 90 PE o długości L = wg opracowanego projektu,
- od punktu E do E1 (Załącznik nr G46, G45, G44) odcinek gazociągu DN 90 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE oraz montaż armatury odcinającej w punkcie E4 oraz przełączenie przyłączy DN 20 stal w punktach: E5, E7, E8, i gazociągu DN 65 stal w punkcie E6 (przewidzieć montaż armatury odcinającej),
- od punktu E9 do E3 (Załącznik nr G45) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić montaż armatury odcinającej,
- od punktu F do F1 (Załącznik nr G42, G43) odcinek gazociągu DN 90 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE w punkcie F2 oraz montaż armatury odcinającej,
- od punktu H do H1 (Załącznik nr G39, G38) odcinek gazociągu DN 160 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE w punkcie H2 oraz montaż armatury odcinającej,
- od punktu I1 do I2 (Załącznik nr G35, G36) odcinek gazociągu DN 63 PE o długości L = wg opracowanego projektu; uwzględnić włączenie do projektowanego gazociągu DN 315 PE w punkcie I1, montaż armatury odcinającej oraz włączenie przyłącza DN 25 PE w punkcie I2,
 - od punktu J do J1 (Załącznik nr G33) przyłączy DN 25 PE o długości L = wg opracowanego projektu punkt red.pom. usytuować w linii ogrodzenia – rozgraniczenia.

- warunki dodatkowe:

- Zaprojektować schemat prac przełączeniowych gazociągów i przyłączy, z uwzględnieniem zastosowanych materiałów/kształtek.
- Podczas wykonywania prac inwentaryzacyjnych, wyłączone z eksploatacji odcinki gazociągów i przyłączy należy oznaczyć (graficznie) jako nieczynne.

W związku z istniejącą lub planowaną ochroną katodową prowadzoną na stalowej sieci gazowej ZG Radom należy zaprojektować istotne elementy systemu ochrony katodowej wynikające z przebudowy sieci zgodnie z zapisami obowiązującymi w MSG standardów technicznych ST-IGG-0601, ST-IGG-0602:

F-06.09.00.01.02

- od punktu B3 do B4 poprowadzić połączenie drenażowe prądu ochrony katodowej, w punkcie oznaczonym B4 zabudować punkt pomiarowy z wyprowadzonym połączeniem drenażowym z możliwością rozłączania,
- w punkcie B5 zabudować punkt pomiaru potencjału (przyłączenie do gazociągu stalowego DN 300 z pomiarową elektrodą odniesienia,
- w punkcie B7 zabudować punkt pomiaru potencjału (przyłączenie do gazociągu stalowego DN 300 z pomiarową elektrodą odniesienia,
- od punktu D2 do D3 poprowadzić połączenie drenażowe prądu ochrony katodowej, w punkcie oznaczonym D3 zabudować punkt pomiarowy z wyprowadzonym połączeniem drenażowym z możliwością rozłączania,
- od punktu D4 do D5 poprowadzić połączenie drenażowe prądu ochrony katodowej, w punkcie oznaczonym D4 zabudować punkt pomiarowy z wyprowadzonym połączeniem drenażowym z możliwością rozłączania, ponadto punkt pomiarowy powinien być wyposażony w elektrodę pomiarową odniesienia,
- od punktu H do H1 poprowadzić połączenie drenażowe prądu ochrony katodowej, w punkcie oznaczonym H3 zabudować punkt pomiarowy z wyprowadzonym połączeniem drenażowym z możliwością rozłączania, oraz połączenia do konstrukcji stalowych gazociągów wyłączanych z eksploatacji DN 300 oraz DN 150.

IV. TECHNOLOGIA BUDOWY: Wykonawca zobligowany jest do zapewnienia materiałów i kształtek, wykonania podejść do miejsc projektowanych przełączy oraz do wykonania odkrywek montażowych na gazociągach i przyłączach.

Wykonanie obiektu metodą:

wg opracowanego projektu budowlanego

V. PRACE PRZEŁĄCZENIOWE:

Przy opracowywaniu procesu prac przełączy należy uwzględnić poniższe zalecenia:

- Przed przystąpieniem do wykonywania prac mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie obiektów czynnej ochrony przeciwkorozyjnej jak np:
 - prace spawalnicze,
 - prace związane z przebudową sieci stalowych na PE,należy powiadomić Koordynatora ds. Ochrony Przeciwkorozyjnej i K-ka Sekcji Ochrony Przeciwkorozyjnej O/ZG Radom.
- Prace przełączy wykona RDG Mogielnica wraz z uruchamianiem odbiorców (prace przełączy na instalacjach wewnętrznych w budynkach jednorodzinnych wykonuje zleceniobiorca, zaś w budynkach wielorodzinnych (bloki) i w budynkach użyteczności publicznej wykonuje RDG):

Wyłączyć z eksploatacji:

- odcinek gazociągu DN 63 PE ok. 49,0m (A-A1),
- odcinek gazociągu DN 63 PE ok. 90,0m (C-C1),
- odcinek gazociągu DN 315 PE ok. 265,0m (B-B1),

- odcinki gazociągu DN 300 stal ok. 4100,0m (B1-B2, B3-B4, B5-B6, B7-B8),
- odcinek gazociągu DN 40 stal ok. 88,0m (D-D1),
- odcinek gazociągu DN 80 stal ok. 15,0m (D2-D3),
- odcinek gazociągu DN 80 stal ok. 15,0m (D4-D5),
- odcinek gazociągu DN 80 stal ok. 495,0m (E-E1),
- odcinek gazociągu DN 40 stal ok.42,0m (E2-E3),
- odcinek gazociągu DN .. stal ok. 100m (F-F1),
- odcinek gazociągu DN 40 PE ok. 110,0m (G-G1) wraz z przyłączem DN 25 PE ok. 10,0m (G-G2),
- odcinek gazociągu DN 150 stal ok. 106,0m (H-H1),(H1-H2)
- odcinek gazociągu DN 50/40 PE ok. 264,0m (I-I2),
- przyłącze DN 25 PE ok. 9,5m (J-J1),

Nowo - wybudowane odcinki gazociągu i przyłączy połączyć z istniejącą siecią gazową.

W przypadku wykonywania prac przełączeniowych przez podmiot zewnętrzny, schemat wyłączenia gazociągów należy uzgodnić we właściwej terenowo jednostce eksploatacyjnej.

VI. WYMAGANIA DOTYCZĄCE REALIZACJI:

VI.1 Zakres zadania obejmuje wykonanie projektu wraz z przedmiarem i kosztorysem inwestorskim na remont w technologii PE w/w odcinka gazociągu i przyłączy oraz uzyskanie wymaganych uzgodnień, pozwoleń, decyzji, opinii.

Przy projektowaniu i wykonywaniu gazociągów i przyłączy w zakresie wymagań jakościowych w spawalnictwie projektujący i wytwarzający powinni stosować się do instrukcji „Spawalnictwo. Wytoczne MOSD Sp. z o.o. w zakresie spawalniczych wymagań jakościowych przy remontach, modernizacji, przebudowie i budowie stacji gazowych średniego ciśnienia i gazociągów stalowych wykonywanych przez wykonawców zewnętrznych” (IW-06.09.00.12)

VI.2 Gazociągi i przyłącza powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30.07.2001 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U nr 97/01) oraz innym przepisom aktualnie obowiązującym w tym zakresie, a w szczególności normom zakładowym PGNiG S.A. i Standardom Technicznym Izby Gospodarczej Gazownictwa (ST-IGG-0601:2008, ST-IGG-0602:2009, ST-IGG-0501:2009, ST-IGG-0502:2010, ST-IGG-0503:2011, ST-IGG-401:2010, ST-IGG-1001:2011, ST-IGG-1002:2011, ST-IGG-1003:2011, ST-IGG-1004:2011, ST-IGG-1501:2011, ST-IGG-1101:2011)

VI.3 Dla prac budowlanych z wykorzystaniem tworzyw sztucznych obowiązują instrukcje: IW-06.09.00.02 "Sieci gazowe polietylenowe. Projektowanie, budowa, użytkowanie. „ IW-06.09.00.03 „Wytoczne realizacji sieci gazowych z poliamidu w MOZG. wersja I - maj 1994”, IW-06.09.00.04 „ Warunki stosowania łuków segmentowych z polietylenu”.

VI.4 Podczas realizacji zadań(wykonawstwo) należy stosować materiały zgodne z aktualnym „Wykazem Wyrobów zalecanych do stosowania w pracach montażowo - eksploatacyjnych na terenie Mazowieckiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.” - F-08.02.00.00.03

VI.5 Projekt należy uzgodnić w MSG sp. z o. o. OZG Radom

VI.6 Podczas projektowania i realizacji należy przestrzegać obowiązujących w MSG procedur i instrukcji oraz „Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej” zawarte w Z – 06.09.00.01.01

F-06.09.00.01.02

Odnosnie „Wymagań dotyczących dokumentacji projektowej” - Z-06.09.00.01.01 w zakresie wymagań określonych w pkt. 1e: zamiast oświadczenia w formie aktu notarialnego o ustanowieniu na rzecz przedsiębiorstwa gazowniczego i jego następców prawnych nieodpłatnego prawa użytkowania na czas eksploatacji sieci gazowej dla pasa gruntu pod którym zostanie ułożona sieć gazowa należy wymagać oświadczenia w formie aktu notarialnego o ustanowieniu na rzecz przedsiębiorstwa gazowniczego i jego następców prawnych nieodpłatnego prawa **służebności przesyłu** na czas nieokreślony dla pasa gruntu pod którym zostanie ułożona sieć gazowa, jeżeli sieć gazowa zlokalizowana jest na terenie działek będących własnością prywatną. W razie braku możliwości uzyskania służebności przesyłu dopuszcza się, za każdorazową zgodą Dyrektora O/ZG Radom, uzyskanie innego dokumentu potwierdzającego ograniczone prawo rzeczowe, bądź stosownej decyzji administracyjnej.

VI.7 Inne: W fazie przeprowadzania prac inwentaryzacyjnych dla planowanego remontu lub modernizacji sieci gazowej, jednostka projektowa dokonuje kwalifikacji przyłączy pod kątem statusu „przyłącza niewykorzystywanego” zgodnie z instrukcją IW-06.04.00.03

VI.8 W/w dokumenty Systemu Zarządzania Jakością są dostępne do wglądu u K-ka Sekcji Zarządzania Technicznego Pana Jacka Kochowskiego.

VII. WARUNKI FINANSOWANIA:

Koszty przebudowy pokrywa: inwestor

VIII. WAŻNOŚĆ WARUNKÓW:

Warunki Techniczne są ważne do dnia: **26.06.2015 r.**

Po upływie daty ważności należy wystąpić z wnioskiem o ponowne wydanie Warunków Technicznych.

IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW:

załącznik 1 - schemat przebiegu gazociągu wraz z rozmieszczeniem armatury – mapki szt

Wszelkie zmiany w Warunkach Technicznych może dokonać tylko jednostka wydająca niniejszy dokument na pisemny wniosek strony zainteresowanej.

Maria Jakubowska

.....
przygotował

STARSZY MISTRZ
Rejon Dystrybucji Gazu Mogielnica
określił
Maria Jakubowska

KIEROWNIK
Rejon Dystrybucji Gazu Mogielnica
Adam Krzyżewski
.....
zatwierdził

X. PRZYJĘCIE DO REALIZACJI:

Przyjęto do realizacji według wyżej określonych Warunków Technicznych:

Nazwa firmy / jednostki / działu:

.....
data

.....
podpis

* - niepotrzebne skreślić

** - materiał: stal / PE 80 SDR 17,6 / PE 80 SDR 11 / PE 100 SDR 17,6 / PE 100 SDR 11 / PA

e-Kancelaria 2010



260000032304
m.Kancelaria 2010



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
tel. 22 667 39 00, faks: 22 667 37 48

Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy
ul. Stęgny, 05-640 Mogielnica
tel. 48 663 51 42, faks 48 663 53 60
maria.jakubowska@warszawa.psgaz.pl

Pan Janusz Skiba
Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Wasz znak:
Nasz znak: RRM/R120/W 685 /2013

Mogielnica, 10.12.2013

Dot.: rozszerzenia warunków technicznych nr R120/G13/2013r z dnia 26.06.2013 o dodatkowe kolizje z siecią gazową.

Szanowni Państwo,

Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy po zapoznaniu się z pismem JACOBS/S174/272/DC/670/2013 oraz załączonymi planami sytuacyjnymi informuje, że aneks do warunków technicznych nr R120/G13/2013 zostanie opracowany po dostarczeniu aktualnego planu sytuacyjnego KM 27 + 600 – 28+00 S-7 (dot. Rys. nr 3) z zainwentaryzowaną trasą sieci gazowej po przebudowie. Nadmieniamy, że w 2013r. gazociąg DN 80/40 stal wraz z przyłączami w miejscowości Podole został przebudowany w nowej lokalizacji i technologii oraz została wykonana inwentaryzacja. W związku z powyższym proszę o podanie propozycji przebudowy sieci gazowej z uwzględnieniem aktualnego jej usytuowania.

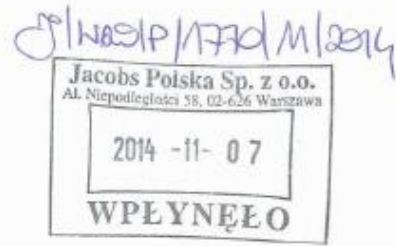
Osoba do kontaktu:

Maria Jakubowska

Tel. 602-504-017

Z powiastaniem
KIEROWNICZKIEM
Rejon Dystrybucji Gazu w Mogielnicy
Bartosz Szymaheld

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. Kasprzaka 26, 01-224 Warszawa
Oddział w Warszawie, ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XI Wydział Gospodarczy KRS
NIP 526 24 96 411, REGON 142735519, Kapitał Zakładowy: 10 454 205 500 zł
www.psgaz.pl



26000013841
Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
ul. Krucza 8/14, 00-537 Warszawa
tel. 22 667 39 00, faks 22 667 37 46

Zakład w Radomiu
Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym
Sekcja Stacji Gazowych
i Sieci Wysokiego Ciśnienia
ul. Gazowa 11/13, 26-600 Radom
tel. 48 332 43 33, faks 48 360 47 10
sekretariat.owzr@warszawa.psgaz.pl

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02 – 626 Warszawa

Wasz znak:

Nasz znak: RIS4608150523/U10/83/JM/2014

Radom 28.10.2014 r.

Dot.: uzgodnienia skrzyżowania gazociągu w/c DN 300, PN 6,3 MPa z drogą ekspresową S7 na odcinku „południowa obwodnica Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 20.10.2014 r. Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie, Zakład w Radomiu informuje, że załączony projekt skrzyżowań gazociągu DN 300, PN 6,3 MPa z projektowaną drogą ekspresową S7 na odcinku: południowa obwodnica Warszawy do obwodnicy Grójca uzgadnia na następujących warunkach:

- Kolizja G30 – przesunąć miejsce włączenia projektowanego odcinka gazociągu w kierunku północnym poza istniejącą rurę osłonową,
- Kolizja G32 – przesunąć miejsce włączenia projektowanego odcinka gazociągu w kierunku południowym, aby miejsce włączenia nie znajdowało się w rowie, zamontować rurę osłonową o średnicy $\varnothing 500$.

Warunki techniczne z 22.04.2013 r. dotyczące służebności przesyłu zachowują ważność.

Prace ziemne przy skrzyżowaniu z gazociągiem wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót powiadomić Zakład w Radomiu celem odbioru prac. Jednocześnie informujemy, że gazociąg wysokiego ciśnienia posiada czynną ochronę katodową. Opracować projekt skrzyżowania gazociągu z budowaną drogą ekspresową w rzucie poprzecznym i uzgodnić w Zakładzie w Radomiu. Powyższe uzgodnienie traci ważność po upływie dwóch lat od daty wystawienia.

Z poważaniem:

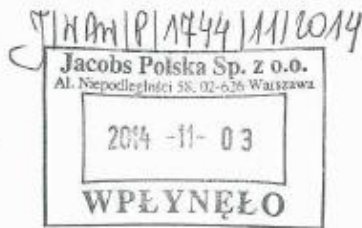
KIEROWNIK
Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym

Załączniki:

Katarzyna Kowalska

1. Koncepcja programowa „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. M. Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa
Oddział w Warszawie, ul. Krucza 8/14, 00-537 Warszawa
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS
NIP 525 24 96 411, REGON 142739019, Kapszał Zakładowy: 10 454 206 550 zł
www.psgaz.pl



POLECONY



290000250043
e-Kancelaria 2010

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
tel. 22 667 39 00, faks 22 667 37 46

Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym
Sekcja Ewidencji Majątku i Uzgodnień
tel. 22 667 32 07
faks 22 667 35 78
pawel.bienkowski@warszawa.psgaz.pl
adres korespondencyjny:
Al. Jerozolimskie 179, 02-222 Warszawa

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Wasz znak: JACOBS/S174/272/DC/1007/2014
Nasz znak: OIU/1190/2014

Warszawa, 24.10.2014

Dot.: zadania PT. „Budowa Południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od Węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Szanowni Państwo,

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie, Sekcja Ewidencji Majątku i Uzgodnień w odpowiedzi na Państwa pismo informuje, że na etapie koncepcji PSG Sp. z o.o. nie opiniuje projektów sieci gazowej.

Z poważaniem

SEKCYJA EVIDENCJI MAJĄTKU I UZGODNIEŃ
Halina Śmierczalska

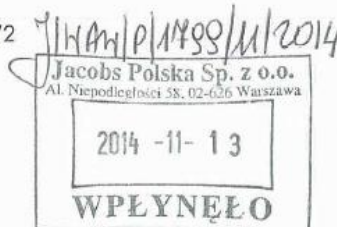
Zał. Koncepcja szt.1



Rembelszczyzna, 2014-11-05

2014-156911

OR-DL.410.39.2014/2



JACOBS POLSKA SP. Z O.O.
AL. NIEPODLEGŁOŚCI 58
02-626 WARSZAWA

Dotyczy: Opinii w zakresie koncepcji programowej „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo znak JACOBS/S174/272/DC/1004/2014 z dnia 20.10.2014 Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Rembelszczyźnie informuje, że pozytywnie opiniuje zaproponowaną w koncepcji trasę przebudowy gazociągu wysokiego ciśnienia DN400 MOP 5,5 MPa relacji Mory – Wola Karczewska przedstawioną na planie sytuacyjnym, w związku z budową drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Informujemy również, że do przedstawionej koncepcji GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Rembelszczyźnie zgłasza następujące uwagi:

1. W punkcie 5.1 należy wprowadzić długość odcinka gazociągu przewidzianą do likwidacji, zgodną z planem sytuacyjnym stanowiącym rys. 2 do przestanej koncepcji.
2. W punkcie 5.1 i na planie sytuacyjnym należy zmienić średnicę rury osłonowej z DN500 na DN600. Zastosowanie rury DN500 uniemożliwiłoby wprowadzenie rury przewodowej z płozami dystansowymi.
3. W punkcie 5.1.1 należy zamienić normę na rury PN-EN 10208-2:2011 na normę PN-EN ISO 3183:2012 oraz należy wskazać, że rury będą klasy PSL2.
4. W punkcie 5.1.1 należy podać, iż powłoki ochronne rur powinny być zgodne z PN-EN ISO 21809-1:2011.

Dokument w postaci elektronicznej opatrzony został bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu

Operator Gazociągów Przesyłowych
GAZ-SYSTEM S.A.
Oddział w Rembelszczyźnie
ul. Jana Kazimierza 578, 05-126 Nieporęt,
Rembelszczyzna
tel. 22 767 08 01; faks 22 767 09 52

Adres Siedziby
ul. Mszczonowska 4
02-337 Warszawa
tel. 22 220 18 00; faks 22 220 16 06

Zarząd Spółki
Prezes Zarządu: Jan Chodam
Wiceprezes Zarządu: Dariusz Bogdan
Członek Zarządu: Wojciech Kowalski, Sławomir Śliwiński

Kapitał Zakładowy: 3 771 990 842 PLN Kapitał Wpłacony: 3 771 990 842 PLN Konto: mBank S.A. Nr 55 1140 1977 0000 5803 0100 6001 Numer KRS: 0000264771, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego NIP: 527-243-20-41 REGON: 015716698-00022 www.gaz-system.pl

5. W punkcie 5.1.1 należy poprawić datę i nazwę Rozporządzenia na: „Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie”.
6. W punkcie 5.1.3 należy przywołać wymagania podane w warunkach technicznych 20-2013 w punkcie 2.3 i 2.4 i wymagania w standardzie technicznym ST-IGG-0601:2012. Należy wykreślić dokument ST-G-002:2008.
7. W punkcie 5.1.5 należy dokument ST-G 002:2008 zastąpić dokumentem PK-KD-W01

Na etapie projektu budowlanego należy wystąpić do GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Rembelszczyźnie z prośbą o zaktualizowanie warunków technicznych wydanych dla niniejszej przebudowy.

Po naniesieniu zmian koncepcję programową należy ponownie przesać do GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Rembelszczyźnie w celu uzgodnienia.

Oddział w Rembelszczyźnie
Zastępca Dyrektora

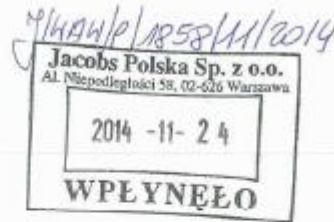
Krzysztof Kalinowski

Załączniki:

1. Koncepcja programowa „Budowa drogi ekspresowej S7”.



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
tel. 22 667 39 00, faks 22 667 37 46



Zakład w Radomiu
ul. Gazowa 11/13, 26-600 Radom
tel. 48 332 43 33, faks 48 360 47 10
sekretariat.owzr@warszawa.psgaz.pl

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Wasz znak: JACOBS/S174/272/DC/1005/2014
Nasz znak: RTMD/PSK/314/2014

Radom, 20.11.2014r

Dot.: wstępnego uzgodnienia dokumentacji projektowej dotyczącej koncepcji przebudowy gazociągów średniego ciśnienia kolidujących z budową drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Szanowni Państwo,

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Warszawie Zakład w Radomiu, po zapoznaniu się z dokumentacją projektową dotyczącą koncepcji przebudowy gazociągów średniego ciśnienia kolidujących z budową drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca, informuje, że nie dokonuje wstępnych uzgodnień koncepcji przebudowy sieci gazowej. Uzgodnieniu podlega jedynie dokumentacja projektowa zawierająca ostateczną wersję zaprojektowanej sieci gazowej wraz z niezbędnymi pozwoleniami, uzgodnieniami, decyzjami, warunkami technicznymi oraz spełniająca przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej poz. 462 z dn. 25.04.2012r. „w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego”.

W związku z powyższym przedstawiona przez Państwa dokumentacja na przebudowę sieci gazowej nie może być uzgodniona.

W przypadku pytań lub wątpliwości proszę o kontakt z osobą:
Iwona Walewska tel. 48 332 4343.

Z poważaniem


Selekcja Ewidencji, Licencji i Uzgodnień
Iwona Walewska

- verte -

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. M. Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa
Oddział w Warszawie, ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XI Wydział Gospodarczy KRS

Załączniki :

1. Koncepcja programowa – „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”. Przebudowa sieci gazowej – dwa egz.

Do wiadomości :

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



Orange Polska S.A.
Dostarczanie i Serwis Usług
Wydział Ewidencji i Zarządzania
Danymi o Infrastrukturze 3- Warszawa
ul. Brzeska 24, 03-737 Warszawa
tel.: 22 664 32 72

JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

WT Orange S
Typ: Obraz JP
Rozmiar: 532
Wymiary: 165

Warszawa, 25 wrzesień 2014 r.

Numer pisma: 56955/TODDRA/P/2014

Temat: techniczne warunki na przyłączenie do sieci telefonicznej, Obwodu Utrzymania Autostrad - ZAMIENIE przy południowym wylocie z Warszawy drogi ekspresowej S-7.

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na Państwa pismo informujemy, że aktualizujemy warunki techniczne wydane pismem nr TOTTCSAU/WK.211-WT25393/13 z dnia 10 października 2013 r. roku, których aktualna treść brzmi następująco: Celem przyłączenia w/w obiektu do sieci telekomunikacyjnej należy zaprojektować:

- Przyłączyć 1 otworowej kanalizacji teletechnicznej do projektowanego obiektu z nawiązaniem do istniejącego ciągu kanalizacji rozdzielczej TP, przebiegającego w ulicy Karczunkowskiej.
- kanalizację kablową budować z rur PCW 110 oraz z zastosowaniem studni kablowych typu SKR-1,
- studnie kablowe projektować wyposażone w pokrywy zewnętrzne, z układem zasuwowo-ryglowym, blokowanym zamkiem typu Abloy oraz przystosowane do zamontowania czujników systemu elektronicznego monitorowania elementów sieci,
- wejścia projektowanej kanalizacji PCW do budynków należy zabezpieczyć zestawami uszczelniającymi TDUX.

Niniejsze warunki wydaje się dla celów projektowych i nie stanowią one zobowiązania Orange Polska S.A. do wykonania przyłączenia do sieci teletechnicznej. Przyłączenie do sieci telekomunikacyjnej może być zrealizowane wyłącznie na podstawie wcześniej zawartej umowy przyłączeniowej z Orange Polska S.A.

Jeżeli inwestor zainteresowany jest korzystaniem z usług Orange Polska S.A., to informację w tej sprawie może uzyskać w Dostarczaniu Rozwiązań dla Biznesu Wydziale Zarządzania Inwestycjami i Rozwojem Infrastruktury, e-mail: Jarema.Serafin@orange.com

W przypadku realizacji prac projektowych przez Klienta należy projektowane trasy i lokalizacje urządzeń telekomunikacyjnych uzgodnić na ZUDP, a następnie wraz z projektem wykonawczym złożyć do uzgodnienia i zatwierdzenia przez Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3- Warszawa ul. Brzeska 24.

Szczegółowe dane techniczne zostaną udzielone w Wydziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3- Warszawa przy ul. Brzeskiej 24 w Warszawie (sprawę prowadzi Wojciech Kobyliński, tel. 22 664-32-72).

Wewnętrzne instalacje telefoniczne w planowanych obiektach, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12.03.2009 r. (Dz.U. Nr 56 poz. 461), należy wybudować w ramach własnej inwestycji. Sieć wewnętrzna, powinna być sprowadzona do punktu styku z zaprojektowanym przyłączem zewnętrznym. Musi spełniać przepisy techniczno - budowlane i wymagania UKE, dotyczące minimalnej przepływności łączy. Należy ją zrealizować z zastosowaniem kabli teleinformatycznych.

Przedmiotowe warunki są ważne przez okres sześciu miesięcy od daty wydania.

Przed rozpoczęciem prac przy i na urządzeniach telekomunikacyjnych Inwestor ma obowiązek pisemnie wystąpić, przynajmniej z 30 dniowym wyprzedzeniem, o wyznaczenie upoważnionego przedstawiciela Orange Polska S.A celem sprawowania nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną sieci teletechnicznej. Pismo należy kierować na poniższy adres:

Orange Polska S.A.
Dostarczanie i Serwis Usług
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1- Warszawa
ul. Brzeska 24, 03-737 Warszawa

Orange Polska S.A. nie bierze odpowiedzialności za wszelkie działania Inwestora podjęte w związku z przedmiotową inwestycją.

Z poważaniem



Wojciech Kobyliński



Orange Polska S.A.
Dostarczanie i Serwis Usług
Wydział Ewidencji i Zarządzania
Danymi o Infrastrukturze 3 - Warszawa
ul. Brzeska 24, 03-737 Warszawa
tel.: 22 664 32 72

JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Warszawa, 25 września 2014 r.

Numer pisma: 57019/TODDRA/P/2014

Temat: techniczne warunki na przebudowę sieci telekomunikacyjnej Orange Polska S.A. kolidującej z planowaną budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od Węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na wystąpienie z dnia 23-09-2014 roku informujemy, że aktualizujemy warunki techniczne wydane pismem nr TODDRA/WK.211-WT25392/13 z dnia 10 października 2013 roku, których aktualna treść brzmi następująco: Projektowana inwestycja koliduje z istniejącą doziemną siecią teletechniczną eksploatowaną przez Orange Polska S.A. W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przebudowę istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

1. Wykonać przebudowę urządzeń podziemnych i nadziemnych (istniejąca kanalizacja kablowa wraz z kablami w niej przebiegającymi oraz linie słupowe), będące własnością Orange Polska S.A. poza obszarem kolizji, tak aby studnie kablowe, kanalizacja i słupy telekomunikacyjne znalazły się poza obszarem projektowanych jezdni. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r.;
2. Przełożenie doziemnych urządzeń telekomunikacyjnych zaprojektować zgodnie z normą ZN-96/TPSA-027 i powiązanych z nią Normami lub ich zaktualizowanymi odpowiednikami możliwie bez przerw w łączności – kable miedziane zrównoleglic na obszarze występowania kolizji, zaś w przypadku kabli światłowodowych – maksymalnie zminimalizować przerwy w łączności;
3. W miejscach skrzyżowań z jezdnią doziemne kable telekomunikacyjne należy zabezpieczyć rurą ochronną grubościenną przez całą szerokość jezdni.
4. Przebudowywaną sieć należy projektować na terenie, który jest własnością gestora drogi. W przypadku, gdy nie będzie takiej możliwości i sieć zostanie zaprojektowana na gruntach osób trzecich, Inwestor zobowiązany jest zapewnić zgodę właściciela działki na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej oraz

- dostęp do infrastruktury w celu jej konserwacji i utrzymania na rzecz Orange Polska S.A. Zobowiązany jest również do pokrycia jej kosztów. W przeciwnym razie wszelkie roszczenia osób fizycznych i prawnych z tytułu posiadania sieci na gruntach osób trzecich będą obciążały Inwestora;
5. Ponadto informujemy, że na obszarze objętym przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym istnieje prawdopodobieństwo występowania nie zinwentaryzowanych urządzeń teletechnicznych. Jeżeli w trakcie wizji lokalnej, dokonywanej przez projektanta, zostaną stwierdzone różnice pomiędzy danymi otrzymanymi z Orange Polska S.A a stanem w terenie, należy je niezwłocznie zgłosić do Orange Polska S.A., uzgodnić z właścicielem urządzeń teletechnicznych (sieci) oraz ująć w projekcie przebudowy;
 6. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy uwzględnić regulację poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej doziemnej z zachowaniem normatywnego przykrycia, w stosunku do projektowanej niwelety.
 7. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej przez ZUDP dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez Orange Polska S.A. projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach + płyta CD) i budowlany (w 1 egzemplarzu + płyta CD) proszę składać do zatwierdzenia w Wydziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Warszawa, ul. Brzeska 24.
 8. Opracowany projekt powinien zawierać szczegółowe dane, dotyczące zakresu sieci telekomunikacyjnej planowanej do wybudowania w pasie drogowym: nr projektu lub jego tytuł, obmiar sieci oraz wyszczególnienie ilości i rodzaju urządzeń kubaturowych znajdujących się w pasie drogowym, przekazywane do właścicieli i zarządców dróg w celu otrzymania Decyzji na zajęcie pasa drogowego;
 9. Dokumentacja projektowa powinna zostać sporządzona i sprawdzona przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia do projektowania infrastruktury telekomunikacyjnej, zgodnie z wymaganiami przepisów Prawa Budowlanego, a także zawierać oświadczenie, o którym mowa w Ustawie Prawo Budowlane, art. 20, pkt 4.;
 10. Dane techniczne potrzebne do opracowania projektu przebudowy kanalizacji, kabli miedzianych, linii światłowodowych zostaną udzielone w Wydziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3 - Warszawa przy ul. Brzeskiej 24, 03-737 Warszawa – dane dotyczące linii światłowodowych: Michał Frączkiewicz tel. 22 666-06-77 lub Grzegorz Łysiak tel. 22 664-03-83; dane dotyczące kanalizacji i kabli miedzianych: Wojciech Kobylirski tel. 22 664-32-72; Artur Kok tel. 22-666-00-43 - we wtorki i czwartki w godzinach 9.00 – 15.00. Przekazane dane nie zwalniają projektanta od dokonania wizji lokalnej w terenie.
 11. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi oraz zatwierdzonym i uzgodnionym z Orange Polska S.A. projektem, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych Orange Polska S.A.
 12. Na etapie opracowywania projektu wykonawczego w przypadku stwierdzenia, w trakcie wizji lokalnej, występowania w kanalizacji telekomunikacyjnej kabli należących do innych operatorów należy wystąpić do poszczególnych firm o wydanie technicznych warunków przebudowy kabli będących ich własnością. W przypadku uzyskania informacji o rezerwacjach miejsca w kanalizacji Orange Polska S.A. pod budowę planowanej sieci należy wystąpić do wskazanych operatorów alternatywnych w celu potwierdzenia realizacji ich inwestycji i dokonania odpowiednich ustaleń (Warunki Techniczne na przebudowę). Uzyskane dokumenty formalne należy dołączyć do projektu, a narzucone rozwiązania techniczne uwzględnić w opracowanej dokumentacji.
 13. W związku z tym, że zajętość kanalizacji teletechnicznej może ulec zmianie w okresie od dnia wydania niniejszych warunków do czasu rozpoczęcia przebudowy infrastruktury Orange Polska S.A., Inwestor zobowiązany jest do przebudowy wszystkich kabli znajdujących się w kanalizacji teletechnicznej objętej niniejszymi warunkami technicznymi wg stanu z dnia przekazania Inwestorowi placu budowy.
 14. Koszty projektu, przełożenia, zabezpieczenia doziemnych urządzeń teletechnicznych wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzeń liniowych przy zachowaniu dotychczasowych

właściwości użytkowych i parametrów technicznych oraz strat wynikłych z tytułu awarii związanych z przebudową, pokrywa naruszający stan istniejący;

15. Roboty budowlane – montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w budownictwie telekomunikacyjnym. Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmę:

- Firma Partnerska Teltech Sp. z o.o. (ul. Bartłomieja 2, 02 – 683 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz Orange Polska S.A posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych;

Orange Polska S.A. zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac związanych z budową lub przebudową sieci, gdy jako wykonawca wskazany będzie podmiot, który w okresie ostatnich 24 miesięcy wyrządził dla Orange Polska S.A. szkodę poprzez niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy dotyczącej sieci Orange Polska S.A. lub z którym w tym okresie Orange Polska S.A. rozwiązała taką umowę lub odstąpiła od niej z winy tego wykonawcy;

16. Dla prac polegających na przebudowie obiektów budowlanych linii telekomunikacyjnych należy powołać Inspektora Nadzoru zgodnie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury Dz. U. Nr 138 poz. 1554, § 2.1 punkt 12 z dnia 04 grudnia 2001r. oraz z wymogami ustawy Prawo Budowlane art. 18 punkt 1-5;
17. Inwestor zobowiązany jest przed rozpoczęciem prac, których dotyczą niniejsze Warunki Techniczne pisemnie wystąpić z 14 dniowym wyprzedzeniem o formalne przekazanie placu budowy (spisanie protokołu przekazania placu budowy). Orange Polska S.A. wskaże upoważnionego przedstawiciela w celu sprawowania odpłatnego nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną infrastruktury teletechnicznej oraz dokonania odpłatnego odbioru końcowego. Inwestor zobowiązany jest zgłosić do Orange Polska S.A prace min. na 14 dni robocze przed przystąpieniem do robót. Szczegóły dotyczące prowadzenia nadzorów i odbiorów końcowych oraz cennik tych usług można znaleźć na www.orange.pl/wniosek nadzor. Wykonywanie prac na sieci Orange Polska S.A. bez zgłoszenia jest naruszeniem własności Orange Polska S.A i będzie zgłaszane organom ścigania! Zawiadomienie o terminie rozpoczęcia prac należy kierować na adres:

Orange Polska S.A.

Dostarczanie i Serwis Usług

Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1- Warszawa

ul. Brzeska 24, 03-737 Warszawa

Zgłoszenie powinno zawierać m.in.:

- informacje o wykonawcy robót
- certyfikat jakości z serii ISO 9000 lub inny równoważny dokument wydany przez podmiot uprawniony do kontroli jakości w zakresie robót budowlanych;
- uprawnienia kierownika budowy oraz aktualny wpis do Izby Inżynierów,
- harmonogram robót,
- jeden komplet dokumentacji projektowej (wraz z kopią zatwierdzenia projektu przez Orange Polska S.A. oraz kopią pozwolenia na budowę),
- inne dokumenty określone na etapie projektowania.

Opłaty za świadczony nadzór nalicza się od chwili przybycia na plac budowy przedstawiciela Orange Polska S.A zgodnie z przekazanym zawiadomieniem Inwestora do chwili zakończenia robót wymagających nadzoru. Opłaty naliczane są za cały okres pobytu przedstawiciela Orange Polska S.A Potwierdzeniem sprawowania nadzoru jest Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego. Przedmiotowy dokument podpisują przedstawiciele Orange Polska S.A i Inwestora. W przypadku odmowy podpisania przez przedstawiciela Inwestora Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego Orange Polska S.A. zastrzega sobie

prawo jednostronnego podpisania dokumentu. Przedstawiciel Orange Polska S.A wskazuje w Protokole Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego przyczynę odmowy podpisania dokumentu przez przedstawiciela Inwestora. Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego jest podstawą naliczenia opłat za sprawowanie odpłatnego nadzoru.

Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury Orange Polska S.A. należy zgłosić do odbioru zgodnie z ustawą Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994r. art. 3, pkt 14, co najmniej 14 dni przed planowanym odbiorem;

18. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres sześciu miesięcy od dnia ich wydania.

Z poważaniem



Wojciech Kobylński

netia.pl t +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
f +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



Netia SA
02-822 Warszawa, ul. Poleczki 13

Adres do korespondencji:
Netia SA
Dział Utrzymania Usług
Okręg Centralno - Wschodni
02-677 Warszawa, ul. Taśmowa 7A
tel. +48 22 352 2000
fax +48 22 352 2849

JACOBS POLSKA sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02 - 626 WARSZAWA
Tel.: (22) 564 0600
Fax.: (22) 564 0601
kontakt: G. Giermakowski tel. 601 315 430

Nasz znak: **DUU-E-C-14-166-LK**
Wasz znak:

26.09.2014

WARUNKI TECHNICZNE

Dotyczy: Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „LOTNISKO” na POW do obwodnicy GRÓJCA

W odpowiedzi na Państwa pismo firma Tel-Gis w imieniu Działu Utrzymania Usług Netia SA informuje, że projektowana inwestycja – koliduje z siecią Netii, w związku z tym konieczna jest przebudowa naszej sieci teletechnicznej w miejscach kolizji.

Szczegółowe warunki techniczne przebudowy sieci Netia SA:

Sieć teletechniczna NETII koliduje z planowaną inwestycją; w celu usunięcia kolizji należy przebudować kolidujące odcinki sieci teletechnicznej NETII poza obszar kolizji; przebudowa wymagać będzie ingerencji w istniejące kable miedziane rozdzielcze i światłowodowe oraz dokonanie na nich przerw w transmisji;

Dla dokładnego określenia przebiegu sieci teletechnicznej Netii należy wykonać przekopy kontrolne, a następnie w miejscach wymaganych przebudowy oraz zabezpieczeń odsłonić sieć teletechniczną i przebudować oraz zabezpieczyć zgodnie z obowiązującymi normami;



Informujemy że, w obszarze kolizji znajdują się następujące elementy sieci teletechnicznej NETII:

węzeł WD-3

Rurociąg kablowy 14-otworowy z rur RHDPE Ø40/3.7

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kanalizacja kablowa pierwotna 2-otworowa z rur DVK Ø110/95

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kanalizacja kablowa pierwotna 6-otworowa z rur DVK Ø110/95

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kanalizacja kablowa wtórna 4x 4-otworowa z rur RHDPE Ø32/2.9

- kolidujący odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel miedziany lokalizacyjny typu XzTKMXpw 5x4x0.8

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kable miedziane rozdzielcze typu XzTKMXpw

- R.DFA/01-02/10x4x0.5 [istniejący odcinek do przebudowy ~150m];

Kabel FO WARSH002K-05 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~4000m relacji:
mufa WARS-MF00166 [Puławska/Baletowa] – mufa WARS-MF00165 [Karczunkowska/Postępu];
- odcinek technologiczny kabla ~4500m relacji:
mufa WARS-MF00165 [Karczunkowska/Postępu] – mufa LESA-MF00002 [Słoneczna 149 Lesznowola];

Kabel FO WARSH002K-55 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~2800m relacji:
mufa WARS-MF00354 [Puławska/Karczunkowska] – mufa WARS-MF00353 [Karczunkowska /Postępu];
- odcinek technologiczny kabla ~1200m relacji:
mufa WARS-MF00353 [Karczunkowska/Postępu] – mufa LESA-MF00018 [Postępu 110 Zgorzała];

Kabel FO WAWBB696K-01 24J typu Z-XXOTKtsFtl

- odcinek technologiczny kabla ~200m relacji:
mufa WARS-MF00353 [Karczunkowska/Postępu] – obiekt WAWBB696 [LUGRA Karczunkowska 172];

Kabel FO LESAB005K-01 12J typu Z-XOTKtsdp

- odcinek technologiczny kabla ~1200m relacji:
mufa WARS-MF00081 [Karczunkowska/tory PKP] – mufa LESA-MF00010 [Dawidowska 10 Zamienie];

węzeł WD-6, WD-6a

Rurociąg kablowy 14-otworowy z rur RHDPE Ø40/3.7

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel miedziany lokalizacyjny typu XzTKMXpw 5x4x0.8

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel FO WARSH002K-05 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~4500m relacji:
mufa WARS-MF00165 [Karczunkowska/Postępu] – mufa LESA-MF00002 [Słoneczna 149 Lesznowola];

netia.pl t +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
f +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



Kabel FO WARSH002K-55 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~3200m relacji:
mufa LESA-MF00018 [Postępu 110 Zgorzała] – mufa LESA-MF00017 [Słoneczna 149 Lesznowola];

węzeł WD-7

Rurociąg kablowy 14-otworowy z rur RHDPE Ø40/3.7

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel miedziany lokalizacyjny typu XzTKMXpw 5x4x0.8

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel FO WARSH002K-05 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~4500m relacji:
mufa WARS-MF00165 [Karczunkowska/Postępu] – mufa LESA-MF00002 [Słoneczna 149 Lesznowola];

Kabel FO WARSH002K-55 72J typu Z-XOTKtsd

- odcinek technologiczny kabla ~3200m relacji:
mufa LESA-MF00018 [Postępu 110 Zgorzała] – mufa LESA-MF00017 [Słoneczna 149 Lesznowola];

Kabel FO LESAB039K-01 12J typu A-DQ(ZN)B2Y

- odcinek technologiczny kabla ~500m relacji:
mufa LESA-MF00017 [Słoneczna 149 Lesznowola] – mufa LESA-MF00028 [Postępu 14A Lesznowola];

węzeł WD-25, WD-26, WD-27, WD-28, WD-29, KP-30

Rurociąg kablowy 2-otworowy z rur RHDPE Ø40/3.7

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Mikrokanalizacja 5-otworowa z rur SP 10/8

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel miedziany lokalizacyjny typu XzTKMXpw 5x4x0.8

- kolidujące odcinki w pasie planowanego układu drogowego];

Kabel FO WARSH001K-01 36J typu Z-XOTKtd

- odcinek technologiczny kabla ~2500m relacji:
mufa TARC-MF00009 [dr nr 7 Kolonia Jeziorzany] – mufa TARC-MF00007 [dr nr 7 Pamiętka];
- odcinek technologiczny kabla ~4200m relacji:
mufa TARC- TARC-MF00007 [dr nr 7 Pamiętka] – mufa GROJ-MF00001 [dr nr 7 Podole];
- odcinek technologiczny kabla ~4200m relacji:
mufa GROJ-MF00001 [dr nr 7 Podole] – mufa GROJ-MF00002 [Armii Krajowej 50 Grójec];

Kabel FO WARKC001K-02 72J typu MCS1610-Z1201

- odcinek technologiczny kabla ~4500m relacji:
mufa TARC-MF00012 [dr nr 7/Komornicka Tarczyn] – mufa TARC-MF00011 [dr nr 7 Kopana];
- odcinek technologiczny kabla ~4200m relacji:
mufa TARC-MF00011 [dr nr 7 Kopana] – mufa GROJ-MF00011 [dr nr 7 Podole];
- odcinek technologiczny kabla ~3900m relacji:
mufa GROJ-MF00011 [dr nr 7 Podole] – mufa GROJ-MF00012 [Armii Krajowej 53 Grójec];

netia.pl t +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
f +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



* podane długości odcinków FO podlegających wymianie odnoszą się do istniejących tras przed przebudową; biorąc pod uwagę nowo projektowane odcinki, docelowe długości tras kabli FO mogą ulec wydłużeniu;

1. Po przebudowie na kablach należy wykonać komplet pomiarów;
2. Kable należy przetączyć w sposób bezprzerwowo;
3. Przebudowane odcinki sieci podlegają odbiorowi technicznemu.
4. Przebudowane elementy sieci oznakować zgodnie z Normami Netii
5. Przebudowę kabli należy dokonać w sposób zapewniający bezprzerwową pracę urządzeń telekomunikacyjnych
6. Po zakończeniu prac budowlanych należy wykonać powykonawczy pomiar geodezyjny i wszelkie zmiany w mapie zasadniczej nanieść w Wydziale Geodezji i Kartografii właściwego Urzędu Miasta. W takim przypadku należy także na koszt inwestora dostarczyć do NETIA S.A. z siedzibą w WARSZAWIE, ul. Taśmowa 7A, oryginał oraz dwie kopie map geodezyjnych z potwierdzeniem wprowadzenia zmian do zasobów geodezyjnych

Wymagania formalne:

1. W fazie związanej z przygotowaniem projektu, w razie konieczności udzielenia dodatkowych informacji, prosimy o kontakt z Panem Leszkiem Kubikiem tel. +48 506 041 188 lub z Działem Utrzymania Usług w Okręgu Centralno-Wschodnim tel. +48 22 352 2768, fax +48 22 352 2849.
2. Należy opracować dokumentację projektową spełniającą wszelkie wymogi formalno-prawne i branżowe (Normy Netii S.A.) w oparciu o przekazane przez Netia S.A. Warunki Techniczne. Po wykonaniu dokumentacji projektowej należy uzyskać jej akceptację przez Dział Utrzymania Usług Okręg Centralno-Wschodni adres: 02-677 Warszawa, ul. Taśmowa 7A, a następnie uzgodnić branżowo.
3. Przed przystąpieniem do robót w celu uzyskania akceptacji Wykonawca zgłosi pisemnie /z minimum 21-dniowym wyprzedzeniem/ zamiar rozpoczęcia prac z podaniem terminów planowanego rozpoczęcia i zakończenia, lokalizacji, zakresu i harmonogramu prac na adres:
Dział Utrzymania Usług Okręg Centralno-Wschodni adres: 02-677 Warszawa, ul. Taśmowa 7A, tel. +48 22 352 2768, kom. +48 600 413 018, fax +48 22 352 2849.
4. Prace związane z bezpośrednią przebudową czynnej sieci Netii, należy zlecić firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu prac o podobnym zakresie rzeczowym, między innymi w Netii S.A. Wykonawca realizujący przebudowę naszej sieci musi posiadać odpowiednie kompetencje, zasoby oraz referencje w tym Netii S.A do jej realizacji.
5. Przed realizacją Wykonawca powinien uzyskać akceptację Netii S.A. Dział Utrzymania Usług Okręg Centralno-Wschodni tel. +48 22 352 2768, +48 600 413 018, fax +48 22 352 2849.
6. Nie wyrażamy zgody na jakiegokolwiek prace związane z przebudową elementów naszej sieci podczas modernizacji przez firmy nie spełniające wymienionych wymogów z pkt. 4,5.
7. Prace wzdłuż sieci telekomunikacyjnej Netia SA /mniej niż 2m/ należy prowadzić po wytyczeniu jej przebiegu, ze szczególną ostrożnością z wykluczeniem użycia sprzętu mechanicznego oraz przy udziale przedstawiciela Netii SA. Nie wyklucza się odstępstw trasowych i wypłyceń sieci.
8. W przypadku uszkodzenia w trakcie robót sieci telekomunikacyjnej Netia SA Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Dział Utrzymania Usług Okręg Centralno-Wschodni adres: 02-677 Warszawa, ul. Taśmowa 7A, tel. +48 22 352 2768, +48

netia.pl t +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
f +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



- 600 413 018, fax +48 22 352 2849, oraz Telefoniczne Centrum Obsługi Klienta tel. +48 22 3522000 w celu formalnego zgłoszenia awarii.
9. Wszelkie prace związane z siecią teletechniczną należy wykonać zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami oraz normami Netia SA, a zastosowane materiały muszą być zgodne z listą materiałów dopuszczonych w Netia S.A.
 10. Wykonane prace podlegają odbiorowi technicznemu przez przedstawiciela Netii SA. Wykonawca na dzień odbioru dostarczy dokumentację powykonawczą zgodną z normą Netia SA, z inwentaryzacją geodezyjną włącznie.
 11. Wszelkie koszty związane z przebudową, nadzorem (*nadzór techniczny przedstawiciela Netii płatny zgodnie z obowiązującym cennikiem w Netia S.A.*) i zabezpieczeniem istniejącej infrastruktury Netii ponosi Inwestor.
 12. Koszty wszelkich robót i uszkodzeń sieci telekomunikacyjnej Netii SA powstałe w wyniku prowadzonych prac jak i wynikające z wadliwego ich wykonania ponosi Wykonawca. Netia SA zastrzega możliwość dochodzenia roszczeń z tytułu strat w ruchu telekomunikacyjnym powstałych w wyniku uszkodzenia sieci telekomunikacyjnej Netia SA.
 13. Warunki techniczne są ważne przez 6 miesięcy.

W związku z możliwością rozbudowy infrastruktury teletechnicznej w okresie ważności wydanych warunków technicznych należy zaktualizować (potwierdzić stan sieci) przed przystąpieniem do prac ziemnych.

Wszelkich informacji na temat sieci Netii udzieli:

Paweł Rutkowski (firma NETIA):
tel. 600 413 018, (22) 352 2768, fax (22) 352 28 49; mail: pawel_rutkowski@netia.pl;
Leszek Kubik (firma 007pro):
tel. 506 041 188; mail: 007pro.info@gmail.com;

Netia SA
ul. Poleczki 13
02-822 Warszawa
NIP 526-02-05-575

Przedstawiciel NETIA S.A.

Leszek Kubik

TEL-GIS
SERVICES S.C.



Orange Polska S.A.
Dostrzeczanie i Serwis Usług
Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3 - Warszawa
ul. Brzeska 24, 03-737 Warszawa
tel.: 22 665 29 69

Jacobs Polska Sp. z o.o.
al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa
tel. 22 564 06 00

Warszawa, 6 października 2014

Numer pisma: 59764/TODDRA/P/2014

Temat: Dotyczy koncepcji programowej "Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła lotnisko do obwodnicy Grójca".

Szanowni Państwo!

Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze - 3 Warszawa nie wnosi uwag do koncepcji programowej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7. Jeden egz. koncepcji pozostaje a/a w Wydziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3 – Warszawa.

Z poważaniem

Bogdan Sadowski
Starszy Specjalista
ds. Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze

netia.pl | +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
 | +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



Netia SA
02-822 Warszawa, ul. Poleczki 13

Adres do korespondencji:
Netia SA
Dział Utrzymania Usług
Okręg Centralno - Wschodni
02-677 Warszawa, ul. Taśmowa 7A
tel. +48 22 352 2000
fax +48 22 352 2849

JACOBS POLSKA sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02 - 626 WARSZAWA
Tel.: (22) 564 0600
Fax.: (22) 564 0601
kontakt: G. Giernakowski tel. 601 315 430

Nasz znak: DUU-E-C-14-170-LK
Wasz znak:

03.10.2014

UZGODNIENIE

Dotyczy: Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „LOTNISKO” na POW do obwodnicy GRÓJCA

Firma TEL-GIS Services s.c. w imieniu Działu Utrzymania Usług Netii w Okręgu Centralno - Wschodnim **pozytywnie** uzgadnia:

KONCEPCJĘ PROGRAMOWĄ

„Budowa Południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła LOTNISKO na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca”

Październik 2014

wykonany przez firmę JACOBS dla GDDKiA

w zakresie wydanych przez NETIĘ Warunków Technicznych o numerach pism:

- DUU-E-C-14-166-LK z dnia 2014-09-26

Wszelkich informacji na temat sieci Netii udzieli:
Paweł Rutkowski (firma NETIA):
tel. 600 413 018, (22) 352 2768, fax (22) 352 28 49; mail: pawel_rutkowski@netia.pl
Leszek Kubik (firma 007pro):
tel. 506 041 188; mail: 007pro.info@gmail.com

Przedstawiciel NETIA S.A.
Leszek Kubik

Netia SA
ul. Poleczki 13
02-822 Warszawa
NIP 526-02-05-575



Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Radom
Inspektorat Grójec

05-600 Grójec, ul. Piłsudskiego 59b
tel./fax 48 664-74-62

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: irg@wzmiuw.radom.pl

R/IGR-2232.8/13

Grójec, dnia 15.04.2013 r.

J/IR/MI/1955/105/1003

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Jacobs Polska Sp. z o.o.

2013 -05- 07

al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

WPLYNEŁO

Dotyczy: *Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy z Warszawy do obwodnicy Grójca”.*

W odpowiedzi na pismo z dnia 27.03.2013 roku znak: JACOBS/S174/272/MS/440/2013 Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział Radom Inspektorat Grójec, informuje, że zgodnie z ewidencją wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów prowadzoną na podstawie art. 70 ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.) trasa projektowanej inwestycji koliduje z rowami melioracji wodnych szczegółowych. Trasy rowów melioracyjnych naniesiono na mapę w skali 1: 10 000.

Warunki zrzutu wód opadowych do rowów melioracyjnych oraz budowy obiektów kominacyjnych (np. przepustów, mostów) w miejscach kolizji rowów z projektowaną drogą są następujące:

1. Odpływ wód opadowych musi zostać ograniczony do wartości równoważnej odpływowi ze zlewni naturalnej o tej samej powierzchni.
2. Nadmiar wód wynikający z różnicy pomiędzy ilością wód ze zlewni naturalnej i przeobrażonej zlewni odwadniającej musi być retencjonowany.
3. Instalacja zrzutowa winna być wyposażona w urządzenia umożliwiające ścisłą kontrolę ilości odprowadzanych wód, bądź w urządzenia uniemożliwiające odprowadzenie wód z natężeniem większym niż dopuszczalne (np. regulator przepływu lub odpowiednio dobrana średnica wylotu).
4. Skarpy i dno odbiorników należy umocnić na długości minimum 3 m powyżej i 5 m poniżej miejsca zrzutu.
5. Prace budowlane należy wykonywać przy zapewnieniu swobodnego przepływu wody w rowach.
6. Wszelkie uszkodzenia w przekroju rowów związane z budową należy niezwłocznie usunąć na koszt Inwestora.

7. Zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.) na budowę obiektów komunikacyjnych (np. przepustów, mostów), wylotów oraz na odprowadzenie wód opadowych do rowów należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

Jednocześnie informujemy, że nie wykluczamy istnienia innych cieków, urządzeń wodnych (np: rurociągów drenarskich, wylotów, itp.) nie figurujących w prowadzonej przez Inspektorat WZMiUW w Grójcu ewidencji. **Przypominamy również o konieczności zachowania drożności i ciągłości wszystkich cieków wodnych, także nie wskazanych przez nas jako urządzenia melioracyjne.**

KOORDYNATOR INSPEKTORATU

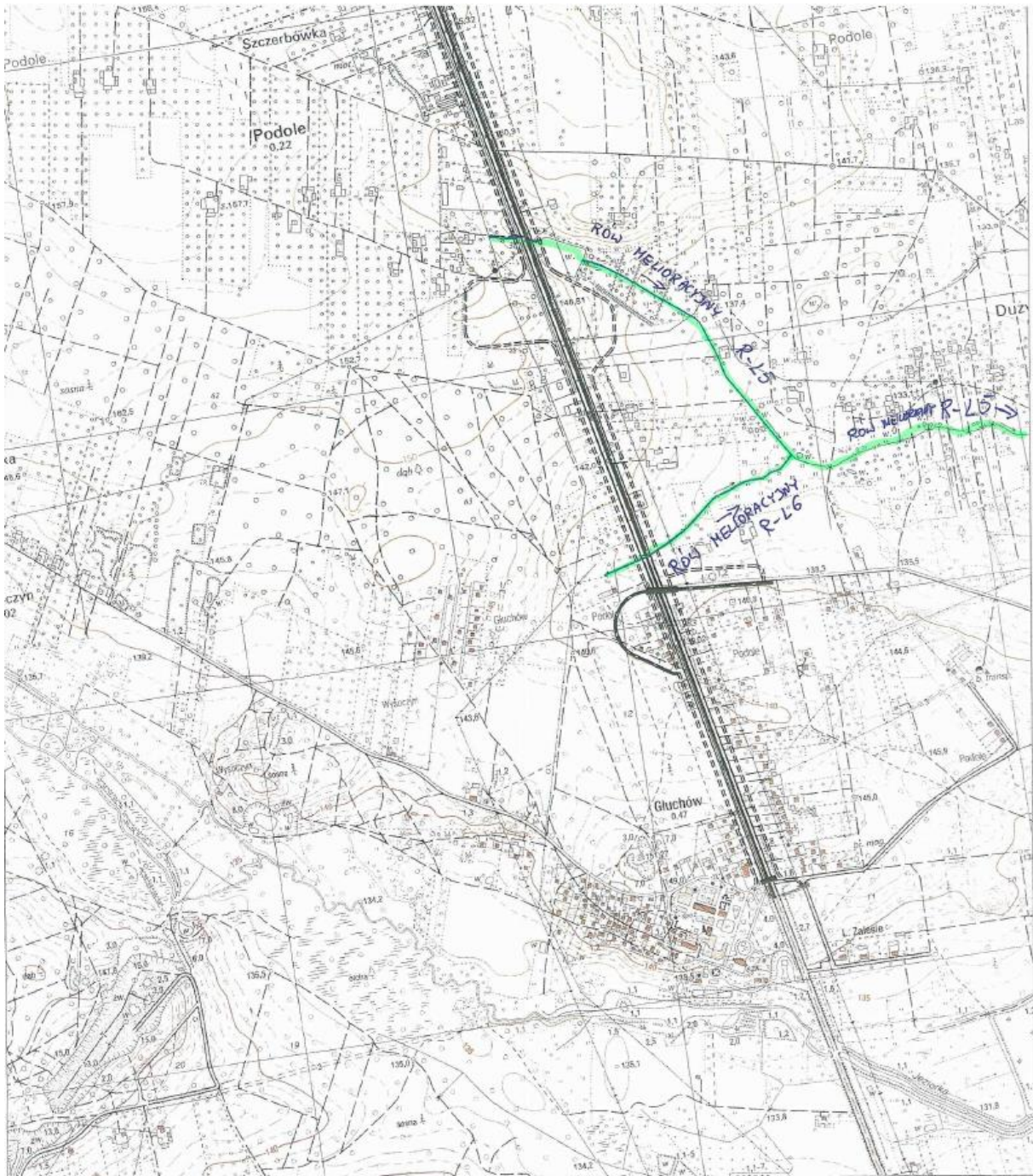
mgr inż. Danuta Perhowska
upr. bud. UAN-II-K-9386/48/86

Załącznik:

1. Ostemplowany pieczęcią Inspektoratu WZMiUW w Grójcu arkusz orientacyjnego planu inwestycji w skali 1:10 000 .


Mazowsze.
serce Polski

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
 NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNIKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA



<p>JACOBS GENERALNA DYPLOMATYKA S.A. KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODZIOŁEK W WARSZAWIE 03-408 WARSZAWA, UL. LINIEKA 25</p>		<p>Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział Zarządzania Inżynierski w Grojcu 05-400 Grojec, ul. Piłsudskiego 50 b tel. 49 664 74 82</p>	
<p>Imię: Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotniko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grojca</p>		<p>Zatwierdził do pisania znak: R/IGR-2022.8/13 z dnia 15.04.2013r. Kierownik Inżynierski mgr inż. Dariusz Zdzienicka wp. 144.0000000/0000000</p>	
<p>Plan orientacyjny</p>		<p>03</p>	
<p>1:10000</p>		<p>11.10.2013</p>	
<p>1:2013</p>		<p>11.10.2013</p>	



Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urzędzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa
Inspektorat Warszawa

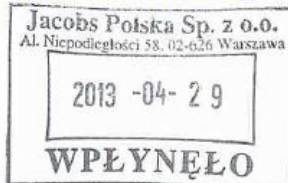
02-656 Warszawa, Ksawerów 8
tel. 22 566-20-04, fax 22 566-20-12

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: insp.warszawa@wzmiuw.waw.pl

Warszawa, 18.04.2013 r.

W/IWA – 4105.401.u.75/13

J/111111/1899104/2013



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: pisma z dnia 27.03.2013 r., znak: JACOBS/S174/272/MS/438/2013 w sprawie wskazania urządzeń melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych kolidujących z prezentowanym przebiegiem drogi S7.

W odpowiedzi na Państwa pismo Inspektorat Warszawa Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Warszawie informuje, że prezentowany na mapach przebieg drogi S7 na terenie m.st. Warszawy koliduje z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych: zbieraczami melioracyjnymi obiektu Jeziorki – Dawidy oraz rurociągiem grawitacyjnym A Ø 60 cm w rejonie ul. Baletowej. Szczegółowy przebieg w/w urządzeń melioracyjnych przedstawia mapa w skali 1 : 10 000 (załącznik nr 1). Jednocześnie zawiadamiamy, że na przebudowę lub likwidację powyższych obiektów należy uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.

Informujemy ponadto, że odpowiedź dotyczącą kolizji planowanego przebiegu trasy S7 z urządzeniami melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych na terenie gminy Lesznowola, zostanie udzielone przez Inspektorat w Piasecznie.

KIEROWNIK
Inspektoratu WZMiUW w Warszawie

mgr inż. Stanisław Wojciechowski

Załączniki:

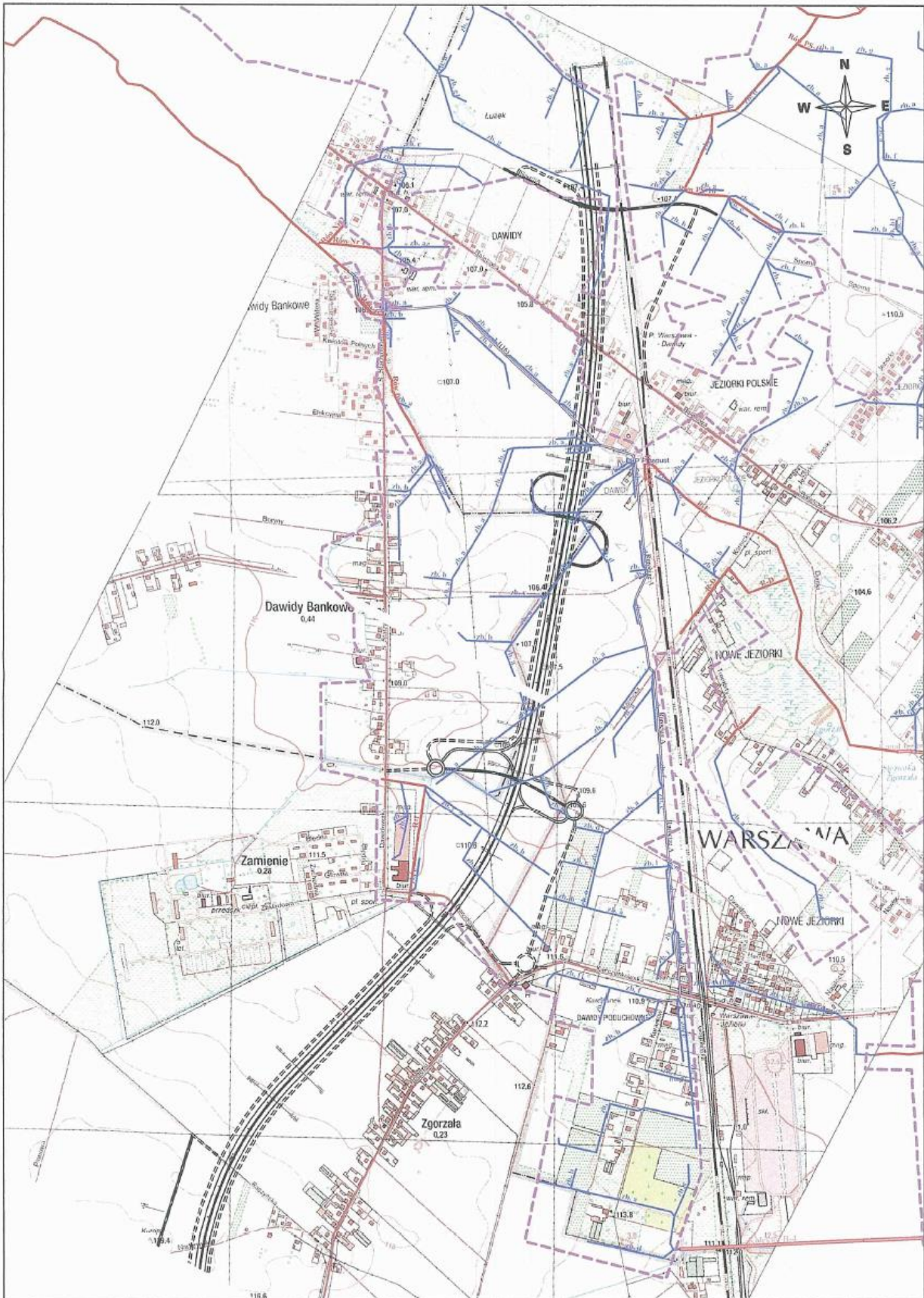
1. Mapa w skali 1 : 10 000 przedstawiająca urządzenia melioracji wodnych szczegółowych na terenie m.st Warszawy

Otrzymują:

1. Adresat;
2. Inspektorat Piaseczno WZMiUW,
ul. Kościuszki 22,
05-500 Piaseczno
3. Ad acta.

Mazowsze.
serce Polski

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNIKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA



Mapa przedstawiająca urządzenia melioracji wodnych szczegółowych (zbiorniki melioracyjne obiektu Jeziorki-Dawidy kolorem niebieskim oraz rurociąg grawitacyjny A śr 60 cm w rejonie ul. Baletowej)

Skala 1:10000
wyk. Adam Parzuchowski

Nazwa systemu: GeoMedia GeoMelo
Nr ident. systemu: SIT-1414/MUW-6/2010
Mapa do celów WZMIUW



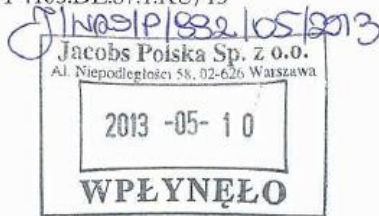
Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urzędzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa
Inspektorat Piaseczno

05-500 Piaseczno, Kościuszki 22
tel./fax 22 756-73-04

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: insp.piaseczno@wzmiuw.waw.pl

W/IPI-4105.DE.S7.1.KU/13

Warszawa, dnia 29.04.2013 r.



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: *Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy z Warszawy do obwodnicy Grójca”.*

W odpowiedzi na pismo znak: JACOBS/S174/272/MS/439/2013 z dnia 27.03.2013 roku uzupełnione pismem znak: JACOBS/S174/272/MS/500/2013 z dnia 19.04.2013 roku, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie, informuje, że zgodnie z *ewidencją wód, urzędzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów* prowadzoną na podstawie art. 70 ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.) trasa projektowanej inwestycji koliduje z następującymi obiektami:

1. Rzeką Głoskówką;
2. Rzeką Tarczynką;
3. Rzeką Kanalem Piaseczyńskim;
4. Strugą;
5. Rowami melioracji wodnych szczegółowych;
6. Rurociągami podziemnymi.

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17.12.2002 r. *w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną* (Dz. U. z 2003 r. nr 16 poz. 149) rzeki Głoskówka, Tarczynka i Kanał Piaseczyński stanowią wody istotne dla regulacji stosunków wodnych na potrzeby rolnictwa. Nadrzędną rolą tych cieków jest zapewnienie odpływu wód z terenów rolnych i nie są dostosowane do odbioru dodatkowych wód i ścieków. Wobec powyższego przy założeniach projektowych należy wziąć pod uwagę konieczność dostosowania parametrów cieków na odcinku wpływu zrzutów na odbiorniki.

Jednocześnie nie wykluczamy istnienia innych cieków, nie figurujących w prowadzonej przez Inspektorat WZMiUW w Piasecznie ewidencji, mogących stanowić potencjalne odbiorniki wód opadowych jak bruzdy, rowy, zbiorniki wodne itp. Zgodę i warunki techniczne przekroczenia ww. i zrzutów do nich wydaje organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego na podstawie przeprowadzonego postępowania administracyjnego.

I. Zrzut ścieków opadowych do śródlądowych wód powierzchniowych odbywać się może pod następującymi warunkami:

1. Odpływ wód opadowych musi zostać ograniczony do wartości równoważnej odpływowi ze zlewni naturalnej o tej samej powierzchni.
2. Nadmiar wód wynikający z różnicy pomiędzy ilością wód ze zlewni naturalnej i przeobrażonej zlewni odwadniającej musi być retencjonowany.



3. Instalacja zrzutowa winna być wyposażona w urządzenia umożliwiające ścisłą kontrolę ilości odprowadzanych wód, bądź w urządzenia uniemożliwiające odprowadzenie wód z natężeniem większym niż dopuszczalne (np. regulator przepływu lub odpowiednio dobrana średnica wylotu).
4. Skarpy i dno odbiorników należy umocnić na długości minimum 3 m powyżej i 5 m poniżej miejsca zrzutu.
5. Zrzuty wód opadowych do rzek będą mogły być realizowane pod warunkiem zobowiązania się Inwestora do współuczestniczenia w kosztach utrzymania tych odbiorników na warunkach ustalonych z ich administratorem.

II. Przekroczenia cieków obiektami mostowymi należy wykonać z zachowaniem następujących warunków

1. W miejscach kolizji projektowanej drogi z rzekami należy zaprojektować obiekty mostowe.
2. Projekt obiektów mostowych należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich użytkowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735 ze zm.).
3. Prace budowlane należy wykonywać przy zapewnieniu swobodnego przepływu wody w ciekach.
4. Wszelkie uszkodzenia w przekroju rzek związane z budową należy niezwłocznie usunąć na koszt Inwestora, zgodnie z zaleceniami administratora cieków.
5. Inwestor zobowiązany będzie do utrzymywania obiektów mostowych w dobrym stanie technicznym.

III. Odnośnie kolizji z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych:

1. Cały teren objęty przedmiotową inwestycją koliduje z podziemnymi urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych wykonanych w ramach zadań: „Głuskówka-Robercin II” w 1976 roku, „Głuskówka-Robercin I” w 1977 roku, „Głuskówka-Bąkówka” w 1975 roku, „Głuskówka-Karolin” w 1975 roku, „Głuskówka-Wola Krakowiańska” w 1974 roku, „Głuskówka-Kotorydz” w 1974 roku, „Wylezin III” w 1991 roku, „Wilcza Góra” w 1969 roku, „Nowa Wola” w latach 1968-1969.
2. W celu uzyskania szczegółowych informacji należy przedłożyć do Inspektoratu WZMiUW w Piasecznie projekt zagospodarowania terenu w skali 1:2000 lub 1:1000 lub 1:500.

Zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.), zarówno na prowadzenie przez płynące wody powierzchniowe obiektów mostowych, budowę wylotów oraz odprowadzenie ścieków opadowych do wód, przebudowę urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

Przypominamy również o konieczności zachowania drożności wszystkich cieków wodnych, także nie wskazanych przez nas jako urządzenia melioracyjne bądź cieki służące rolnictwu. Zgodnie z ustawą Prawo wodne zabrania się niszczenia lub uszkodzenia urządzeń wodnych, wykonywania w pobliżu urządzeń wodnych robót oraz innych czynności, które mogą spowodować m.in. osuwanie gruntu.

Załącznik:

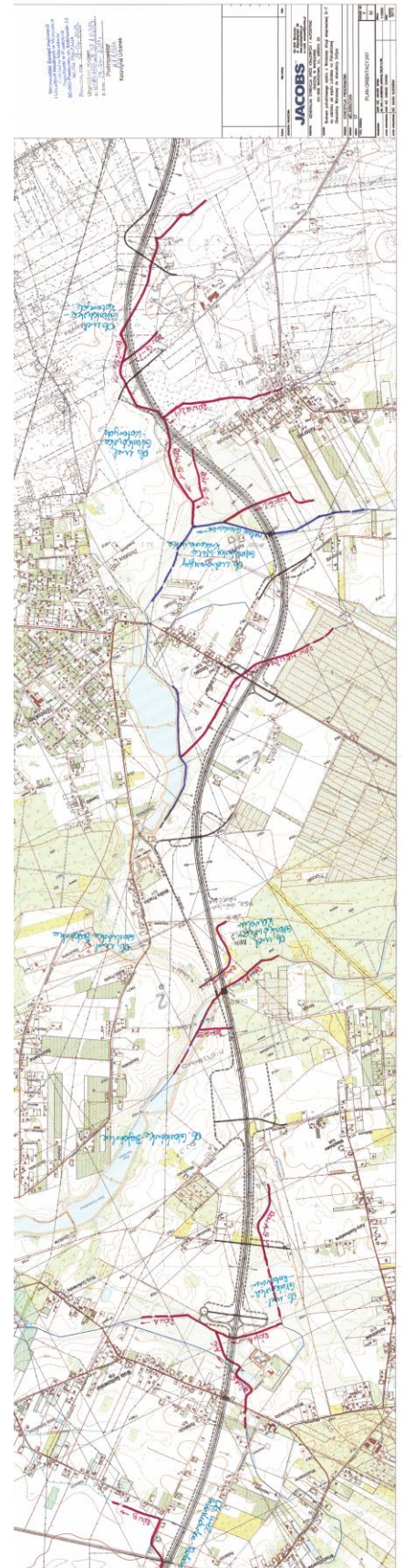
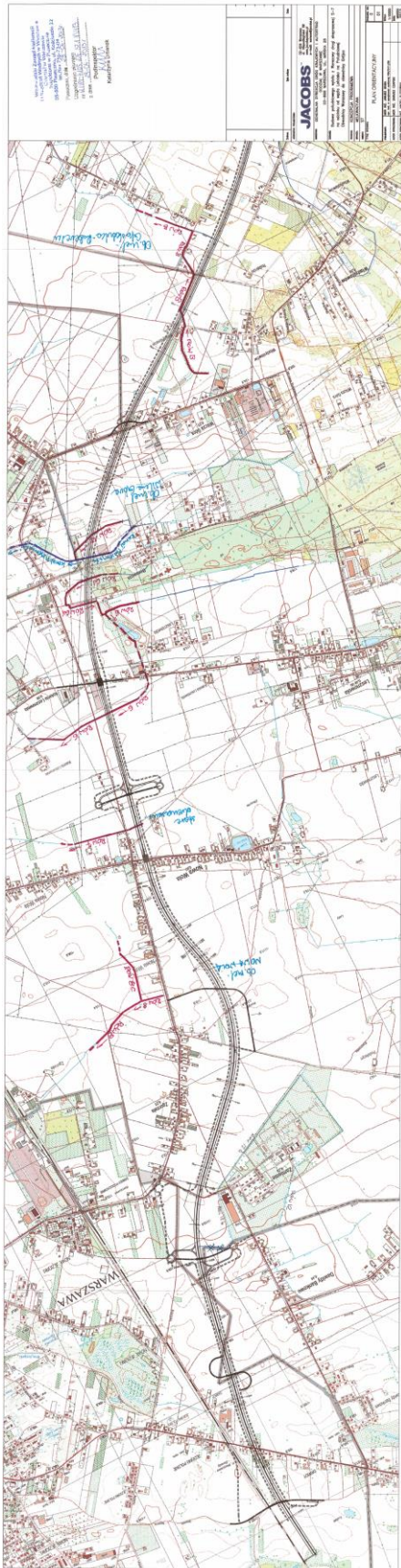
1. Ostemplowane pieczęcią Inspektoratu WZMiUW w Piasecznie 3 arkusze orientacyjnego planu inwestycji w skali 1:10000.

Do wiadomości:

1. Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
2. Urząd Gminy Lesznowola
3. Urząd Miejski w Tarczynie
4. Oddział WZMiUW w Warszawie – UW/W
5. Inspektorat WZMiUW w Piasecznie - na

Kierownik Inspektoratu
mgr inż. Dorota Ciołowska

KONCEPCJA PROGRAMOWA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
NA ODCINKU OD WĘZŁA LOTNISKO NA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY DO OBWODNICY GRÓJCA



Falenty, 17 luty 2014 rok

PZW.501.10.2014

**GMINNA SPÓŁKA WODNA
RASZYN**
05-090 Raszyn, Falenty
Al. Hrabaska 3 paw. C
REGON: 146005725

DYREKTOR
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział Warszawa
Ul. Mińska 25

W związku z prezentacją w dniu 11 lutego 2014 roku koncepcji projektu "Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca", w imieniu Gminnej Spółki Wodnej Raszyn zgłaszamy następujące problemy do wyjaśnienia na obecnym etapie realizacji ww. inwestycji:

1. Prosimy o wyjaśnienie dlaczego jako zarządca rowów melioracyjnych R 65 i R 65/5 we wsi Dawidy Bankowe, Gmina Raszyn nie braliśmy do obecnej chwili udziału w uzgadnianiu sposobu wykorzystywania naszych urządzeń wodnych jako odbiorniki wód opadowych z terenu planowanej drogi szybkiego ruchu?
2. Kto był instytucją uzgadniającą projekt odwodnienia S 7 na terenie Dzielnicy Ursynów, Miasta Stołecznego Warszawy?
3. Jakie parametry opadów zostały przyjęte dla potrzeb realizacji projektu odwodnień, i czy wynikają one z analizy opadów na terenie powiatu pruszkowskiego w latach 2010 – 2013?

Jednocześnie, jako uczestnik spotkania w dniu 11 lutego 2014 roku, zgłaszamy następujące wnioski i uwagi:

1. Wnosimy o objęcie w koncepcji czasowym zajęciem terenu obszaru przebiegu rowów R 65 i R 65/5 od zrzutu wód z węzła Zamienie do ul. Baletowej i wpisanie do dokumentów związanych z realizacją S 7 przebudowy ww. rowów melioracyjnych w sposób gwarantujący zwiększenie przepustów do 1000 mm oraz przebudowanie poprzez umocnienie dna faszyną i płytami EKO.
2. Wnosimy o objęcie w ramach realizacji budowy ww. odcinka drogi S 7 przebudową i modernizacją terenów zalewowych pomiędzy ul. Starzyńskiego a ul. Długą, tak aby ww. teren spełniał wymogi obszaru mogącego zabezpieczyć przed podtopieniami wsie Dawidy, Jaworowa, Raszyn, Nowe Grocholice w wypadku wystąpienia deszczy nawalnych.
3. Wnosimy o wpisanie do dokumentacji koncepcji budowy tego odcinka S 7 obowiązku zapewnienia partycypacji inwestora w kosztach utrzymania rowów R 65 i R 65/5.

Ponadto jako zarządca rowów melioracyjnych R 65 i R 65/5 prosimy o pilne zorganizowanie spotkania z naszym udziałem, władz Gminy Raszyn, Gminy Lesznowola, Dzielnicy Ursynów, inwestora oraz projektantów w celu przeprowadzenia uzgodnień w zakresie przyjętych rozwiązań projektowych dotyczących odwodnień realizowanej drogi.

Z poważaniem

Przewodniczący Zarządu
Gminnej Spółki Wodnej Raszyn

Jack Węsniewski

Do wiadomości:

1. Wójt Gminy Raszyn
2. „JACOBS POLSKA” Sp. z o. o.



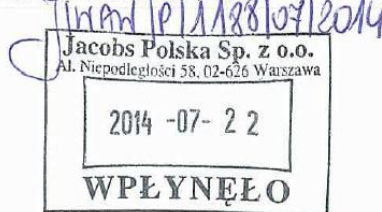
Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa
Inspektorat Piaseczno

05-500 Piaseczno, Kościuszki 22
tel./fax 22 756-73-04

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: insp.piaseczno@wzmiuw.waw.pl

W/IPI-4105.DE.S7.1.1KU/14

Piaseczno, dnia 09.07.2014 r.



Jacobs Polska Sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa

Dotyczy: Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 16.06.2014 r. znak: JACOBS/S174/272/MS/912/2014 Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie, informuje, że na załączonych arkuszach map w skali 1: 2000, wrysowano kolorem czerwonym trasy rowów melioracyjnych oraz kolorem niebieskim trasy rzek i orientacyjne trasy rurociągów drenarskich wykonanych w ramach zadań: „Głuskówka-Robercin II” w 1976 roku, „Głuskówka-Robercin I” w 1977 roku, „Głuskówka-Bąkówka” w 1975 roku, „Głuskówka-Karolin” w 1975 roku, „Głuskówka-Wola Krakowiańska” w 1974 roku, „Głuskówka-Kotorydz” w 1974 roku, „Wylezin III” w 1991 roku, „Wilcza Góra” w 1969 roku, „Nowa Wola” w latach 1968-1969, z podaniem średnic, przybliżonej głębokości oraz kierunku spływu zbieranej wody – zgodnie z dokumentacją będącą w posiadaniu Inspektoratu WZMiUW Piaseczno.

Urządzenia melioracji wodnych służą polepszeniu zdolności produkcyjnej gleby, ułatwieniu jej uprawy oraz ochronie użytków rolnych przed powodzią. Na znacznym obszarze, przez który prowadzi projektowana trasa drogi, występują tereny użytkowane rolniczo. W związku z powyższym występujące na tym terenie urządzenia melioracji wodnych szczegółowych (rurociągi podziemne i rowy melioracyjne) są wciąż istotnym czynnikiem dla regulacji stosunków powietrzno-wodnych w glebie i stworzenia możliwie dobrych warunków uprawy. Dlatego przy realizacji inwestycji należy mieć na uwadze zapewnienie ochrony urządzeń melioracyjnych kolidujących z trasą projektowanej drogi poprzez ich zabezpieczenie, przebudowę bądź likwidację. Jednocześnie informujemy, że urządzenia melioracyjne nie posiadają geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, dlatego należy potwierdzić ich lokalizację.

Zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz.145 ze zm.) m.in. na przebudowę i likwidację urządzeń melioracyjnych, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne we właściwym miejscowo starostwie. Po ewentualnym wykonaniu likwidacji, przebudowy urządzeń melioracyjnych, należy przesłać do Inspektoratu WZMiUW w Piasecznie mapę powykonawczą – w celu uaktualnienia *ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów*. Ponadto informujemy, że sieć drenarska nie spełnia wymogów technicznych stawianych drenażom odwadniającym obiekty budowlane.

Przebudowywane rowy melioracyjne nie mogą mieć mniejszych parametrów niż pierwotnie projektowe. W przypadku, gdy planowane jest odprowadzenie wód opadowych do przedmiotowych

Mazowsze.
serce Polski

rowów należy je dostosować (np. poprzez zwiększenie parametrów) do pełnienia nowej funkcji, tak aby możliwy był odbiór dodatkowych ilości wód.

Warunki techniczne zrzutu do rowu oraz zgodę wydaje Starosta Piaseczyński w decyzji wodnoprawnej na podstawie przeprowadzonego postępowania wodnoprawnego.

WZMiUW jako administrator rzeki Tarczynki, Głuskówki, Kanał Piaseczyński i Strugi, w związku z przejściami obiektami mostowymi przez ww. rzeki jak i zaznaczonymi na załącznikach graficznych przebudowami przedmiotowych cieków, wnosi o przedstawienie do uzgodnienia projektowanych rozwiązań w tym zakresie. Jednocześnie zwracamy uwagę, na konieczność zapewnienia dostępu do rzek, tj. pozostawienia minimum 4- metrowego pasa technologicznego wzdłuż koryta cieków.



Załączniki:

13 arkuszy planu sytuacyjnego w skali 1:2000 ostemplowanych pieczęcią Inspektoratu WZMiUW w Piasecznie

Do wiadomości:

1. Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
2. Urząd Gminy Lesznowola
3. Urząd Miejski w Tarczynie
4. Oddział WZMiUW w Warszawie – UW/W
5. Inspektorat WZMiUW w Piasecznie - aa



Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa
Inspektorat Piaseczno

05-500 Piaseczno, Kościuszki 22
tel./fax 22 756-73-04

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: insp.piaseczno@wzmiuw.waw.pl

W/IPI-4105.DE.S7.1.111.KU/14

Piaseczno, dnia 17.11.2014 r.

Jacobs Polska Sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa

Dotyczy: Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 30.10.2014 r. znak: JACOBS/S174/272/KM/1018/2014 w sprawie wstępnego uzgodnienia dokumentacji projektowej dotyczącej koncepcji przebudowy дренаżu rolniczego oraz rowów melioracyjnych i cieków naturalnych, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie Inspektorat w Piasecznie pozytywnie opiniuje przedmiotową inwestycję.

Poniżej przedstawiamy jednak uwagi i wątpliwości, które należy uwzględnić na dalszym etapie prac projektowych:

1. Wymienione w opracowaniu cieki tj. rzeka Głuskówka, rzeka Tarczynka, rzeka Kanał Piaseczyński, rzeka Struga nie są urządzeniami melioracji wodnych podstawowych lecz śródlądowymi wodami płynącymi.
2. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie nie jest właścicielem ani zarządcą rowów melioracyjnych, a jedynie prowadzi *ewidencję wód urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów* - w tym m.in. rowów melioracyjnych.
3. Wątpliwości budzi zaprojektowanie przepustów rurowych o \varnothing 1,0 m czy też \varnothing 1,5 m, które jak wynika z dostarczonego opracowania będą miały długość kilkudziesięciu metrów. Powstaje więc pytanie o zapewnienie możliwości konserwacji przedmiotowych rurociągów i zabezpieczenia ich przed napływaniem zanieczyszczeń i ewentualnym powstawaniem zatorów, chociażby poprzez montaż krat na wlotach do ww. przepustów. Podobne wątpliwości budzi kwestia dojazdu do rowów otwartych zlokalizowanych w środku węzłów drogowych w celu wykonania ich konserwacji.
4. Zwracamy uwagę, iż niekorzystne jest załamywanie trasy koryt rzek oraz rowów otwartych i skanalizowanych pod kątem ostrym.
5. Ponownie informujemy, że na mapach stanowiących załącznik do pisma z dnia 09.07.2014 r. W/IPI 4105.DE.S7.1.1KU/14 wrysowano orientacyjne trasy rurociągów drenarskich, które nie posiadają geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, dlatego ich lokalizację należy potwierdzić w terenie. Sieć drenarska nie spełnia wymogów technicznych stawianych drenażom odwadniającym działki i obiekty budowlane. W obrębie inwestycji należy zlikwidować rurociągi

Mazowsze.
serce Polski

drenarskie a tam gdzie jest to niemożliwe przebudować je przy wykorzystaniu rur pełnych kanalizacyjnych.

6. Jednocześnie informujemy, że ostateczne uzgodnienie przebudowy cieków i wykonania obiektów mostowych będzie mogło nastąpić po przedłożeniu konkretnych rozwiązań m.in. przekrojów podłużnych i poprzecznych. Obiekty mostowe winny umożliwiać swobodne przejście wzdłuż cieków jak i możliwość wykonania mechanicznych robót utrzymaniowych.
7. Opracowanie nie zawiera szczegółowej analizy możliwości odbioru ścieków przez rzeki i rowy ani nie wskazuje odcinków na jakich będzie obserwowany wpływ niniejszych zrzutów na odbiorniki. Zwracamy przy tym uwagę, iż na rzekach: Głuskówka i Tarczynka jest prowadzona czynna gospodarka stawami hodowlanymi, co należy wziąć pod uwagę przy planowaniu okresowych zrzutów ze zbiorników retencyjnych.

Kierownik Wydziału
[Podpis]
mgr inż. Dorota Krzemińska

Do wiadomości:

1. Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
2. Urząd Gminy Lesznowola
3. Urząd Miejski w Tarczynie
4. Oddział WZMiUW w Warszawie - UW/W
5. Inspektorat WZMiUW w Piasecznie - za



Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Radom
Inspektorat Grójec

05-600 Grójec, ul. Piłsudskiego 59b
tel./fax 48 664-74-62

<http://wzmiuw.waw.pl>, e-mail: insp.grojec@wzmiuw.waw.pl

R/IGR- 2232.31/14

Grójec, dnia 25.11.2014 r.

Jacobs Polska Sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa

Dotyczy: Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu Inspektorat w Grójcu koncepcję programową dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”, przebudowę rowów melioracyjnych RL-5 i RL-6 oraz odprowadzenie wód opadowych ze zbiorników retencyjnych do w/w rowów uzgadnia pod względem technicznym, zgodnie z pismem znak: R/IGR-2232.8/13 z dnia 15.04.2013 r.

Jednocześnie informujemy że, stroną w postępowaniu są właściciele gruntów, na których te rowy się znajdują, zaś administratorem rzeki Jezioroki jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

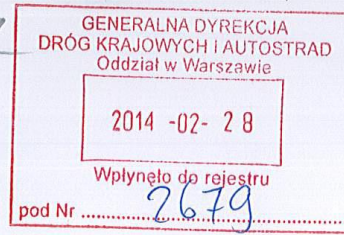
KIEROWNIK INSPEKTORATU
[Signature]
mgr inż. Danuta Perkowski
opr. bud. UAN-II-K-8386/48/86

Mazowsze.
serce Polski



BURMISTRZ DZIELNICY URSYNÓW
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
al. Komisji Edukacji Narodowej 61, 02-777 Warszawa
tel. 22 545 71 01, faks 22 545 71 02
pguzial@ursynow.pl, www.ursynow.pl

77



Warszawa, 25 luty 2014r

UD-XII-WIR. WJ. 100-300. 7230. .2014.WJA

Handwritten notes:
p.m., 1-1, 2014-02-28
p.m. MP
u. 3.14
I

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

dotyczy spotkania konsultacyjnego w sprawie drogi szybkiego ruchu S-7.

W związku ze spotkaniem konsultacyjnym w sprawie drogi szybkiego ruchu S-7 które odbyło się w siedzibie Urzędu Dzielnicy Ursynów w dniu 12.02.2014r uprzejmie informuję, że Zarząd Dzielnicy wnosi następujące uwagi do przedstawionej na spotkaniu koncepcji:

1. W projekcie należy uwzględnić połączenie drogowe pomiędzy wiaduktem wykonanym w ramach drogi ekspresowej S-2 nad ulicą Hołubcową a rondem w ciągu ulicy Spornej planowanej w ramach drogi S-7. Uzasadnienie: powyższe połączenie jest niezbędne do możliwości włączenia ruchu z dużego osiedla Krasnowola do sieci dróg ekspresowych S-7 i S-2.
2. W projekcie również należy uwzględnić połączenie drogowe (w ciągu ulicy Spornej wiaduktem WD-1 po zachodniej stronie drogi S-7) do ulicy Baletowej poprzez realizację ulicy na zachód do miejsca połączenia gminy Raszyn i Dzielnicy Lesznawola do drogi powiatowej jaką jest ulica Baletowa. Uzasadnienie: powyższe rozwiązanie znacznie uczyni możliwość skomunikowania się użytkowników poruszających się ulicą Baletową, skróci znacznie drogę i czas przejazdu jak również ograniczy ruch w rejonie ulicy Baletowej na wschód od granicy z gminą Raszyn.
3. Według Zarządu Dzielnicy Ursynów niedopuszczalne jest umiejscowienie na terenie Dzielnicy Ursynów Obiektu Utrzymania Drogowego (OUD) w rejonie węzła. Wskazane jest umiejscowienie ww obiektu (przy innym węźle) w rejonie o znacznie mniejszym potencjale inwestycyjnym. Uzasadnienie: ceny gruntów na terenie Dzielnicy Ursynów są dużo wyższe niż w innych rejonach zlokalizowanych przy projektowanej trasie S-2 na północ, rejon planowanego OUD posiada duży potencjał inwestycyjny i może jego lokalizacja znacznie utrudnić rozwój tego obszaru.
4. Należy przeanalizować ponownie sprawy odwodnienia drogi S-7 do rowów, jak również ww analizie musi podlegać spływ wód opadowych i roztopowych do odbiorników tych wód. Istnieje potrzeba przebudowy rurociągu (drenażu) biegnącego równolegle do ul. Baletowej, do której planowany jest zrzut wód ze zbiorników Z-01 i Z-02, na odcinku ok. 1 km. Przebudowa winna zostać przeprowadzona od trasy S-7 do ujścia za ul. Starzyńskiego (gmina Raszyn). Stan techniczny drenażu należy ocenić jako zły.

Jednocześnie tutejszy Urząd zastrzega, iż niedopuszczalne jest ewentualne wprowadzenie zmian do analizowanej koncepcji polegających na wyznaczaniu innych odbiorników wód opadowych i roztopowych z trasy S-7 i ich skierowanie do odbiorników zlokalizowanych w zlewni Kanału Jeziorki (spływ wód w kierunku wschodnim).

Uzasadnienie: w wyniku zaproponowanych rozwiązań wystąpi możliwość podtopień okolicznych terenów nie tylko w okresie deszczy nawalnych ale również przy deszczach w ilościach znacznie mniejszych niż nawalne. System odprowadzania do odbiorników, jak również odbiorniki wód są niewydolne co może powodować znaczne szkody w mieniu mieszkańców na powyższym terenie.

5. Należy przygotować również projekt obsługi placu budowy drogi ekspresowej S-7 w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców, a wszelkie naprawy przewidzieć w projekcie i kosztorysie firmy realizującej kontrakt na budowę. Po realizacji drogi S-2 nastąpiła znaczna degradacja wielu ulic na terenie Ursynowa (Krasnopolskiej, Tanecznej, Hołubcowej, Trambłanki, Poloneza i innych). Pomimo braku zgody pojazdy budowy poruszały się tymi ulicami doprowadzając je do znacznej degradacji. Ponieważ brak było zgody zarządcy drogi na ruch ciężki w chwili obecnej firma wykonawcza jak i inwestor w żaden sposób nie poczuwa się do ich naprawy. W ramach tej rekompensaty Zarząd Dzielnicy Ursynów proponuje zrealizowanie w ramach kontraktu dróg wyszczególnionych w pkt 1 i 2 niniejszego pisma.

W przypadku planowania jednak obsługi placu budowy drogi szybkiego ruchu S-7 drogami gminnymi niezbędne jest podpisanie porozumienia w tym zakresie obejmującego remont ww dróg po zrealizowaniu inwestycji.

6. Zarząd Dzielnicy wnioskuję o ustawienie ekranów dźwiękochłonnych na całym odcinku przebiegu trasy S-7 przez obszar Dzielnicy Ursynów.

Są to rejonry przewidziane do zabudowy w studium i w planach czy projektach planów miejscowych.

7. W projektach dróg również należy uwzględnić kanały technologiczne którymi będzie można zrealizować obsługę w media terenów przyległych do tych dróg. W przypadku braku tego rozwiązania istnieje niebezpieczeństwo braku możliwości rozwoju terenów przyległych do inwestycji w okresie gwarancji na drogę S-7.

8. Urząd Dzielnicy wnioskuję o realizację również przejazdu bezkolizyjnego ulicą Baletową posiadającą kategorię drogi powiatowej i stanowiącą dogodne połączenie ul. Puławskiej z gminą Raszyn i remontowaną ze środków m. st. Warszawy w 2009r nad torami PKP (Warszawa-Radom).

ZASTĘPCA BURMISTRZA DZIELNICY
URSYNÓW M.ST. WARSZAWY
Piotr Maciejak
W.2.

Załączniki:

W załączeniu 1 egzemplarz notatki ze spotkania które odbyło się w dniu 24.11.2011r i które dotyczyło wspólnych działań związanych z budową trasy S-2 m.st. Warszawy-Dzielnicy Ursynów i GDDKiA z następującą uwagą:

Warszawa, 24.11.2011r

NOTATKA SŁUŻBOWA ZE SPOTKANIA W DNIU 21.09.2011 W SPRAWACH:

1. Obsługi placu budowy drogi ekspresowej S-2
 2. modernizacji ul. Poloneza na odcinku od ul. Ludwinowskiej do wiaduktu nad trasą S-2
- Spotkanie odbyło się w siedzibie TERRATAC ASDAG
Ze strony Urzędu Dzielnicy Ursynów w spotkaniu udział wzięli:
Andrzej Bittel – z-ca Burmistrza Dzielnicy Ursynów
Leszek Lenarczyk – Radny Dzielnicy Ursynów
Zbigniew Krzysztośiak- Przewodniczący Jednostki Pomocniczej Pyry Leśne
Wojciech Janowicz – Wydział Infrastruktury Urzędu Dzielnicy Ursynów
Ze strony Terratac Asdag Pani Dyrektor Małgorzata Zdunek wraz z Pracownikami
Na spotkaniu omówiono trasy obsługi placu budowy i Pani Dyrektor zapewniła, że jej pojazdy nie obsługują się drogami gminnymi a jedynie drogami serwisowymi min. wzdłuż torów kolei radomskiej.
Pan Burmistrz Bittel podniósł, że pewne prace przy realizacji drogi S-2 musiały odbywać się drogami gminnymi(m.in.. Taneczna, Hołubcowi czy Poloneza)
W ramach rekompensaty za pewne zniszczenia w ulicach gminnych Pani Dyrektor Małgorzata Zdunek obiecała zrealizować odcinek ulicy Poloneza od ul. Ludwinowskiej do wiaduktu nad trasą S-2 (ok. 220m) poprzez wykonanie nawierzchni o szerokości ok. 5,5-6,0m w konstrukcji dla ruchu lekkiego (1 warstwa asfaltobetonu na podbudowie tłuczniowej) pod warunkiem uzyskania przez Urząd Dzielnicy prawa do terenu dla zrealizowania jezdni.
Wszyscy uczestnicy spotkania wyrazili chęć dalszej współpracy w zakresie omówionych spraw na ww spotkaniu.

Wz Maczelnika
KIEROWNIK
Referatu Infrastruktury Miejskiej
w Wydziale Infrastruktury
dla Dzielnicy Ursynów
Kazimierz Biłgoszewski

Kierownik I
Referatu Drog Publicznych
Urzędu Dzielnicy Ursynów
Janowicz
Wojciech Janowicz

38
GMINA RASZYN
05-090 Raszyn, ul. Szkolna 2A

9.1/502/2014
2014 -02- 2 0

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
Wpłynęło do rejestru pod nr.....
2014 -02- 19
KOMUNIKACJA OSOBIŚCIE

KONCEPCJA PROGRAMOWA
Budowy drogi ekspresowej S-7
na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy
do Obwodnicy Grójca

Imię i nazwisko* Gmina Raszyn
Adres zamieszkania* Szkolna 2A, 05-090 Raszyn
Numer działki

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

Treść wniosku:

1. **Doprojektowanie połączeń komunikacyjnych** wiaduktu WD-1 z wiaduktem nad POW w ciągu ulicy Hołubcowej. To połączenie obu zadań realizowanych przez GDDKiA sprawi że wybudowany układ drogowy stanie się efektywny i komplementarny.
2. **Doprojektowanie połączenia komunikacyjnego** wiaduktu WD-1 po stronie zachodniej z ulicą Baletową w ciągu ulicy Spornej. To połączenie również spowoduje wymierne efekty komunikacyjne i zabezpieczy inwestora przed zarzutem niegospodarności i ponoszenia bezsensownych wydatków finansowych. Złym przykładem, ostro krytykowanym, może być tu rozwiązanie sąsiedniego wiaduktu WD-18 w ciągu ulicy Złote Łany ponad POW.
3. **Poszerzenie** do 8 mb jezdni na łukach w ciągu drogi DL-1 polepszające warunki i bezpieczeństwo ruchu.
4. **Zaprojektowanie i wybudowanie kanałów technologicznych** umożliwiających w przyszłości poprowadzenie sieci wodociągowej, sanitarnej i teletechnicznej wzdłuż drogi DL-1. W szczególności dotyczy to terenów położonych w administracyjnym obrębie Gminy Raszyn z możliwością włączenia się tych sieci do istniejących już odcinków w ulicy Starzyńskiego na wysokości działki ewidencyjnej nr 132/3.
5. Uwzględnienie w pfu **konieczności odmulenia i umocnienia odkrytego koryta rowu R65** od miejsca zrzutu wód przy „Węźle Zamienie” do wylotu przepustu przy ulicy Długiej w Dawidach Bankowych oraz odmulenie wszystkich przepustów na tym cieku po zakończeniu wszystkich robót budowlanych związanych z S-7. Gmina Raszyn od szeregu lat dotuje Spółkę Wodną Raszyn na okoliczność utrzymania stanu rowu R65. Dodatkowe wody zasilające ten ciek z pewnością zwiększają obciążenie hydrauliczne rowu dlatego wymagają zabezpieczenia wnioskowanymi pracami.
6. **Doprojektowanie zabezpieczeń akustycznych.** W związku z planowaną „Budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca” zwracam się z prośbą o **zaprojektowanie po zachodniej stronie drogi ekranów dźwiękochłonnych na odcinku od węzła „Południe” (Lotnisko) do węzła „Zamienie”,** mających na celu zmniejszenie uciążliwości związanej z hałasem komunikacyjnym dla sąsiednich terenów mieszkaniowo-

usługowych w miejscowości Dawidy Bankowe w Gminie Raszyn. Jak wynika z przełożonej koncepcji budowy ww. drogi część inwestycji zlokalizowana jest na terenie miejscowości Dawidy Bankowe w Gminie Raszyn, na którym obowiązuje Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części terenów położonych we wsi Dawidy, Dawidy Bankowe Łady, Podolszyn Nowy – obszar II” uchwalonym Uchwałą Nr XXXVI/647/09 Rady Gminy Raszyn z dnia 10 września 2009 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 180 poz. 5112 z dnia 13 listopada 2009 r.). Mimo, że zgodnie z obowiązującym planem miejscowym projektowany odcinek drogi ekspresowej S-7 znajduje się wyłącznie na terenach rolnych oznaczonych na rysunku planu symbolem 2R1, to należy zwrócić uwagę, iż w odległościach od ok. 250m (węzeł „Zamienie”) do 280m (wiadukt oznaczony jako WD-2) od inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z towarzyszącą funkcją usług oznaczone na rysunku planu symbolami 7MN/U i 8MN/U. Ze względu na swoje położenie oraz atrakcyjność są to tereny, na których w ostatnim czasie dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, stanowiąca zaplecze mieszkaniowe w obszarze Aglomeracji Warszawskiej. Jednak tereny mieszkaniowo-usługowe podlegają ochronie w kwestii dopuszczalnych poziomów hałasu zawartych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120 poz. 826 z późn. zm.). Dlatego też to właśnie niewielka odległość terenów mieszkaniowo-usługowych oraz brak pomiędzy nimi a planowaną drogą terenów typowo usługowych będących formą izolacji akustycznej uzasadnia konieczność budowy ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż zachodniej strony projektowanej drogi ekspresowej S-7, które miałyby na celu chronić zabudowę mieszkaniową na terenie Gminy Raszyn. Wobec czego przy projektowaniu przedmiotowej inwestycji wnoszę o zabezpieczenie interesów właścicieli powyższych nieruchomości poprzez zastosowania ekranów dźwiękochłonnych lub innych równoważnych rozwiązań zapewniających zmniejszenie uciążliwości hałasu związanego z ruchem drogowym.

- 7. Rozważenie rozwiązania alternatywnego ulicy Baletowej**, poprzez pozostawienie dotychczasowego przebiegu tunelem pod trasą główną. Takie rozwiązanie wiąże się z koniecznością zastosowania wyższych rzędnych dla trasy głównej lecz ma już zastosowanie w przypadku rozwiązań ulic Dawidowskiej (WS-3a), Krasickiego oraz Słonecznej (WS-7) w Lesznowoli.

Data*

19.02.2014 r.

WÓJT GMINY

mgr inż. Andrzej Zaręba

Piaseczno, dnia 21.02.2014 r.



ul. Kościuszki 5
05-500 Piaseczno
www.piaseczno.eu

Urząd Miasta i Gminy Piaseczno

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

IT/DK/2211-103 /75/54/08

Dotyczy : koncepcji programowej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na terenie gminy Piaseczno

W odpowiedzi na Państwa pismo GDDKiA OWA-I-1.mp/4111/S7/18-07/8/2014 z dnia 30.01.2014 dotyczące zaopiniowania Koncepcji Programowej drogi S-7 na odcinku Warszawa – Obwodnica Grójca poniżej przedstawiamy swoje stanowisko dotyczące przebiegu trasy na terenie Gminy Piaseczno :

I. W odniesieniu do planów zagospodarowania przestrzennego w stosunku do poprzedniej wersji projektu trasy S-7 wprowadzono następujące zmiany :

1. W części Robercina sporządzony jest projekt planu, który zgodnie z pierwotnym założeniem projektu trasy S-7 przewiduje jedną drogę serwisową i szerokość w liniach rozgraniczających ok. 80 m. W otrzymanej koncepcji trasy S-7 przewidywane są dwie drogi serwisowe oraz szerokość w liniach rozgraniczających ok. 100 m. Dodatkowo przewidziano zbiorniki retencyjne – na tym odcinku szerokość w liniach rozgraniczających to ok. 140 m. ;
2. W granicach Woli Gołkowskiej, gdzie również sporządzany jest projekt planu zaprojektowano przed węzłem komunikacyjnym zbiornik retencyjny . Nie uwzględniona została propozycja włączenie drogi serwisowej od węzła Antoninów do drogi gminnej KDL. ;
3. Zmianie uległ przebieg drogi serwisowej po stronie północnej w miejscowości Wólka Pracka, która obecnie przylega do trasy S-7 ;
4. Dla części wsi Szczaki, gdzie sporządzany jest obecnie projekt planu nastąpiły zmiany w zakresie rozwiązania komunikacyjnego odnośnie bezkolizyjnego skrzyżowania trasy S-7 z ul. Łanową, dodatkowo przewidziano zbiornik retencyjny;
5. W granicach Złotokłosu, gdzie obowiązuje mpzp nastąpiły zmiany rozwiązania węzła komunikacyjnego Złotokłos w zakresie dróg serwisowych, z uwagi na powyższe należałoby ewentualnie przystąpić do zmiany planu w tym zakresie ;
6. W części wsi Szczaki na zachód od ul. Mrokowskiej, gdzie obowiązuje mpzp również przewidziane zostały zbiorniki retencyjne.

W załączeniu przekazujemy załącznik graficzny wskazujący problemy wymienione w powyższych punktach. Jednocześnie informujemy, że projekty planów i studium będą dostosowywane do otrzymanej koncepcji drogi ekspresowej S-7.

II. Ponadto proszę o przeanalizowanie niżej wymienionych uwag i wniosków do przedstawionych rozwiązań :

1. Proszę aby wszystkie rysunki korelowały z kierunkiem północ – południe.
2. Wnioskujemy aby jezdnie na wiaduktach łączących drogi serwisowe z drogami lokalnymi miały szerokość 6,0 m. W trakcie prezentacji projektu na spotkaniu, które odbyło się w dniu

Wydział Infrastruktury i Transportu Publicznego
tel. (22) 70 - 17- 662

22

- 14.02.2014. w siedzibie Szkoły Podstawowej nr 5 w Piasecznie, zrozumieliśmy wypowiedź Projektanta, że jezdnie na tych wiaduktach mają mieć szerokość 5,5 m.
3. Wzdłuż trasy S-7 projektowane są zbiorniki retencyjne, z których wody opadowe będą odprowadzane do istniejących rowów i kanałów – proszę o uwzględnienie w projektach budowy trasy niezbędnej przebudowy lub regulacji rowów i uzgodnienie zakresu robót z ich właścicielami.
 4. Proszę o rozważenie możliwości doprojektowania ekranu akustycznego na odcinku od km 10+750 – 10+850.
 5. Brak informacji na temat kolizji istniejącej infrastruktury technicznej z projektowaną trasą S-7 i sposobu ich rozwiązania.
 6. Proszę o korektę linii rozgraniczających projektowanej trasy S-7 i w konsekwencji poszerzenie pasa drogowego w następujących miejscach :
 - a) Rys. nr 2.7.
 - proszę o połączenie projektowanej drogi serwisowej z istniejącym przebiegiem ulicy Przyleśnej;
 - w rejonie około km 0 + 750 drogi serwisowej linia rozgraniczająca dzieli pas rowu na dwie części;
 - b) Rys. nr 2.8. i 2.8a
 - proszę o korektę linii rozgraniczających w rejonie km 8+600 – 8+700 po północno – zachodniej stronie trasy, tak aby połączyć dwa projektowane wyploty z drogi serwisowej z istniejącym przebiegiem ulicy Żwirowej i drogi lokalnej;
 - c) Rys. nr 2.9.
 - w rejonie około km 9+480 po obydwu stronach trasy S-7 linia rozgraniczająca dzieli pas rowu na dwie części;
 - d) Rys. nr 2.10. i 2.10a
 - w rejonie km 10+800 – 11+020 po południowo – wschodniej stronie trasy, zakresem robót objąć drogę serwisową wraz ze skrzyżowaniami z drogami lokalnymi;
 - po północno – zachodniej stronie w zakres robót włączyć fragment ulicy Gościniec wraz ze skrzyżowaniem z drogą serwisową;
 - w rejonie około km 11+450 po północno-zachodniej stronie trasy S-7 linia rozgraniczająca dzieli pas rowu na kilka części ;
 - proszę o uwzględnienie wniosku zawartego w e - mailu z dnia 12.02.2014. Biura Projektów EUROSTRADA – w załączeniu e - mail i pismo Wydziału Urbanistyki i Architektury Gminy Piaseczno z dnia 18.12.2013.
 - e) Rys. nr 2.11.
 - proszę w zakres robót włączyć połączenie projektowanych wyplotów z dróg serwisowych z istniejącym przebiegiem ulicy Szklarniowej i ulicy Traktowej;
 - f) Rys. nr 2.12.
 - brak połączenia drogi serwisowej z ulicą Pałacową;
 - w rejonie około km 14+080 po północno-zachodniej stronie trasy S-7 linia rozgraniczająca wzdłuż zbiornika retencyjnego dzieli pas rowu na dwie części;
 - g) Rys. nr 2.13a.
 - proszę po północno-zachodniej stronie trasy S-7 w zakres robót włączyć połączenie projektowanej drogi serwisowej z istniejącym przebiegiem ulicy lokalnej;
 7. W związku z tym, że dość często do Gminy przychodzą mieszkańcy i właściciele działek zlokalizowanych wzdłuż trasy S-7 i proszą o informacje na temat kolizji działek z projektowaną trasą, proszę o przekazanie mapy z nakładką ewidencyjną w skali np.1:5000 z naniesionymi liniami rozgraniczającymi i czytelnymi numerami działek.
 8. W załączeniu przesyłamy pismo z dnia 21.02.2014. właścicieli działek nr 8 i częściowo nr 5 w miejscowości Szczaki z prośbą o uwzględnienie ich prośby dotyczącej zmiany lokalizacji zbiornika retencyjnego – ze strony zachodniej na stronę wschodnią.
 9. Proszę aby w projektach oświetlenia zastosować oprawy energooszczędne.

Proszę o przeanalizowanie naszych uwag i wniosków na dalszych etapach projektowania i po ich uwzględnieniu przysłać skorygowanych planów do Gminy.

W związku z tym, że duża liczba Mieszkańców Gminy dojeżdża do pracy, szkół i uczelni w Warszawie własnymi samochodami, bardzo często korkuje się ulica Puławska. Mając na uwadze tych Mieszkańców jak również osoby, które zamierzają mieszkać na terenie naszej Gminy, zwracamy się z prośbą, o podjęcie działań zmierzających do jak najszybszej budowy trasy S-7, która nie tylko w sposób istotny ułatwi i skróci czas dojazdu do Warszawy, ale również poprawi bezpieczeństwo i zwiększy komfort podróży.

Z poważaniem

Z up. Burmistrza
Miasta i Gminy Piaseczno
mgr Daniel Patkiewicz
i Zastępcę Burmistrza

Załączniki :

1. załącznik graficzny do opinii
2. e-mail z dnia 12.02.2014. i pismo Wydziału Urbanistyki i Architektury Gminy Piaseczno z dnia 18.12.2013.
3. pismo Kancelarii Adwokatów i Radców Prawnych z dnia 21.02.2014.

Otrzymują :

1. Adresat
2. Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58,
02-626 Warszawa
3. Kancelaria Adwokatów i Radców Prawnych
05-500 Piaseczno, ul. Kościuszki 6
4. Biuro Projektów „EUROSTRADA” Sp. z o. o.
05-510 Konstancin-Jeziorna
Ul. Przyjacielska 2C, Chylce
5. Wydz. UIA
6. Wydz. IT-TM/DK/EB
7. IT - a/a

Wydział Infrastruktury i Transportu Publicznego
tel. 22 70 - 17- 662



Urząd Gminy Lesznowola

ul. Gminnej Rady Narodowej 60
05-506 Lesznowola

Tel. 757-93-40 (42), fax: 757-92-70

E-mail: gmina@lesznowola.pl , wojt@lesznowola.pl



Lesznowola 13.03.2014

PRI – 700.13.2014.AO

Sz. Pan Naczelnik Paweł Jaskowski

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad o/ Warszawa
Wydział Dokumentacji

ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Sz. Pan Naczelnik,

W odpowiedzi na przedłożoną do konsultacji koncepcję przebiegu trasy S-7 przez teren gminy Lesznowola, oraz w nawiązaniu do przeprowadzonych rozmów w trakcie konsultacji społecznych poniżej przedstawiamy uwagi i wnioski do przedmiotowej koncepcji z prośbą o ich uwzględnienie w dalszych pracach projektowych. Budowa trasy S7 dla samorządu gminy Lesznowola jest inwestycją o strategicznym znaczeniu, przesądzającą o jej dalszych kierunkach rozwoju. Inwestycja ta niesie za sobą zarówno szanse na dalszy dynamiczny rozwój naszej gminy jak i pewne zagrożenia, które ten rozwój mogą w przyszłości znacząco utrudnić. W niniejszym piśmie chcemy zwrócić Państwa uwagę na te aspekty przedłożonego nam projektu, które w naszej ocenie wymagają skorygowania, właśnie ze względu na problemy jakie w przyszłości mogą wywoływać. Są to:

A/ Sposób rozwiązania wprowadzania i wyprowadzania z trasy S7 ruchu samochodowego w obu węzłach drogowych tj. „Zamienie” i „Lesznowola”, które w naszej ocenie niedostatecznie uwzględniają przyszłe natężenia ruchu, wygenerowanego przez trasę S7 na dwóch kluczowych drogach tj. trasy 721 (obwodnicy Lesznowoli 2x 2 pasy ruchu) oraz planowanej trasy Janczewice-Zamienie-Mysiadło (2 x 2 pasy ruchu).

B/ System odprowadzania wód deszczowych i roztopowych do lokalnych cieków wodnych tj. do rowów melioracyjnych i rzeki – „kanału piaseczyńskiego”.

C/ System ochrony akustycznej terenów zurbanizowanych i przewidzianych do urbanizacji wzdłuż przedmiotowej trasy.

D/ Zabezpieczenie wykonania przepustów pod/nad trasą dla planowanych w dalszym etapie rozwoju gminy strategicznych układów infrastruktury technicznej (przepusty pod przyszłe magistrale wodociągowe i kanalizacyjne) oraz uwzględnienie lokalizacji pasa szerokości 4 m dla ruchu pieszo-rowerowego wzdłuż układu zaplanowanych dróg serwisowych.

Ad. A

1. Węzeł drogowy „Zamienie”

W naszej ocenie, węzeł drogowy w „Zamieniu” będzie kumulować znaczący ruch samochodowy do trasy S7 po wybudowaniu planowanych lokalnych połączeń drogowych, także tych nieujętych jeszcze w Państwa koncepcji. Zgodnie z planowanym rozwojem układu drogowego, do węzła „Zamienie” docelowo przewiduje się doprowadzenie następujących ulic:

a/ od strony zachodniej lokalnej drogi zbiorczej o przekroju 2x2 pasy ruchu, wyprowadzającej ruch samochodowy do osiedli mieszkaniowych w Zamieniu a także dalej do miejscowości Nowa Wola, Podolszyn, Janczewice, Falenty o przewidywanym natężeniu ruchu samochodowego na poziomie około 7 200 pojazdów/d,

b/ od strony wschodniej lokalnej drogi zbiorczej o przekroju 2x2 pasy ruchu, stanowiącej lokalny łącznik między trasą S7 a DK nr 79 (ul. Puławska) w Mysiadle, o przewidywanym natężeniu ruchu samochodowego na poziomie minimum 12 500 pojazdów/d, a po urbanizacji przyległych obszarów natężenie ruchu przekroczy poziom 25 000 pojazdów/d.

Droga o której mowa w pkt. b stanowi element zintegrowanego połączenia drogowo-kolejowego (w oparciu o stację kolejową Warszawa-Jeziorki) z systemem P+R południowego obszaru warszawskiej dzielnicy Ursynów (łącznica z planowaną ulicą Hołubcowa-bis), piaseczyńskiego Józefosławia i lesznowskiego Mysiadła. W związku z planowanym natężeniem ruchu zwłaszcza z kierunku Piaseczna i Mysiadła, zdając sobie sprawę, że obecna ulica Karczunkowska (także po przebudowie / budowie wiaduktu nad linią kolejową Warszawa-Radom) w swoich parametrach będzie absolutnie niewystarczająca do przeniesienia przyszłego ruchu tranzytowego, Gmina Lesznówola w uzgodnieniu z m. st. Warszawa, starostwem powiatowym w Piasecznie a także z GDDKiA uzgodniła wstępną lokalizację przyszłej trasy jako ulicę o przekroju 2 x 2 pasy z alternatywnym przebiegiem względem ulicy Karczunkowskiej, przenosząc ruch tranzytowy poza obszary obecnych osiedli mieszkaniowych.

W związku z planowanym docelowym, dużym natężeniem ruchu z kierunku Piaseczna, uważamy że jego wyprowadzenie w węzle „Zamienie” powinno odbywać się możliwie płynnie, niezależnym wyjazdem, w przeciwnym wypadku w naszej ocenie istnieje ryzyko powstawania zatorów na samej trasie S7 przed dojazdem do tego węzła od strony Warszawy, jeśli ruch będzie tamowany na zaprojektowanym rondzie. W związku z powyższym, w załączeniu przedkładamy Państwu naszą propozycję korekty rozwiązania tego węzła, uwzględniająca powyższe okoliczności, z uprzejmą prośbą o uwzględnienie tego rozwiązania w dalszych pracach projektowych. (zał. nr 1)

2. Węzeł drogowy „Lesznówola”

W związku z planowanym dużym obciążeniem ruchu*¹ w przedmiotowym węzle na nowej drodze 721 (2 x 2 pasy) zarówno od strony Piaseczna jak i Sękocina średnio rzędu ok. 30 000 poj/d wymagane jest w naszej ocenie zaprojektowanie możliwie płynnego zjazdu i wyjazdu z trasy S7 w kierunkach na Piaseczno i Sękocin. Zaproponowane przez Państwa rozwiązanie

kolizyjnych skrzyżowań, przy tak dużym obciążeniu ruchem spowodują, że trasa 721 będzie nieprzejezdna w godzinach szczytowych w obu kierunkach, a także trasa S7 będzie posiadała zatory na wyjeździe z niej od strony Warszawy. W związku z powyższym, w załączeniu przedkładamy Państwu naszą propozycję korekty rozwiązania tego węzła, uwzględniająca „upłynnienie” ruchu na zjazdach i wjazdach na trasę S7 przy jednoczesnej pełnej drożności trasy 721 w zakresie obu podwójnych pasów ruchu, z uprzejmą prośbą o uwzględnienie tego rozwiązania w dalszych pracach projektowych. (zał. nr 2)

Ponadto uprzejmie prosimy o rozważenie poprowadzenia trasy S7 pod ulicą Krasickiego w miejscowości Nowa Wola zamiast wiaduktów nad tą ulicą. Takie rozwiązanie jest zdecydowanie mniej agresywne dla lokalnego układu przestrzennego, zapewnia lepszą naturalną ochronę akustyczną sąsiadujących terenów, wymaga zajęcia mniejszego terenu (mniej wyburzeń) i zdecydowanie poprawia układ komunikacyjny lokalnej drogi serwisowej od strony zachodniej, a także sprzyja lepszemu zbilansowaniu robót ziemnych, co bez wątpienia będzie miało pozytywny wpływ na obniżenie kosztów budowy tej trasy w tym wariancie. Oczywiście mamy świadomość że wykonanie wykopu pociąga za sobą konieczność wykonania skutecznego systemu jego odwodnienia poprzez zastosowanie układu przepompowni deszczowych, a także wymagać będzie przełożenia rurociągu gazu wysokiego ciśnienia oraz innych instalacji takich jak wodociąg czy kolektor kanalizacji sanitarnej w ulicy Krasickiego (tu konieczna będzie lokalizacja dodatkowej przepompowni ścieków). Jednakże korzyści wynikające z lepszej płynności ruchu na trasie S7, zminimalizowanie negatywnego oddziaływania akustycznego i przestrzennego, zmniejszenie kosztów budowy, które zostaną osiągnięte w tak przyjętym rozwiązaniu, w naszej ocenie zdecydowanie przemawiają za rozważeniem poprowadzenia tej trasy na przedmiotowym odcinku przebiegu w wykopie.

AD. B System odprowadzania wód deszczowych i roztopowych do lokalnych cieków wodnych tj. do rowów melioracyjnych i rzeki – „kanału piaseczyńskiego”.

Zaproponowany w Państwa opracowaniu system odwodnienia trasy S-7 zakłada odprowadzanie wód opadowych do lokalnych rowów i rzeki „Kanału Piaseczyńskiego”, po ich zgromadzeniu w zbiornikach retencyjnych. W naszej ocenie, projekt budowy trasy S-7 musi uwzględniać konieczność modernizacji i przebudowy rowów melioracyjnych jako docelowych odbiorników tych wód z powodu obecnego ich stanu technicznego. Ponieważ w projekcie nie zostały określone parametry dopuszczalnych zrzutów do poszczególnych rowów (być może na tym etapie prac projektowych WZMiUW jeszcze takich parametrów Państwu nie określił, tym nie mniej, należy dołożyć wszelkich starań aby budowana trasa nie spowodowała zachwiania stosunków wodnych, w tym w szczególności nie spowodowała podtapiania okolicznych terenów. W tym miejscu pragniemy zwrócić Państwa szczególną uwagę na następujące odbiorniki wód:

1. Rów w miejscowości Zamienie – odbiornik wody w rejonie węzła drogowego „Zamienie”. (zał. Nr 3)

W naszej ocenie rów ten bez jego gruntownej przebudowy na całym odcinku ulicy Starzyńskiego nie nadaje się jako odbiornik wód deszczowych z powodu jego stanu technicznego. Gmina Lesznowola rozważała użycie tego rowu jako odbiornika wód oczyszczonych z pobliskiej oczyszczalni ścieków „Zamienie”, gdzie zakładaliśmy maksymalny zrzut w ilości do 16 l/sek. Okazało się, że rów ten nie jest w stanie w dalszym odcinku przejąć tej wody, więc ostatecznie wybudowany został systemem kolektorów tłocznych długości ponad 4 km i wody z oczyszczalni zrzucamy bezpośrednio do rzeki

Raszynki w miejscowości Podolszyn. Prosimy o rozważenie możliwości zrzutu wód opadowych z rejonu węzła „Zamienie” za pośrednictwem projektowanych rowów wzdłuż ulic serwisowych trasy S-7 do rowu Raszynki na odcinku km 1+420, wykorzystując naturalny spadek terenu w kierunku północnym.

2. Rów przy ul. Krasickiego w miejscowości Nowa Wola - km 5+730

Rów ten wymaga przystosowania do odbioru wód opadowych ze zbiorników retencyjnych, w chwili obecnej jego profil (jest to górny odcinek) nie pozwala na ich przyjęcie. Prawdopodobnie wystarczające w tym zakresie byłoby korekta jego profilu wraz z umocnieniem skarp płytami eko-krata na odcinku około 650 m.

3. Rów 6D w rejonie ulicy Borowej – km 7+500

Niejasny jest sposób przebudowy przedmiotowego rowu. Z oznaczeń przyjętych na podkładach mapowych wynika, że rów ten zaprojektowano jako bezodpływowy (?). Jednocześnie budzi wątpliwość rów przy drodze serwisowej na odcinku od rowu 6D do kanału piaseczyńskiego, który z niezrozumiałych względów nie stanowi integralnej części rowu 6D i nie został połączony z kanałem piaseczyńskim. (zał. nr 4)

Ad. C System ochrony akustycznej terenów zurbanizowanych i przewidzianych do urbanizacji wzdłuż przedmiotowej trasy.

Przedłożony projekt w naszej ocenie, w sposób niewystarczający chroni przed hałasem istniejącą zabudowę mieszkaniową, w szczególności w rejonie miejscowości Zgorzała. Jest dla nas niezrozumiała decyzja projektantów którzy opracowali przedmiotową koncepcję w całkowitej sprzeczności z warunkami decyzji środowiskowej, która nakazuje wykonanie ekranów akustycznych praktycznie na całym przebiegu przez teren gminy Lesznów, a w szczególności nakazuje wykonanie ekranów wysokości 6,0 m chroniącego miejscowość Zgorzała i Nowa Wola np. na odcinku km 3+200 ÷ km 7+500. Prosimy o skorygowanie projektu zgodnie z warunkami wydanej decyzji środowiskowej. Wykonanie projektu budowlanego, na bazie koncepcji programowej sprzecznej z decyzją środowiskową musi skutkować odmową wydania decyzji pozwolenia na budowę, albo co gorsza jej skutecznym zaskarżeniem, co w konsekwencji wywoła duże problemy na linii Inwestor – Wykonawca, nie bez wpływu na termin zakończenia budowy.

Ad. D. Zabezpieczenie wykonania przepustów pod/nad trasą dla planowanych w dalszym etapie rozwoju gminy strategicznych układów infrastruktury technicznej (przepusty pod przyszłe magistrale wodociągowe i kanalizacyjne). Ciąg pieszo-rowerowy.

Niezależnie od przesłanych przez Lesznowskie Przedsiębiorstwo Komunalne sp. z o.o. (eksploatatora gminnych instalacji wod-kan.) na wcześniejszym etapie uzgodnień i konsultacji warunków technicznych wykonania przejść kolizyjnych istniejącej infrastruktury technicznej, zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie lokalizacji w pasie przyszłej trasy s-7 przepustów dla projektowanych docelowych tranzytowych instalacji gminnych:

1. Zgodnie z zał. 5 prosimy o uwzględnienie przepustu pod wiaduktem WS-3a dla dwóch rurociągów PE 80 SDR 11 DN 225 mm każdy w rurach osłonowych DN 350 mm posadowionych na poziomie – 1,8 m ppt. .

2. Zgodnie z zał. 6 prosimy o uwzględnienie przepustu w km 7+360 (ulica Borowa) dla rurociągu PE 80 SDR 11 DN 300 mm w rurze osłonowej DN 500 mm posadowionej na poziomie – 1,8 m ppt. .

Ponadto prosimy o uwzględnienie możliwości przeprojektowanie pasa chodnika w zachodniej ulicy serwisowej wzdłuż trasy S7 na odcinku od ulicy Żwirowej w Wilczej Górze do ul. Raszyńskiej w miejscowości Zamienie umożliwiającego:

- a/ wybudowanie ścieżki pieszo-rowerowej szerokości 3,0 – 4,0 m,
b/ wybudowanie w pasie zieleni szerokości ok. 1,5m, przy ciągu pieszo-rowerowym docelowych instalacji wodociągowo-kanalizacyjnych niezbędnych do obsługi terenów przyległych do trasy S-7. (zał. 7).

Z wyrazami szacunku,

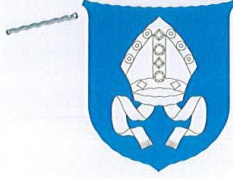
KIEROWNIK
Referatu Przygotowania
i Realizacji Inwestycji
mgr inż. arch. Andrzej Olbryś

URZĄD GMINY LESZNOWOLA
Referat Przygotowania i
Realizacji Inwestycji
05-506 LESZNOWOLA
ul. Gminnej Rady Narodowej 60

✓ Do wiadomości:
Jacobs Polska sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

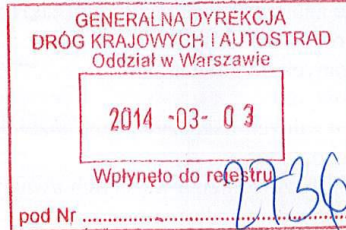
)*1 Gmina posiada dwie analizy prognoz natężenia ruchu dla nowej trasy 721. Pierwsza wykonana w sierpniu 2012 roku, autorstwa spółki „EUROSTRADA” zakładająca poziom natężenia na poziomie 35 500 pojazdów/d, przy czym poprzez węzeł „Lesznówola” na trasę S-7 będzie kierować się zjazdami w kierunku Warszawy 32 900 pojazdów/d. Droga analiza została opracowana w lutym 2014 roku przez spółkę „Zespół Doradców Gospodarczych TOR”, która dotyczyła prognozy ruchu dla alternatywnego wariantu budowy trasy S7 w ograniczonym zakresie, tj. tylko do węzła „Lesznówola” wraz z nową trasą 721. Z dokonanych w ostatnim czasie pomiarów ruchu na otaczających drogach, sporządzono model prognozy ruchu, z którego wynika że przez węzeł drogowy „Lesznówola” na trasę S7 może wjeżdżać nawet 60 000 pojazdów/d.



73 W
BURMISTRZ TARCZYNA

05-555 Tarczyn, ul. Rynek 8 a, tel. centrali (022) 715 79 00, fax (022) 727 81 91
e-mail: tarczyn@tarczyn.pl, www.tarczyn.pl
NIP 522 00 19 837 REGON 000550516

PI.I.7356... 31 14



Tarczyn 26.02.2014r.

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

Dotyczy: GDDKiA O/WA-I-1.mp/4111/S7/18-07/11/2014

W odpowiedzi na Państwa pismo j.w. w przedmiocie przedłożonych materiałów dotyczących koncepcji programowej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7, opiniuję pozytywnie przebieg trasy przechodzącej przez teren Gminy Tarczyn z poniższymi uwagami i wnioskami:

- 1) brak przejścia poprzecznego nad projektowaną trasą w ciągu drogi Ogrodowa, Warszawska, Górna w miejscowości Komorniki (tzw. „Schetynówka” łącząca drogę krajową S7 z drogą powiatową nr 2837 W)
- 2) połączenie projektowanego węzła WD-21A z drogami dojazdowymi przy węźle WS-20 (od strony północnej i południowej)
- 3) brak przejścia poprzecznego nad projektowaną trasą drogi powiatowej nr 2851 W (łączy drogę wojewódzką nr 876 z drogą krajową S7, „zbierając” dodatkowo ruch ze wsi Prace Małe, Gładków, Prace Duże, Pawłowice i Kopana). Wnioskujemy o rozważenie możliwości likwidacji przejść poprzecznych w ciągu dróg gminnych w węźle WD-26 i WD-27 (na które dodatkowo przerzucony został ruch z drogi powiatowej) i zaprojektowanie węzła w ciągu drogi powiatowej nr 2851
- 4) rozważenie możliwości wybudowania miejsc parkingowych (może MOP-u) przy węźle „Tarczyn Południe” (jako miejsce przesiadkowe i włączania się do trasy ekspresowej i drogi wojewódzkiej)
- 5) przedstawienie rozwiązania alternatywnego dla ronda R=32,5m w węźle WD-25 (węzeł „Tarczyn Południe” rozdzielający ruch na krajową drogę ekspresową klasy S biegnącą po nowym śladzie i krajową drogę ruchu przyspieszonego klasy GP biegnącą po starym śladzie winien być naszym zdaniem rozwiązany w pełni jako bezkolizyjny i nie tamujący ruchu szczególnie biorąc pod uwagę obecne i prognozowane natężenie ruchu)

6) zwrócenie szczególnej uwagi na ochronę zabudowy zagrożonej oddziaływaniem hałasu i odpowiednie odprowadzenie wód opadowych do rzeki Tarczynki, Głoskówki i rowów melioracyjnych

7) konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie:

- poziomu hałasu przenikającego do środowiska
- wielkości substancji wprowadzanych do powietrza
- jakości i ilości ścieków deszczowych

celem zweryfikowania przyjętych założeń z rzeczywistym późniejszym oddziaływaniem tej inwestycji drogowej na środowisko.

Proszę również o analizę i uwzględnienie wszelkich uwag i wniosków złożonych przez mieszkańców naszej Gminy.

BURMISTRZ
mgr Barbara Galić

Otrzymują;

1. adresat
2. a/a

Gmina Grójec
ul. Józefa Piłsudskiego 47
05-600 Grójec

WI.7021.4.8.2014.KH-2



Grójec, dn. 2014-02-21

pm MP
28.2.14
Z

GDDKiA
P. Paweł Jaskowski
Naczelnik Wydziału Dokumentacji
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dotyczy: „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca

W nawiązaniu do pisma GDDKiA O/WA-I-1.mp/4111/S7/18-07/10/2014 Burmistrz Gminy i Miasta Grójec powołał Zespół Oceny Projektu Koncepcji „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

W skład W/W Zespołu weszli pracownicy Urzędu Gminy Grójec w następującym składzie:

1. Gaweł Janusz – z-ca burmistrza d/s inwestycyjnych.
2. Iwańczyk Dariusz – naczelnik wydziału zagospodarowania przestrzennego.
3. Pietrzak Jacek – naczelnik wydziału ochrony środowiska.
4. Mularska Marzena – inspektor wydziału ochrony środowiska.
5. Kopera Hubert - podinspektor wydziału ochrony środowiska.
6. Jakubczyk Krystyna – naczelnik wydziału inwestycji.
7. Krawczyk Hubert – inspektor wydziału inwestycji.
8. Jabłoński Marek – inspektor nadzoru inwestorskiego d/s budowy i remontów dróg.
9. Jabłoński Mateusz – referent wydziału inwestycji.

Zespół w powyższym składzie bardzo wnikliwie przeanalizował przekazaną koncepcję budowy drogi S-7 dotyczącej przebiegu przez teren Gminy Grójec na odcinku od obecnie istniejącego skrzyżowania w miejscowości Głuchów do końca Gminy Grójec w kierunku północnym długości około 2,7 km.

Analiza została podzielona na następujące tematy:

- I. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem komunikacyjno-drogowym.
- II. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem ochrony środowiska:
 1. Ochrona wód.
 2. Przejścia dla zwierząt.
 3. Ochrona zasobów roślinnych.

III. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem społecznym.

Ad. I. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem komunikacyjno-drogowym. Celowym staje się rozważenie wyjazdu z miejscowości Głuchów w kierunku południowym – w kierunku Grójca.

W tym celu należy rozważyć wykonanie – dodatkowego odcinka drogi serwisowej od Głuchowa w kierunku południowym poprzez częściową niwelację skarpy „przy Pałacu”. Po

przeprowadzonych pomiarach stwierdzamy, że na ww. odcinku istnieje możliwość wykonania drogi serwisowej – np. teren niezbędny pod drogę można uzyskać przez wykonanie ściany oporowej.

Osiągniemy w ten sposób możliwość skomunikowania miejscowości Głuchów, w kierunku Grójca poprzez przejazd istniejącym tunelem pod drogą E-7. Co prawda wysokość tunelu wynosi 3,68 co pozwala na ruch samochodów osobowych oraz samochodów dostawczych. Natomiast ruch samochodów ciężarowych może się odbywać poprzez wiadukt zlokalizowany w Głuchowie przy ul. Rzecznej.

Niewątpliwą korzyścią zaproponowanego rozwiązania skrócenie drogi dostaw surowców do Zakładu Przetwórstwa Owocowego „KonVin” w Głuchowie oraz skrót dla mieszkańców Głuchowa, Wysoczyna, Koceran o około 2,5 km w jedną stronę.

2. Drugim rozwiązaniem w celu ułatwienia komunikacji mieszkańcom Głuchowa jest wykonanie wiaduktu w Głuchowie km 29+400 na terenie leśnym (przesunięcie w kierunku południowym od projektowanej kładki dla pieszych) lub wykonanie wiaduktu w formie estakady. W tym celu należy rozważyć również możliwość obniżenia niwelety ciągu głównego drogi.

3. W opracowaniu przedstawionej koncepcji brak jest oświetlenia chodników.

Celowym staje się wykonanie oświetlenia planowanych chodników w miejscowości Głuchów strona lewa i prawa (droga serwisowa – lokalna) oraz wykonanie oświetlenia węzła w miejscowości Podole.

4. Na prośbę mieszkańców prosimy o potwierdzenie iż będzie wykonana droga serwisowa w miejscowości Podole strona prawa przy zakładzie Mann nr ew. gruntów 34/3 i 34/4.

5. Brak lokalizacji zjazdów wraz z przepustami do istniejących posesji i pól z projektowanych dróg serwisowych. Prosimy o podanie geometrii zjazdów wraz z konstrukcją nawierzchni na zjazdach.

6. Zmienić lokalizację zbiornika Z-55 – przesunięcie w kierunku północnym celem uniknięcia załamania drogi serwisowej. Rozwiązanie to pozwoli pozostawić istniejącą stację LPG bez konieczności wykupu terenu i wypłaty odszkodowania za likwidowaną działalność.

7. Uwzględnić wykonanie zjazdu z drogi serwisowej km 28+790 str. L. na drogę gminną na którą to Gmina Grójec posiada prawomocną decyzję Starosty Grójeckiego 589/2012 z dn. 05.06.2012 oraz uzgodnienie GDDKiA nr GDDKiA-O/WA.Z.3.a.4251/1926/2011 z dn. 06.09.2011 - załącznik nr 1.

8. Uwzględnić wykonanie wiat przystankowych wraz z oznakowaniem na zatokach autobusowych.

9. Przenalizować możliwość likwidacji pętli autobusowej w km 29+320 str. L celem zmniejszenia powierzchni terenu przeznaczonego pod drogę.

II. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem ochrony środowiska:

W zakresie ochrony środowiska przedstawiamy następujące uwagi:

1. Północna część gminy Grójec przez którą przebiega projektowana trasa S-7 znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Rzeki Jeziorki, dla którego prawne uregulowania określone są w Rozporządzeniu nr 59 Wojewody Mazowieckiego z dnia 30 maja 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Rzeki Jeziorki.

A. Wnosimy o zwrócenie szczególnej uwagi **na gospodarkę wodną** związaną z inwestycją:

- przeprowadzenie szczegółowej analizy spadków i nachylenia terenu, aby powstające nasypy nie powodowały zablokowania naturalnego spływu wody i zakłócenia stosunków wodnych na przyległych gruntach

- określenie kierunków odpływu wody przy drogach serwisowych, wykonanie przepustów pod zjazdami oraz zapewnienie odpływu wody, nie wprowadzając rowów z funkcją odparowującą.
- uwzględnienie zbiornika znajdującego się na działce nr 77/1 jako znaczący element systemu wodnego na tym terenie, który zbiera wodę z tysięcy hektarów. W pobliżu zbiornika lub pod nim znajdują się naturalne źródła, które stanowią początek cieku wodnego płynącego przez szereg miejscowości aż do rzeki Jeziorki w Lesznowoli. Niezbędne jest pozostawienie przepływu pod trasą na wys. w/w działki i rozważenie czy łączenie go z przejściem dla małych zwierząt nie wpłynie negatywnie: bądź na właściwy przepływ wody bądź na zwierzęta (nie wszystkie pływają). Jednocześnie istotne jest zwrócenie uwagi jak dno przepustu położone będzie w stosunku do poziomu lustra w stawie. Czy woda ze zbiornika Z56 w przypadku jego napełnienia będzie spływać do istniejącego stawu? Czy niezbędne jest zasypianie zachodniej części stawu?
- rozważenie zmiany położenia zbiornika Z55, czy zapewniono odpływ wody w przypadku jego przepełnienia?

B. wnosimy o zwrócenie uwagi na możliwość pozostawienia jak największej ilości drzew rosnących po wschodniej stronie trasy. Stanowią one cenny element przyrodniczy, a **na szczególną uwagę zasługuje grupa czterech sosen** (w obecnym km od 409+2 do 410+4) **oraz grupa czterech dębów** (w obecnym km 409 + 9 do 410+1). Są to pozostałości XIX wiecznych nasadzeń sosnowo-dębowych wzdłuż dawnego traktu Warszawa – Kraków, kwalifikujące się do objęcia ochroną jako pomniki przyrody.

2. W zakresie klimatu akustycznego nie zaplanowano ekranów dźwiękochłonnych przy północnej granicy gminy w pobliżu węzła WD28 przy zabudowanych działkach nr 62 i 5/40. Czy działki te są przewidziane do wykupu?

III. Ocena i analiza przedstawionej koncepcji pod względem społecznym.

1. Należy rozważyć możliwość wykupu gruntów wraz z siedliskami w obrębie węzła Podole strona lewa, gdzie w koncepcji pozostawiono dwa siedliska odcięte dwoma drogami serwisowymi. Mieszkańcy tych obiektów utrudniony dojazd do swych pól i oraz narażeni są na hałas. Sugerujemy wykup działki nr 62 w Podolu oraz działek znajdujących się w środku węzła WD 29. Usytuowanie zab
2. udowań mieszkalnych w tak niekorzystnej lokalizacji z punktu widzenia ochrony środowiska, uniemożliwia normalne funkcjonowanie oraz stanowi zagrożenie dla zdrowia z uwagi na hałas, zanieczyszczenia, drgania itp.
3. Należy przedstawić w jaki sposób rozwiązany zostanie dojazd do istniejącego sklepu znajdującego się w miejscowości Podole przy węźle.
4. Koniecznym staje się dokładne wskazanie nieruchomości, oraz nieruchomości zabudowane, które przewidziane są do wykupu przez GDDKiA.

Powyższe wnioski podyktowane są troską o dobro mieszkańców, stan środowiska naturalnego oraz społecznym interesem gminy Grójec. Nauczeni doświadczeniem jakie wynikło ze skutków budowy obwodnicy Grójca, pragniemy uniknąć podobnych problemów, które do dziś dnia nie zostały rozwiązane. Spektakularnym przykładem jest zakłócenie stosunków wodnych w pobliżu kładki przy ul. Lewczyńskiej, jak również przy wiadukcie przy ul. Polnej w Głuchowie. W obu przypadkach sąsiadujące z trasą S7 posesje są cyklicznie zalewane przez wody opadowe i roztopowe, co często wiąże się z koniecznością interwencji Straży Pożarnych. Główną przyczyną są nieprawidłowe rozwiązania projektowe, nie uwzględniające właściwej powierzchni zlewni i nie zapobiegające szkodom wynikłym z wykonania tak dużego obiektu budowlanego: np. zbiornik przy ul. Lewczyńskiej ma zbyt małe rozmiary, nie ma odpływu, brak było przepustu

pod drogą lokalną, podobnie w Głuchowie: brak przepustu i rowy o funkcji odparowującej doprowadziły do licznych podtopień sąsiadujących działek.

W związku z powyższym liczymy na zrozumienie, wnikliwą analizę i uwzględnienie przedstawionych postulatów podczas dalszych prac projektowych.

Podpisy Zespołu Oceny Projektu Koncepcji „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca:

1. Gawel Janusz –

3. Iwańczyk Dariusz –

4. Pietrzak Jacek –

5. Mularska Marzena –

4. Kopera Hubert -

5. Jakubczyk Krystyna –

6. Krawczyk Hubert –

7. Jabłoński Marek –

8. Jabłoński Mateusz –



MINISTER ŚRODOWISKA

DOG-II-4731-20/7060/ 49 363/14/AK

Decyzja

Działając na podstawie art. 93 ust. 2, art. 161 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2014 r. poz. 613, 587 i 850) oraz art. 104 K.p.a. na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

zatwierdzam

Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie – budową południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotniko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca opracowaną przez Przedsiębiorstwo Geotechniczno-Konsultingowe GEOTECH Sp. z o.o.

Działając na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstąpiono od uzasadnienia decyzji z uwagi na to, że uwzględnia ona w całości żądanie strony.

Strona niezadowolona z decyzji może w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania (stosując odpowiednio przepisy dotyczące odwołań), zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpoznanie sprawy.

Z up. MINISTRA
PODSEKRETARZ STANU
GŁÓWNY GEOLOG

Sławomir Marek Brzoźński



Otrzymują:

1. Pan Tomasz Kwieciński
Pełnomocnik Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad + 1 egz. dokumentacji
2. a/a

Do wiadomości:

1. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego + 1 egz. dokumentacji
2. Starostwo Powiatowe w Piasecznie + 1 egz. dokumentacji
3. Starostwo Powiatowe w Grójcu
4. Starostwo Powiatowe w Pruszkowie
5. Urząd m. st. Warszawy
6. Urząd Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy
7. Urząd Gminy Lesznowola
8. Urząd Gminy Raszyn
9. Urząd Miasta Tarczyn
10. Urząd Miasta i Gminy Grójec
11. Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
12. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
13. Narodowe Archiwum Geologiczne
Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy + 1 egz. dokumentacji



Warszawa, dnia 18.09.2014 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

DGK-II-4711-1498/37793 /14/AS

Decyzja

Działając na podstawie art. 93 ust. 2, art. 161 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - *Prawo geologiczne i górnictwo* (Dz. U. z 2014 r. poz. 613, 587 i 850) oraz art. 104 K.p.a.

z a t w i e r d z a m

„Dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotniko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca”, przedłożoną przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Działając na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstąpiono od uzasadnienia decyzji z uwagi na to, że uwzględnia ona w całości żądanie strony.

Strona niezadowolona z decyzji może w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania (stosując odpowiednio przepisy dotyczące odwołań), zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpoznanie sprawy.



Obrębność:

1. Pan Tomasz Kwieciński
(pełnomocnik wnioskodawcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad)
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa
+ 1 egz. dokumentacji
2. w/a

Do wiadomości:

1. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego
+ 1 egz. dokumentacji
2. Starostwo Powiatowe w Piasecznie
+ 1 egz. dokumentacji
3. Starostwo Powiatowe w Pruszkowie
4. Starostwo Powiatowe w Grójcu
5. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
6. Urząd Miejski w Tarczynie
7. Urząd Gminy i Miasta Grójec
8. Urząd Gminy Lesznowola
9. Urząd Gminy i Miasta Piaseczno
10. Urząd Gminy Raszyn
11. NAG PIG-PIB
+ 1 egz. dokumentacji

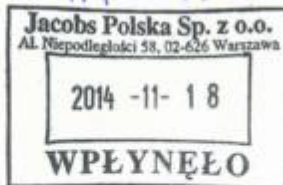


WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT
TRANSPORTU DROGOWEGO W RADOMIU
26 – 610 Radom, ul. Bolesława Limanowskiego 29a
tel./fax. (48) 363 51 87

Warszawa, 13 listopada 2014 r.

WITD.WI.8112.4.112.2014-PW

J. Kramlik 1834 11/2014



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W odpowiedzi na pismo JACOBS/S174/272/JS/1022/2014 z dnia 31 października 2014 r. w sprawie koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko do południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca” informuję, że pozytywnie opiniujemy ww. koncepcję w zakresie miejsc przeznaczonych do kontroli pojazdów.

Jednocześnie zwracamy się z prośbą, aby ww. miejsca przeznaczone do kontroli pojazdów dawały możliwość skutecznego i efektywnego (miejsce podania sygnału do zatrzymania znajdowało się możliwie blisko miejsca przeprowadzania kontroli) prowadzenia kontroli.

ZASTĘPCA MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
INSPEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO

Adam Bielecki

Otrzymują:

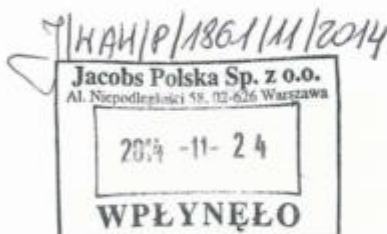
1. Adresat,
2. a/a.



Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Stołecznej Policji

RDproj – 4179/14

Warszawa, dnia 2014 11 13



JACOBS™
Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W nawiązaniu do pisma L.dz. JACOBS/S174/272/JS/1023/2014 z dnia 31.10.2014 r. uprzejmie informuję, że Policja zapoznała się z przedstawionymi materiałami w zakresie stadium koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa Południowego wlotu z Warszawy Drogi Ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Nadmieniam, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729), Policja nie opiniuje projektów na tym etapie.

W celu uzyskania opinii w zakresie stałej lub czasowej organizacji ruchu należy do tut. Wydziału złożyć projekt celem pozyskania opinii.

ZASTĘPCA NACZELNIKA
Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Stołecznej Policji
mł. insp. Piotr JAKUBCZAK

Wyk. w 2 egz.:
egz. nr 1 adresat
egz. nr 2 a/a
Wyk. M.K.

Komenda Stołeczna Policji
Wydział Ruchu Drogowego
00-865 Warszawa, ul. Waliców 15, tel. (022) 6037080, fax (022) 6036216

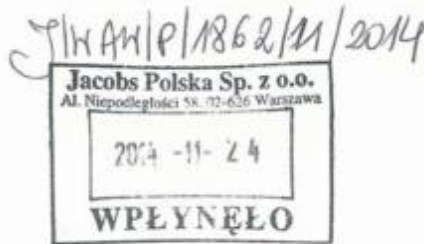


KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
z siedzibą w Radomiu
WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
26-600 Radom, ul. 11 Listopada 37/59
tel. 48-345-25-05, fax. 48-345-20-13, 48-345-28-73

Radom, 10.11.2014 r.

R- 4962/4782/14

„JACOBS”
ul. AL. Niepodległości 58
02-626 Warszawa



Otrzymał projekt dotyczący koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”, Komenda Wojewódzka Policji zs. w Radomiu, rozwiązania projektowe opiniuje pozytywnie w zakresie lokalizacji zjazdów awaryjnych na terenie powiatu grójeckiego.

O opinię pozostałego odcinka drogi S7 dla wyżej wymienionego zadania należy zwrócić się do KSP Warszawa.

Z UPOWAŻNIENIA
MAZOWIECKIEGO KOMENDANTA
WOJEWÓDZKIEGO POLICJI

inż. Tomasz
Wydziału Ruchu Drogowego
KWP z siedzibą w Radomiu
kon. Tomasz Ciepłogę

Wyk w. 2 egz.
Egz. 1 adresat
Egz. 2 a/n
Wyk T.C



Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

CENTRALA

ul. Książycowa 5, 01-934 Warszawa, tel. (22) 22-99-931/932, fax. (22) 22-99-933

Warszawa, dnia 03 listopada 2014 roku

LPR-5-1957(01/14)LS

Pan

Jerzy Słabiak
Jacobs Polska Sp. z o.o.
02-626 Warszawa
Al. Niepodległości 58

Dotyczy : Koncepcji programowej dla zadania pn. Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Jerzy Słabiak
Do przedstawionej przez Was w dniu 30 października br. dokumentacji nie wnoszę uwag w zakresie rozwiązań dotyczących wykonywania operacji lotniczych przez śmigłowce ratownicze SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

W załączeniu uzgodniona dokumentacja.

Leszek Szwed

Koordinator projektów

Leszek Szwed

Otrzymują :
-Adresat
-Generalna Dysekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie, ul Mińska 25
03-808 Warszawa
-Dz. Oper. Lotn.
-a/a



**MAZOWIECKI KOMENDANT WOJEWÓDZKI
PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ**
00-622 Warszawa, ul. Polna 1

WZ.5565.8.2014

Warszawa, dnia 23 grudnia 2014 r.

Pan
inż. Jerzy Słabik
Główny Projektant
Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

OPINIA

dotycząca inwestycji: „Koncepcja programowa dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

Właściwy zarządca drogi: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, reprezentowana przez Pana Jerzego Słabika, przedstawiciela Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, (zgodnie z pełnomocnictwem z dnia 30 czerwca 2014r. znak GDDKiA. O/WA.D-1.2-ag-0157/151/2014, podpisanym i wydanym przez Pana Tomasza Kwiecińskiego, Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji GDDKiA w Warszawie.

W nawiązaniu do pisma Pana Jerzego Słabika, przedstawiciela Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, z dnia 24 października 2014r. znak JACOBS/S174/272/JS/1011/2014 dot. wydania opinii w zakresie inwestycji drogowej pn. „Koncepcja programowa dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”, na podstawie art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r. Nr 687 ze zm.)

pozytywnie opiniuję

przedstawioną dokumentację w zakresie planowanej inwestycji

pod warunkiem

uwzględnienia wszystkich wytycznych i zaleceń zawartych w niniejszej opinii.

1. Zalecenia ogólne.

- Na rys. nr I Planu Orientacyjnego omyłkowo użyto opisu z nazwą "Powiat Warszawski-Zachodni Dzielnica Ursynów". W rzeczywistości dzielnica Ursynów leży w granicach miasta stołecznego Warszawy, a nie na terenie powiatu warszawskiego-zachodniego.
- Na rys. nr I Planu Orientacyjnego użyto oznakowania "H" wskazującego lokalizację hydrantów, co umożliwiło łatwe i precyzyjne określenie ich lokalizacji, natomiast w legendzie Planu Sytuacyjnego występuje inny symbol określający hydranty, praktycznie niewidoczny na poszczególnych rysunkach tegoż planu. Wskazane jest wprowadzenie jednego symbolu "H" (zastosowanego na rysunku Planu Orientacyjnego) i wskazywanie go w całej dokumentacji

2. Wjazdy oraz wjazdy awaryjne.

Zaproponowane możliwości wjazdów poprzez zaprojektowane węzły komunikacyjne są niewystarczające z punktu widzenia ochrony przeciwpożarowej.

Aby zapewnić szybki dojazd i podjęcie działań ratowniczo-gaśniczych, w przypadku powstania pożaru lub innego miejscowego zagrożenia wnosi się o zaprojektowanie dodatkowych wjazdów:

- z obu stron na przedmiotową drogę na wysokości obiektu drogowego WD-4 (droga powiatowa nr 2842W),
- z obu stron na przedmiotową drogę na wysokości obiektu drogowego WD-6 (droga wojewódzka nr 721) lub WS-7 (okolice jednostki włączonej do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego) z uwagi na brak połączenia drogi lokalnej, biegnącej z lewej strony (ul. Postępu, droga 2841W) oraz drogi lokalnej, biegnącej z prawej strony.
- z prawej strony na przedmiotową drogę w ok. km 27+700 w kierunku Radomia.

Dodatkowe wjazdy w tych okolicach zapewnią sprawne przemieszczanie się pojazdów krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, sprawną ewakuację oraz najkrótszy dojazd dla jednostek ochrony przeciwpożarowej zlokalizowanych w obszarze planowanej inwestycji.

Ponadto, tut. Komenda informuję, iż w nomenklaturze związanej z prowadzeniem działań ratowniczo – gaśniczych w zakresie dróg publicznych nie funkcjonuje termin „zjazd awaryjny”. Analizując przedmiotową dokumentację uznano, iż wskazane zjazdy awaryjne są w istocie również wjazdami awaryjnymi, przez co powinny spełniać wymagania odnośnych przepisów.

Wskazane jest również zapewnienie możliwości wjazdu i wyjazdu, o każdej porze roku, z obiektów MOP na drogi lokalne (autobusowe, poprzeczne i dojazdowe) jednostkom ochrony przeciwpożarowej.

Projektowane wjazdy awaryjne powinny spełniać wymagania jak dla dróg pożarowych, określonych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 124, poz. 1030).

Otrzymana dokumentacja zawiera informację o następującej lokalizacji węzłów drogowych i wjazdów awaryjnych na odcinku II:

- węzeł Lotnisko,
- węzeł Zamienie,
- węzeł Lesznówola,
- węzeł Antoninów,
- MOP II w km ok 13+300,00 (strona lewa),

- MOP II w km ok 13+300,00 (strona prawa),
- węzeł Złotokłos,
- węzeł Tarczyn Północ,
- węzeł Tarczyn Południe,
- WA w km 1+770,90 (strona prawa),
- WA w km 1+777,45 (strona lewa),
- WA w km 9+265,30 (strona lewa),
- WA w km 9+391,50 (strona prawa),
- WA w km 13+261,90 – MOP (strona lewa),
- WA w km 13+275,00 – MOP (strona prawa),
- WA w km 18+616,70 (strona lewa),
- WA w km 19+339,10 (strona prawa),
- WA w km 22+910,00 (strona prawa),
- WA w km 22+915,00 (strona lewa),
- WA w km 25+825,00 (strona prawa),
- WA w km 28+252,70 (strona lewa).

3. Przejazdy awaryjne.

Zaprojektowane rozmieszczenie poszczególnych przejazdów awaryjnych spełnia wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 14 maja 1999r. Nr 43 poz. 430 ze zm.).

Otrzymana dokumentacja zawiera informację o następującej lokalizacji przejazdów awaryjnych:

- PA w km 1+350,00
- PA w km 3+100,00
- PA w km 5+100,00
- PA w km 6+900,00
- PA w km 10+700,00
- PA w km 12+300,00
- PA w km 14+500,00
- PA w km 17+150,00
- PA w km 20+000,00
- PA w km 21+800,00
- PA w km 23+450,00
- PA w km 25+800,00

Ponadto wskazane jest wykonanie dodatkowego przejazdu awaryjnego w km 29+620.

Jednocześnie, aby ułatwić i przyspieszyć prowadzenie ewentualnych działań ratowniczo-gaśniczych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej, wskazuje się potrzebę oznakowania przejazdów awaryjnych. Jedną z możliwości oznakowania tych przejazdów jest pomalowanie bariery ochronnej na odcinku 2 m od początku przejazdu awaryjnego oraz 2 m od końca przejazdu awaryjnego. Zastosowana farba powinna mieć kolor jaskrawy, umożliwiając jej dostrzeżenie z większej odległości.

Przejazdy awaryjne przez pas dzielący powinny mieć konstrukcję nawierzchni taką, jak jezdnia drogi, ukształtowanie umożliwiające przejazd pojazdów z jednej jezdni na drugą oraz zapewniać sprawne odprowadzenie wody powierzchniowej. Długość przejazdu powinna być dostosowana do potrzeb i nie może być mniejsza niż 45 m.

Na przejeździe awaryjnym przez pas dzielący nie powinny być umieszczane żadne obiekty i urządzenia, z wyjątkiem bariery, która powinna mieć łatwo rozbieralną konstrukcję, nie utrudniającą w stanie złożonym ruchu na drodze.

4. Drogi lokalne (dojazdowe).

Po rozpatrzeniu przedłożonego projektu odcinka drogi ekspresowej, tut. Komenda zwraca uwagę na konieczność zapewnienia możliwości zawracania pojazdom ochrony przeciwpożarowej i służbom ratowniczym w przypadku braku połączenia projektowanych dróg lokalnych (dojazdowych) z istniejącą siecią dróg. W związku z powyższym proponuje się, aby takie drogi miały zakończenie w postaci placu manewrowego o wymiarach 20mx20m lub w postaci układu dróg w kształcie litery T, co umożliwi zawrócenie ww. pojazdom.

Jednocześnie należy podkreślić, iż projektowane drogi lokalne (dojazdowe) powinny spełniać wymagania jak dla dróg pożarowych, określonych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 124, poz. 1030).

5. Drogowe obiekty inżynierskie.

Ze względu na brak szczegółowych informacji o przedmiotowych obiektach inżynierskich (obiettach mostowych, przepustach, konstrukcjach oporowych), tut. organ przypomina, iż powinny one spełniać wymagania zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. nr 63, poz. 735 ze zm.).

Obiekty inżynierskie powinny być zaprojektowane i wykonane z materiałów niepalnych, za wyjątkiem kładek, które mogą być wykonane z materiałów trudno zapalnych. Urządzenia umożliwiające dostęp do elementów obiektu inżynierskiego oraz do urządzeń obcych, przeprowadzonych przez obiekt (takich jak przewody gazowe i z cieczami palnymi, wodociągowe, kanalizacyjne, sieci ciepłej oraz kabli elektroenergetycznych, teletechnicznych itp.) powinny być zaprojektowane i wykonane z materiałów niepalnych.

Ekran przeciwhałasowe, umieszczone na tych obiektach w celu zapewnienia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, powinny być wykonane z materiałów trwałych, trudno zapalnych.

Przestrzeń pod obiektami mogą być wykorzystane na garażowanie samochodów osobowych, pod warunkiem, że spód ustroju nośnego znajduje się od poziomu terenu na wysokości:

- dla konstrukcji stalowych - nie mniejszej niż 4,5 m,

- dla konstrukcji betonowych - nie mniejszej niż 3 m.

Inne wykorzystanie przestrzeni pod przęsłami obiektów mostowych może być dopuszczone za zgodą jednostek zarządzających tymi obiektami oraz właściwej miejscowo Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej, przy zapewnieniu swobodnych dojazdów i dróg ewakuacyjnych.

6. Źródła wody do celów ratowniczych.

W przedstawionej dokumentacji projektowej wskazano źródła wody do celów ratowniczych – hydranty zewnętrzne.

Przeprowadzona analiza układu zaopatrzenia w wodę do gaszenia pożarów wykazała, iż na odcinku drogi ekspresowej S7 od km 13+450 do km 20+00 w związku z możliwością prowadzenia w tym rejonie działań ratowniczo-gaśniczych oraz braku zaprojektowanych hydrantów po prawej stronie jezdni zasadne jest umożliwienie poboru wody przez jednostki ochrony przeciwpożarowej z zaprojektowanych zbiorników na wody opadowe. Przedstawiona dokumentacja nie precyzuje możliwości poboru wody do celów przeciwpożarowych ze zbiorników na wody opadowe. W związku z tym, iż zaopatrzenie wodne do celów ratowniczych w pasie drogowym drogi ekspresowej powinno być zapewnione przy wykorzystaniu istniejących zasobów wodnych wskazana jest adaptacja wybranych zbiorników retencyjnych na tym odcinku na zbiorniki przeciwpożarowe wraz z możliwością poboru wody (zapewnienie punktu czerpania wody) oraz zapewnieniem utwardzonego dojazdu spełniającego wymagania jak dla dróg pożarowych.

Z uwagi na brak określenia dokładnych parametrów technicznych tych zbiorników wskazane jest przedstawienie do tut. Komendy, w terminie 21 dni od dnia otrzymania niniejszej opinii, dokładnej informacji o możliwości dostosowania zbiorników na wody opadowe, zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej S7 od km 13+450 do km 20+00, do pełnienia funkcji zbiorników wodnych przeciwpożarowych, z uwzględnieniem konieczności wykonania właściwych punktów czerpania wody oraz odpowiedniego dojazdu dla jednostek ochrony przeciwpożarowej.

Konieczność adaptacji wybranych zbiorników retencyjnych na zbiorniki ppoż. wynika z faktu, iż projektowana trasa przecina kompleksy rolne i leśne do których utrudniony będzie dostęp i tym samym dojazd do punktów czerpania wody. Ponadto projektowany odcinek utrudni dojazd do istniejących punktów poboru wody. Zasadnym zatem jest dostosowanie wybranych zbiorników oraz wykorzystanie ich zarówno do działań na drodze ekspresowej S7, jak również otaczających ją kompleksów leśnych oraz zabudowań.

Wskazane jest zaprojektowanie hydrantów przeciwpożarowych przy projektowanych węzłach drogowych (lokalizacja hydrantów powinna być wykonana według następującego schematu):

- po 1 hydrancie po każdej stronie projektowanej drogi ekspresowej, przy drogach niższych klas, przecinających się w węzłach z drogą ekspresową.

Należy również zapewnić wymagane wydajności źródeł wody do celów ratowniczych dla poszczególnych obiektów: MOP, stanowisk postojowych, w tym dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz stacji benzynowych.

Ponadto, tut. Komenda widzi za konieczne podanie ogólnych wymagań w zakresie źródeł wody dla celów ratowniczych:

- a) W terenie zabudowanym hydranty przeciwpożarowe powinny zostać umieszczone na istniejącej sieci wodociągowej oraz zlokalizowane w pobliżu wjazdów awaryjnych, zaś poza terenem zabudowy zaopatrzenie w wodę powinno być zapewnione przy wykorzystaniu:
 - istniejących cieków i zasobów wodnych, zgodnie z przepisami prawa wodnego,

- zaopatrzenia wodnego dla obiektów MOP,
 - zbiorników retencyjnych (zapewniając parametry jak dla zbiorników pożarowych),
 - hydrantów zlokalizowanych na sieci wodociągowej,
 - innych źródeł.
- b) Do źródeł wody do celów ratowniczych powinien być zapewniony szybki dostęp o każdej porze roku, biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania i możliwości.

Punkty poboru wody mogą stanowić:

- Hydranty zewnętrzne na istniejących lub projektowanych sieciach wodociągowych o wydajności co najmniej:
 - 10 dm³ – DN 80,
 - 15 dm³ – DN 100,

które są zlokalizowane w odległości do 15 m od krawędzi jezdni drogi.

- Zbiorniki przeciwpożarowe o pojemności co najmniej 50 m³.
- Punkty czerpania wody przy:
 - naturalnym lub sztucznym zbiorniku (np. zbiorniku retencyjnym) o odpowiednim zapasie wody,
 - cieku wodnym o stałym przepływie wody nie mniejszym niż 20 dm³/s przy najniższym stanie wód.

W przypadku projektowania sieci hydrantów tut. Komenda informuje, że zgodnie z §4 ust. 1 pkt. 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. Nr 121, poz. 1137 ze zm.) projekt budowlany sieci wodociągowej przeciwpożarowej z hydrantami zewnętrznymi przeciwpożarowymi, przeciwpożarowego zbiornika wodnego oraz stanowiska czerpania wody do celów przeciwpożarowych, powinien zostać uzgodniony z rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych.

W przypadku występowania ogrodzenia wzdłuż przedmiotowej drogi, należy umieścić w tym ogrodzeniu bramy awaryjne o szerokości nie mniejszych niż 3,6 m, usytuowane w miejscach przydzielonych dla służb ratowniczych. Bramy awaryjne powinny być w szczególności usytuowane w miejscach zapewniających dostęp do zaopatrzenia wodnego i dróg pożarowych.

7. Wymagania dla projektowanego odcinka drogi ekspresowej.

Projektowana droga ekspresowa S7 i urządzenia z nią związane powinny być zaprojektowane i wykonane w sposób:

- a) utrudniający rozprzestrzenianie się pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
- b) umożliwiający dostęp służb ratowniczych do miejsca zdarzenia, o którym mowa powyżej,
- c) nie powodujący wydłużenia czasu dojazdu służb ratowniczych oraz nie ograniczający dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych.

Ponadto należy uwzględnić w projekcie przewidziane przepisami urządzenia odprowadzające wodę (poza terenem zabudowanym), które będą umożliwiały zablokowanie odpływu wody zanieczyszczonej materiałami niebezpiecznymi, które powstaną w wyniku pożaru lub innego miejscowego zagrożenia.

8. Wymagania dla projektowanych wyjść awaryjnych – schody i przepusty.

Wyjścia awaryjne oraz schody będące drogami ewakuacyjnymi, umieszczone wzdłuż przedmiotowej drogi, powinny – poprzez analogię oraz na zasadzie stosowania dostępnej wiedzy technicznej – spełniać wymagania jak dla dróg ewakuacyjnych w budynkach, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2012r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690 ze zm.).

W przypadkach, gdy dostęp do drogi z zewnątrz nie jest ograniczony innymi przeszkodami, otwarcie drzwi od strony zewnętrznej powinno być możliwe jedynie kluczem lub innym specjalnym narzędziem. Drzwi pomyślane jako środki ewakuacji powinny otwierać się na zewnątrz za pomocą prostych zasuw lub klamek, niezawodnych w przypadku paniki. Lokalizacja środków ewakuacji powinna być wskazana czytelnie za pomocą odpowiednich znaków.

9. Miejsca obsługi podróżnych (MOP-y).

Przedstawiona dokumentacja przewiduje rezerwę terenu pod projektowane:

- MOP II w km 13+330,00 (strona prawa)
- MOP II w km 13+261,90 (strona lewa).

Docelowe rozwiązania projektowe dla obiektów MOP powinny być uzgodnione w odrębnym postępowaniu po przystąpieniu do kolejnego etapu inwestycji realizowanej na terenach ww. MOP.

10. Stanowiska postojowe i parkingi dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

W przedstawionej dokumentacji projektowej uwzględniono miejsca postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Zostały one zlokalizowane w:

- km 2+600,00 (strona lewa) – Obwód Utrzymania Drogi – OUD „Zamienie”
- km 13+330,00 – MOP II (strona prawa)
- km 13+261,90 – MOP II (strona lewa)

Przedłożona dokumentacja nie zawiera informacji o ilości miejsc postojowych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, w związku z czym tutaj Komenda zwraca szczególną uwagę na potrzebę i konieczność zaprojektowania min. dwóch miejsc postojowych dla przedmiotowych pojazdów w ww. lokalizacjach.

Ponadto, tutaj Komenda wskazuje na potrzebę usytuowania na drodze ekspresowej lub w jej pobliżu jednego parkingu przeznaczanego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Szczegółowe ustalenia, w tym lokalizacja w/w parkingu, powinny zostać uzgodnione z Mazowieckim Komendantem Wojewódzkim PSP.

W związku z brakiem szczegółowych informacji o parkingach przeznaczonych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne o przedmiotowych parkingach oraz miejscach postojowych, tutaj organ przypomina, iż parkingi, na które usuwane będą pojazdy przewożące towary niebezpieczne zgodnie z art. 102 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2011 nr 227 poz. 1367), powinny spełniać wymagania poniższych przepisów:

- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. z 2012r. nr 0, poz. 1293),

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 14 maja 1999r. Nr 43 poz. 430 ze zm.).

Podsumowanie

Wnioskowane rozwiązania w naszej opinii mają bezpośredni wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drodze jak i na terenach, przez które będzie przebiegać. Jednocześnie informujemy, iż w przygotowywanych projektach należy zawrzeć rozdział dotyczący projektowanych rozwiązań z zakresu ochrony przeciwpożarowej. Dodatkowo należy podkreślić, iż zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów, z dnia 7 czerwca 2010r. (Dz. U. Nr 109, poz. 719) urządzenia przeciwpożarowe w obiekcie powinny być wykonane zgodnie z projektem uzgodnionym przez rzeczoznawcę do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych, a warunkiem dopuszczenia do ich użytkowania jest przeprowadzenie odpowiednich dla danego urządzenia prób i badań, potwierdzających prawidłowość działania.

Uzasadnienie

Przy piśmie z dnia 24 października 2014r. znak JACOBS/S174/272/JS/1011/2014 Pan Jerzy Słabik, przedstawiciel Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, zwrócił się z prośbą do Mazowieckiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej o wydanie wstępnej opinii do rozwiązań projektowych w zakresie systemu bezpieczeństwa i działań ratowniczych dla inwestycji pn. „Koncepcja programowa dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W myśl art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2013r. Nr 687 ze zm.) organy Państwowej Straży Pożarnej wydają opinię w zakresie posiadanych kompetencji na wniosek właściwego zarządcy określonego odcinka drogi publicznej, lub osoby czy podmiotu przezeń upoważnionego.

Rozpatrując przedmiotowe pismo Pana Jerzego Słabika, przedstawiciela Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, uznano, iż stanowi ono prawidłowo złożony wniosek o wydanie opinii na podstawie art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r. Nr 687 ze zm.) wraz z następującą dokumentacją:

- Pełnomocnictwo GDDKiA Oddział w Warszawie z dnia 30 czerwca 2014r. znak GDDKiA.O/WA.D-1.2-ag-0157/151/2014 ustanawiające pełnomocnictwo dla Pana Jerzego Słabika,
- Dokumentacja projektowa koncepcji programowej:
 - Plan orientacyjny w skali 1:25000 – rys nr 1.
 - Plan sytuacyjny w skali 1:2000 – rysunki od nr 2.1 do 2.11

Ponadto informujemy, iż tut. organ, przy piśmie z dnia 5 listopada 2014r. znak WZ.0754.188.2014 zwrócił się o opinię do Komendy Powiatowej PSP w Piasecznie oraz przy piśmie z dnia 25 listopada 2014r. znak WZ.0754.188.1.2014 do Komendy Powiatowej PSP w Pruszkowie oraz Komendy Powiatowej PSP w Grójcu, załączając otrzymaną dokumentację. W odpowiedzi

na powyższe wskazane Komendy zgłosiły uwagi w zakresie posiadanych kompetencji, co zostało uwzględnione w niniejszej opinii.

Z uwagi na powyższe, po rozpatrzeniu otrzymanej dokumentacji w zakresie posiadanych kompetencji, wydano **pozytywną opinię pod warunkiem** i w zakresie, o którym mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r. Nr 687 ze zm.).

W załączeniu zwrot otrzymanej dokumentacji projektowej.

MAZOWIECKI
KOMENDANT WOJEWODZKI
PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
z up.
st. bryg. mgr inż. Krzysztof Frączkowski
Zastępca Komendanta

W załączeniu:

1. Dokumentacja projektowa dla inwestycji.

Otrzymuje:

1. Pan Jerzy Słabik,
Jacobs Polska Sp. z o.o.,
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Do wiadomości:

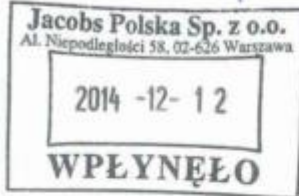
1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
2. Komenda Miejska PSP
m. st. Warszawy
3. Komenda Powiatowa PSP
w Piasecznie
4. Komenda Powiatowa PSP
w Pruszkowie
5. Komenda Powiatowa PSP
w Grójcu
6. a/a

Burmistrz
Gminy i Miasta Grójec
05-800 Grójec
ul. Józefa Piłsudskiego 47

Grójec, dnia 09.12.2014r.

WI.7021.4.92.2014.JMA-2

J/KASIP/1933/12/2014



Pan Tomasz Kwieciński
Zastępca Dyrektora
Oddziału ds. Inwestycji
Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dotyczy: koncepcji programowej dla opracowania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 27.11.2014r dotyczące ww. opracowania, Burmistrz Gminy i Miasta Grójec, przekazuje następujące uwagi i zapytania:

1. Brak zatok autobusowych przy drodze lokalnej w miejscowości Podole, obecnie znajdują się tam dwa przystanki w każdym kierunku. Obecna koncepcja zawiera tylko jedno takie rozwiązanie ale, tylko w jednym kierunku;
2. Przeanalizowanie możliwości wykonania dwóch kładek dla pieszych, pierwszej w sąsiedztwie zlokalizowanej zatoki autobusowej przy drodze lokalnej w miejscowości Podole (kilometraż drogi lokalnej 1+900) oraz drugiej przy zachowaniu pozostałych przystanków autobusowych w obecnych lokalizacjach;
3. Przeanalizowanie możliwości ograniczenia ruchu ciężkiego na drodze lokalnej po zachodniej stronie trasy w kierunku Warszawy. Ze względu na zlokalizowane przy trasie duże firmy (m.in. MANN) posiadające na terenie gminy fabrykę, cały transport odbywałby się drogą lokalną z Podola w kierunku Głuchowa, a później przez drogi osiedlowe, które nie są przystosowane do takiego ruchu. W przypadku braku takiej możliwości, konieczne jest ujęcie w opracowaniu przebudowy ulic w Głuchowie, tak aby zostały przystosowane do zwiększonego ruchu;
4. Brak wiat przystankowych na zatokach autobusowych;
5. Możliwość wykonania oświetlenia chodników wzdłuż zabudowań (miejscowości Głuchów i Podole), zatok autobusowych oraz skrzyżowań drogi lokalnej z

istniejącymi drogami gminnymi.

Po przeanalizowaniu opracowania Burmistrz Gminy i Miasta Grójec poza przedstawionymi uwagami pozytywnie opiniuje koncepcję budowy trasy S-7 Warszawa – Grójec.

Z poważaniem

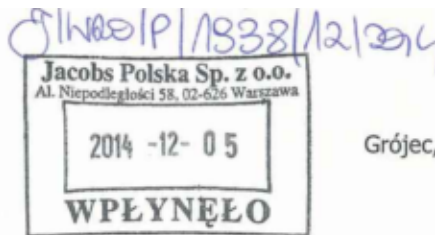

BURMISTRZ
Jacek Stolarski

Otrzymują:

1. Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al.Niepodległości 58,
02-626 Warszawa

STAROSTA GRÓJECKI
05-600 GRÓJEC
ul. Józefa Piłsudskiego 59

KIT.7111.11.2014



Grójec, dnia 01.12 .2014r

OPINIA KOMUNIKACYJNA

Obiekt: Zadanie pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7, na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

Faza: Opinia do Koncepcji Programowej do wniosku o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej .

Na podstawie przepisów art. 11b ust.1 i ust.2 treści ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity– Dz. U. z 2013r ,poz.687

po rozpatrzeniu

wniosku przesłanego Jacobs Polska Sp. z o. o z siedzibą w mieście Warszawa ul. Al. Niepodległości 58

Zarząd Powiatu postanawia

zaopiniować pozytywnie przesłane materiały do wniosku o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla zadania pn.

„Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7, na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

Złożony wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla powyższej drogi powinien spełniać wymagania art.11 d ust.1 przedmiotowej ustawy.

Otrzymują ;

1. Jacobs Polska sp. z o., o Al. Niepodległości 53 , 02-626 warszawa
2. GDDK i A w Warszawie Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25

Do wiadomości :

1. Urząd Gminy i Miasta w Grójcu
2. a/a

STAROSTA
Marian Górski



Urząd Gminy Lesznówola

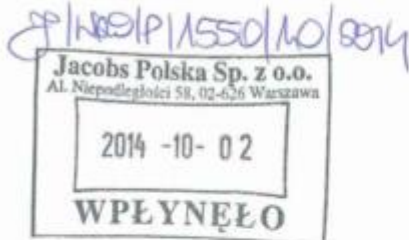
ul. Gminnej Rady Narodowej 60
05-506 Lesznówola

Tel. 757-93-40 (42), fax: 757-92-70
E-mail: gmina@lesznowola.pl, wojt@lesznowola.pl



Lesznówola 01.10.2014

PRI – 700.30.2014.AO



Sz. Pani Marta Petrynik

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad o/ Warszawa
Wydział Dokumentacji

ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Sz. Pani,

DOTYCZY: Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 – węzeł „Lesznówola”

W nawiązaniu do przeprowadzonej dyskusji w trakcie Rady Technicznej w dniu 28-08.2014r oraz w nawiązaniu do Pani pisma informującego o przyjęciu przez GDDKiA jako preferowanego wariantu III dla węzła „Lesznówola”, zwracam się z uprzejmą prośbą, o rozważenie jeszcze przedłożonego przez nas w załączeniu, dodatkowego – wariantu IV przedmiotowego węzła. Przedłożone rozwiązanie zachowuje lokalizację DW 721 zgodnie z wydaną dla tej trasy decyzją środowiskową, jednocześnie zapewnia, tak jak w wariantcie III bezkolizyjny układ łącznic w węźle. Jednocześnie wariant ten pozwala na zajęcie mniejszego arealu powierzchni terenu pod węzeł w stosunku do wariantu III. Zdajemy sobie sprawę, że proponowane rozwiązanie może być nieco droższe w wykonaniu w stosunku do wariantu III – tu konieczne jest wykonanie dodatkowych dwóch estakad nad trasą DW 721, jednakże w naszej ocenie, projekt ten pozwala „zmieścić” obie trasy (S-7 i DW 721) w wyznaczonych decyzjami środowiskowymi granicach lokalizacyjnych, a więc rozwiązuje podstawowy problem, o którym dyskutowaliśmy w trakcie Narady. W naszej ocenie wariant IV jest rozwiązaniem kompromisowym zarówno dla GDDKiA jak i dla Zarządu Dróg Wojewódzkich, i pozwoli na realizację obu tych tras równoległe, bez konieczności wchodzenia w długotrwałe i ryzykowne procedury wydania nowych decyzji środowiskowych.

Z wyrazami szacunku,

KIEROWNIK
Referatu Przetwarzania
i Realizacji Inwestycji
mgr inż. arch. Andrzej Olbrysz

Do wiadomości:
Jacobs Polska sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa



Urząd Gminy Lesznówola

ul. Gminnej Rady Narodowej 60
05-506 Lesznówola

Tel. 757-93-40 (42), fax: 757-92-70

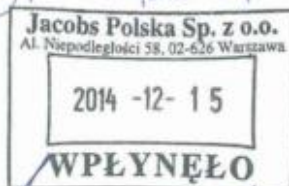
E-mail: gmina@lesznowola.pl , wojt@lesznowola.pl



Lesznówola 12.12.2014

PRI – 700.37.2014.AO

51 N 001 P / 2000 / 12 / 2014



Wznowione Pani!

Sz. Pani Marta Petrynik

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad o/ Warszawa
Wydział Dokumentacji

ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

DOTYCZY: Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 – węzeł „Lesznówola”

W nawiązaniu do przeprowadzonej dyskusji w trakcie ostatniej Rady Technicznej w dniu 10 grudnia 2014r zwracamy się z prośbą o uwzględnienie możliwości budowy węzła „Lesznówola” w układzie bezkolizyjnych połączeń łącznic trasy S-7 i nowej DW 721, zgodnie z załączonym do niniejszego pisma schematem komunikacyjnym. Zaproponowane przez nas rozwiązanie odpowiada na Państwa postulat, aby nie włączać do układu węzła drogi powiatowej – ul. Postępu, ale jednocześnie zachowuje zalety bezkolizyjnego, płynnego ruchu pojazdów zgodnie z wcześniejszym – preferowanym przez nas i projektantów wariantem II węzła.

Ponadto pragniemy podziękować za uwzględnienie naszego postulatu zaprojektowania układu ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż zachodniej granicy przyszłej trasy S-7. Jednakże uprzejmie prosimy aby szerokość przedmiotowego ciągu, ze względu na możliwość ułożenia w jego pasie w przyszłości strategicznych sieci wodociągowo-kanalizacyjnych wynosiła minimum 3,0m szerokości na całej długości jego przebiegu przez teren gminy Lesznówola.

Z wyrazami szacunku,

WOJT

Maria Jolanta Batycka-Wąsik

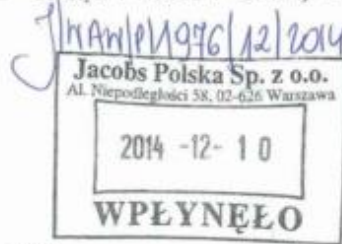
Do wiadomości:
Jacobs Polska sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Piaseczno, dnia12.2014 r.



ul. Kościuszki 5
05-808 Piaseczno
www.piaseczno.eu

Urząd Miasta i Gminy Piaseczno



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

IT/TM/2211-103 /582/08

Dotyczy : „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na pismo nr GDDKiA O/WA-KP-15.mp/4111/S7/18-07/121/2014 z dnia 31.10.2014. (pismo wpłynęło do Gminy w dniu 27.11.2014.) informuję, że Gmina przeanalizowała przyslaną Koncepcję Programową „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca” i zwracamy się z prośbą o uwzględnienie niżej wymienionych wniosków :

1. W rejonie MOP (rys. nr 2.11) proszę włączyć ulicę Traktową w projektowaną drogę serwisową zgodnie z wcześniej przyslaną do Gminy koncepcją (po wschodniej stronie trasy S-7);
2. Proszę przedłużyć drogę dojazdową odchodzącą od drogi serwisowej w rejonie hm 16 + 000 (po południowej stronie trasy S-7) tak, aby umożliwić dojazd do działek zlokalizowanych pomiędzy drogą serwisową a ulicą Mrokowską;

Po wprowadzeniu ww wymienionych wniosków Gmina pozytywnie zaopiniuje przedmiotową koncepcję.

Z poważaniem

Z up. Dyrektora Miasta i Gminy Piaseczno
Naczelnik Wydziału
Infrastruktury i Transportu Publicznego
mgr inż. Włodzimierz Rasiński

Otrzymują :

1. Adresat
2. Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
3. Wydz. UiA
4. Wydz. GGG
5. Wydz. IT-TM/DK
6. IT - a/a

Wydział Infrastruktury i Transportu Publicznego
tel. (22) 70 - 17- 662

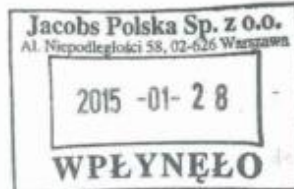
Piaseczno, dnia 22.01.2015.

IT/TM/2211-103 /30/08



ul. Kościuszki 5
05-500 Piaseczno
www.piaseczno.eu

Urząd Miasta i Gminy Piaseczno



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

Dotyczy : „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

W odpowiedzi na e-mail z dnia 16.01.2015. informuję, że Gmina przeanalizowała przysłany projekt protokołu z posiedzenia ZOPI w dniu 10.12.2014. dotyczący Koncepcji Programowej „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca” i nie wnosi uwag do jego treści.

Jednocześnie zwracamy się z prośbą o uwzględnienie wniosków Gminy zawartych w piśmie IT/TM/2211-103 /582/08 z grudnia 2014 roku. Ponadto w związku z intensywnym rozwojem Gminy bardzo prosimy o zaprojektowanie chodników na obiektach inżynierskich WD-11, WD-13 i WD-15 oraz wzdłuż projektowanych dróg łączących te obiekty z istniejącymi drogami.

W zestawieniu obiektów inżynierskich pominięto niektóre obiekty – np. WD-12a, PZ-15a, PZ-15 b i PZ-15c.

Prosimy o przysłanie do Gminy 1 egzemplarza poprawionej koncepcji.

Z poważaniem

Naczelnik Wydziału
Infrastruktury i Transportu Publicznego
[Signature]
mgr inż. Włodzisław Rasiński

Otrzymują :

1. Adresat
2. Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
3. Wydz. UiA
4. Wydz. GGG
5. Wydz. IT-TM/DK
6. IT - a/a

Wydział Infrastruktury i Transportu Publicznego
tel. (22) 70 - 17- 662



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 23 00, 22 443 23 01, faks 22 443 24 50
architektura@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl, www.architektura.um.warszawa.pl



AM-WPT.0724.615.2014.JWI

Warszawa, dn. 16 grudnia 2014 r.

Wpł
22-12-2014

HP
23.12.2014

Pan Tomasz Kwieciński
Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

dotyczy: wstępnej opinii do Koncepcji Programowej dla zadania *Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca* (pismo nr GDDKiA O/W-KP-15.mp/4111/S7/18-07/113/2014)

W odpowiedzi na wystąpienie o wstępną opinię do Koncepcji programowej dla ww. inwestycji, zgłaszamy następujące uwagi:

1. Zgodnie z obowiązującym *Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Zachodniego Pasma Pyrskiego w rejonie ul. Krasnowolskiej* uchwalonym przez Radę m.st. Warszawy Uchwałą nr XC/2663/2010 z dn. 23.09.2010 r. nad projektowaną drogą ekspresową S-7 i torami kolejowymi linii nr 8 (Warszawa – Radom) przebiegać będzie (na wiadukcie) ul. Sporna – ulica klasy zbiorczej (Z). W przedstawionej koncepcji projektowana ul. Sporna w rozwiązaniach projektowanych została całkowicie pominięta, natomiast w opisie istniejącego zagospodarowania (p. 2.3.) została wymieniona jako istniejąca droga publiczna kategorii gminnej klasy Z, przecinająca projektowaną drogę S-7 w km 0+744,67.
2. Zgodnie z obowiązującym *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy* uchwalonym przez Radę m.st. Warszawy Uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dn. 10.10.2006 r. (z późniejszymi zmianami), obejmującym w zakresie układu drogowego ulice klasy zbiorczej (Z) i wyższej, przewidywana jest ul. Sporna (Z) w przebiegu opisanym powyżej (w p.1), natomiast nie przewiduje się ul. Baletowej. W przedstawionej koncepcji ul. Baletowa występuje jako ulica zbiorcza (Z), a projektowane rozwiązania wysokościowe drogi S-7 podporządkowano założeniu pozostawienia ul. Baletowej wg stanu istniejącego.
3. Realizacja drogi ekspresowej S-7 wg przedstawionej Koncepcji programowej, czyli niezgodnie z ustaleniami planistycznymi wymienionymi powyżej (bez wiaduktu ul. Spornej i z pozostawieniem ul. Baletowej wg stanu istniejącego), grozi eliminacją powiązań komunikacyjnych pomiędzy terenami położonymi po obu stronach drogi

ekspresowej S-7 (i linii kolejowej nr 8) w analizowanym rejonie, ponieważ nie ma gwarancji, iż istniejący na przecięciu ul. Baletowej z linią kolejową przejazd nie zostanie zamknięty w oparciu o *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie*.

4. W dotychczasowej dokumentacji projektowej wykonywanej na zlecenie GDDKiA, w tym w Studium techniczno–ekonomiczno–środowiskowym wchodzącym w skład dokumentacji do decyzji środowiskowej, jak również w poprzedniej wersji koncepcji programowej (wykonanej w styczniu 2014 r.), projektowany był wiadukt w ciągu docelowego przebiegu ul. Spornej (z powiązaniem z istniejącą ul. Baletową) i taką zasadę rozwiązań należy przyjąć w aktualnie opracowywanej Koncepcji programowej.

Ponadto, w nawiązaniu do formalnej strony wystąpienia o wydanie wstępnej opinii dla ww. inwestycji na etapie Koncepcji Programowej w trybie *Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, uprzejmie informujemy, że ww. ustawa nie przewiduje trybu wydania wstępnej opinii. Zgodnie z artykułem 11b ust.1 opinia odnosić się ma do wniosku o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jednocześnie w art. 11d ust. 1 wyraźnie wskazano, że elementem wniosku art. 11b ust. 1 powinny być egzemplarze projektu budowlanego. Z powyższego wynika więc, że opinia w trybie ustawy powinna być wydawana po zakończeniu procesu projektowania, a nie dla Koncepcji Programowej. Konsekwencją jest również brak możliwości zobowiązania m.st. Warszawy wskazanym w wystąpieniu terminem 14 dni wynikającym z art. 11b ust. 2, ponieważ dotyczy on wydania opinii do wniosku jak opisano powyżej i nie ma zastosowania w przypadku Koncepcji Programowej.

Z poważaniem



p.c. DYREKTORA
BIURA ARCHITECTURY I PLANOWANIA
PRZESTRZENNEGO
Marek Młkos

Do akt:

1. BAiPP-WPT
2. BDiK



Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu

3.0. 12. 2014
Włocławek → Mt. proniał
(Jacobs e-mail)
de skorem

Zn. Spr.: ZS-2120 D-25/14

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Warszawie

2014 -12- 24

Wpłynęło do rejestru
pod Nr *14991*

Opinia

Radom, dn. 18.12.2014 r.

KP 15
[Signature]
18.12.2014

Na podstawie art. 11d, ust. 1, pkt 8e ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 678 z późn. zm)

po rozpatrzeniu

wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 28.11.2014 r. znak sprawy: GDDKiA OWA-KP-15.mp/4111/S7/18-07/157/2014, dotyczącego opracowania koncepcji Programowej dla zadania: „Budowa południowego wylotu z warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”.

opiniuję pozytywnie

lokalizację w/w inwestycji w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe – Nadleśnictwa Grójec.

Uzasadnienie

Objęta wnioskiem powierzchnia gruntów leśnych jest niewielka i stanowi około 1 ha lasu (oddz. 12 a – leśnictwo Głuchów) – na odcinku 28+700 – 29+100 pod budowę drogi dojazdowej. Na części tego odcinka znajdują się ekrany dźwiękoszczelne oraz osłony. Przebieg całej trasy zabezpieczony jest ogrodzeniem w związku z czym ewentualne przypadki kolizji drogowych ze zwierzyną zostaną ograniczone. Migrację małych zwierząt zapewni zlokalizowane pod drogą na kilometrze 28+790 przejście.

Reasumując objęta wnioskiem powierzchnia tworzyć będzie niezbędną infrastrukturę komunikacyjną dla projektowanej budowy drogi. Ustalenia planu wpłyną na poprawę układu komunikacyjnego w przedmiotowym terenie. Ponadto przekazanie niewielkiej powierzchni gruntów Skarbu Państwa na ten cel, będących w zarządzie Nadleśnictwa Grójec, nie spowoduje zakłóceń w prowadzeniu racjonalnej gospodarki leśnej.

Z up. DYREKTORA
ROL P w Radomiu
[Signature]
mgr inż. Piotr Kacprzak
Z-ca Dyrektora ds. Gospodarki Leśnej

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa
2. Nadleśnictwo Grójec,
3. A/a



MAZOWIECKI
WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR
ZABYTKÓW

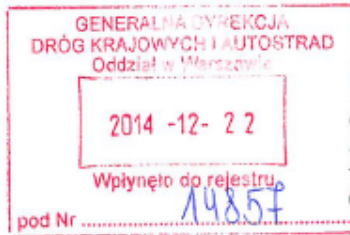
KP-15/168/2014

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa
tel. (+48) 22 443 04 00, fax (+48) 22 443 04 01
www.mwzkz.pl

KP-1 1402 2014-12-23

WA 5183.44.21.2014

KP-15
22-12-2014



Warszawa, 18.12.2014r.

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

dot. opinii dla inwestycji drogowej „Budowa węzła Lubelska na przecięciu dróg ekspresowych S2 i S17 do autostrady A2”.

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków – odpowiadając na pismo Pana Tomasz Kwiecińskiego, GDDKiA Oddział Warszawa, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa w sprawie opinii dla inwestycji drogowej „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do Obwodnicy Grójca” – uprzejmie informuje, że **podtrzymuje stanowisko zawarte w:**

- decyzji nr 41/2013 z 17.01.2013 r. (l.dz. WA 5183.20.13.2012)
- decyzji nr 1012/2013 z dnia 04.09.2013 r. (l. dz. WA 5161.15.5.2013)
- opinii l. dz. WA 5183.12.26.2013 z dnia 03.04.2014 r.
- **decyzji nr 474/2014 z dnia 08.05.2014 r. (l.dz. WA 5183.44.6.2014.MW)**

Jednocześnie informuje, że akta spraw, a także materiały archiwalne (karty stanowisk archeologicznych KESA – AZP oraz opracowanie wyników badań powierzchniowych prowadzonych na podstawie decyzji nr 256/2014), znajdujące się w archiwum Wydziału Archeologii Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, są dostępne do wglądu w godzinach pracy Urzędu.

ZASTĘPCA MAZOWIECKIEGO
WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Antoni Kwiatkowski

Otrzymują:

1. Adresta j.w.
2. a/a WUOZ WA MW

30.12.2014
Skam przetrans.
do Jacobs

Wysłano w dniu 18.12.2014
Listem
Podpis
Antoni Kwiatkowski

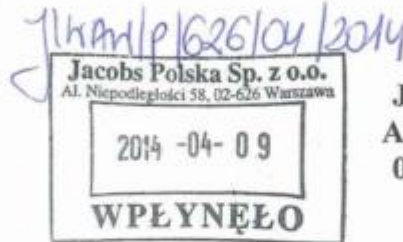


MAZOWIECKI
WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR
ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa
tel. (+48) 22 443 04 00, fax (+48) 22 443 04 01
www.mwkc.pl

Warszawa, dnia 03.04.2014 r.

WA 5183.12.26.2013



Jacobs-Polska sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

dot. opinii do planowanej budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków – działając na podstawie art. 89 pkt 2, art. 91 ust.4 pkt 4, art. 6 ust.1 pkt 3 i art. 7 pkt 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm).
W odpowiedzi na wniosek Jacobs-Polska sp. z o.o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa z dnia 27.09.2013 (pismo JACOBS/S174/272/JS/616/2013; data wpływu: 02.10.2013) w sprawie opinii do planowanej budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca oraz na wniosek Jacobs-Polska sp. z o.o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa z dnia 17.12.2013 (pismo JACOBS/S174/272/JS/707/2013; data wpływu: 23.12.2013) w tej samej sprawie - Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków informuje iż:

a) Przedmiotowa inwestycja nie koliduje bezpośrednio z zabytkowymi obiektami architektury oraz zieleni znajdującymi się w ewidencji Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz objętymi ochroną konserwatorską z mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.). Wątpliwości może budzić jedynie przebieg inwestycji na odcinku w pobliżu objętego ochroną konserwatorską na mocy wpisu do Rejestru zabytków pod numerem 1629 zespołu dworsko – parkowego w Woli Gołkowskiej. Informuje się, iż w przypadku rzeczywistej kolizji przebiegu trasy z chronionym prawnie obszarem inwestycja na tym odcinku będzie wymagała uzgodnienia z MWKZ.

b) Ponadto w zakresie dotyczącym zabytków archeologicznych Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków podtrzymuje stanowisko zawarte w decyzji Nr 41/2013 z dnia 17 stycznia 2013 roku (l.dz. WA 5183.20.13.2012) oraz w decyzji nr 1012/2013 z dnia 04 września 2013 (l.dz. WA 5161.15.5.2013).

Otrzymują:

1. adresat j.w.
2. a/a WUOZ WA MW

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR ZABYTKÓW
Rafał Nadolny

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa
tel. (22) 244 90 00 do 12
fax (22) 244 90 18
dyrekcja@mzdwr.pl
www.mzdwr.pl

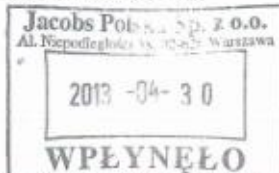


J/kmp/18/15/04/2013

Warszawa, 28 kwietnia 2013 r.

L.dz. 7490

PP - 6334 - 45 - 13 - KZ



✓ Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: koncepcji programowej południowego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy (od węzła „Lotnisko” do obwodnicy „Grójca”).

W odpowiedzi na pismo znak: JACOBS/S174/272/JS/415/2013 z dnia 14.03.2013 r. w sprawie jw., MZDW w Warszawie informuje, że na przedmiotowym odcinku projektowanej drogi S7 są zlokalizowane dwie drogi wojewódzkie nr 721 i 876. Parametry wyżej wymienionych dróg są następujące: klasa G (DW 721) i Z (DW 876), nośność 80 kN, kategoria ruchu KR3, nawierzchnia MB, szerokość jezdni 6,00 m.

Dla drogi nr 721 prowadzone są obecnie prace projektowe. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOS-II.4210.45.2011.ŁJ z dnia 23.03.2012 r., od której wpłynęły odwołania MZDW w Warszawie, GDDKiA w Warszawie, Gminy Lesznowola oraz Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji „SISKOM”. Co za tym idzie, przedłożone przez Biuro Projektów Ayesa rozwiązania projektowe w stadium koncepcji programowej nie są ostateczne i mogą ulec zmianie. Nie mniej jednak, w załączeniu przekazujemy dotychczasowe rozwiązania projektowe w stadium koncepcji programowej dla wyżej wymienionego zadania.

W świetle ustaleń podjętych na spotkaniu, które odbyło się w dniu 22.04.2013 r. w GDDKiA, dotyczącego węzła Lesznowola, podtrzymujemy stanowisko MZDW w zakresie konieczności wyłączenia z zadania MZDW fragmentu DW 721, którego projekt koliduje z projektem drogi krajowej. Taka sytuacja pozwoli rozwiązać problem skoordynowania obydwu zadań. Jednakże wskazujemy na konieczność ustalenia styków naszych opracowań. W tym celu oczekujemy przesłania rozwiązań projektowych węzła Lesznowola we wszystkich zaproponowanych przez Państwa wariantach. Jednocześnie nadmieniamy, iż w toku prac projektowych niezbędne jest uzgodnienie pomiędzy GDDKiA a MZDW rozwiązań projektowych, w tym w zakresie konstrukcji nawierzchni, itp.

Załącznik: płyta CD z rozwiązaniem projektowym dla drogi wojewódzkiej nr 721

Otrzymują do wiadomości:

1. Wydział Inwestycji w/m
2. Wydział Utrzymania Dróg i Mostów w/m

Sprawę prowadzi:
Krzysztof Zdanowicz
tel. (22) 244 90 00 do 12 wew. 308

p.o. Dyrektora
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
[Signature]
mgr inż. Zbigniew Ostrowski

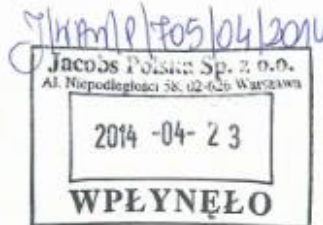
Mazowsze.
serce Polski

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie
Departament Nieruchomości i Infrastruktury
ul. Kłopotowskiego 5, 03-718 Warszawa
tel. (22) 5979801, fax: (22) 5979802
e-mail: nieruchomosci@mazovia.pl

Mazowsze.
serce Polski

NI-D-I.8010.119.1.2014.JM

Nr Kanc.:



Warszawa, 17 kwietnia 2014 r.

JACOBS POLSKA SP. Z O. O.

Al. Niepodległości 58
02 – 626 Warszawa

obiekt: powiązanie drogi ekspresowej S-7 z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 721 (węzeł Lesznówola), powiązanie z istniejącą drogą wojewódzką nr 876 (węzeł Tarczyn Północ) oraz przebudowa tej drogi w niezbędnym zakresie

faza: projekt budowlany

W odpowiedzi na Państwa wniosek z dnia 27 lutego 2014 r., oraz po zapoznaniu się z dostarczoną dokumentacją, opiniuję pozytywnie w zakresie geometrii przedstawiony projekt budowlany powiązania drogi ekspresowej S-7 z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 721 (węzeł Lesznówola), powiązania z istniejącą drogą wojewódzką nr 876 (węzeł Tarczyn Północ) oraz przebudowy tej drogi w niezbędnym zakresie

Projekt organizacji ruchu (stałej i na czas budowy) należy złożyć do zatwierdzenia w Departamencie Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie (ul. Kłopotowskiego 5, 03-718 Warszawa). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r., nr 177, poz. 1729) zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.

Szczegóły techniczne i konstrukcyjne w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej należy uzgodnić z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

Opinia ważna wraz z rysunkiem.

Niniejsza opinia anuluje opinię nr NI-D-I.8010.119.2014.JM z dnia 31 marca 2014 roku.

Otrzymują:

1. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 14
00-048 Warszawa

2. pła

z up. Marszałka Województwa

zastępcy Zastępcy Departamentu
Nieruchomości i Infrastruktury

Sprawę prowadzi:
Jolanta Mysiak
Tel.: (22) 59 79 807

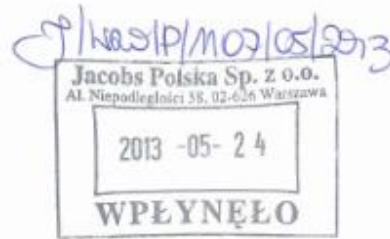
Laureat Polskiej Nagrody Jakości. Urząd realizuje zadania w oparciu o zintegrowany system zarządzania zgodny z normami: PN-EN ISO 9001:2009, PN-EN ISO 14001:2005, PN ISO/IEC 27001:2007, OHSAS 18001:2007, Systemem Przeciwdziałania Zagrożeniom Korupcyjnym oraz na podstawie wytycznych PN-ISO 26000.



www.mazovia.pl

**POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
W GRÓJCU**

05-600 Grójec, Al. Niepodległości 22
tel. (048) 664-64-66, tel./fax (048) 664-64-65
Regon 670230882; NIP 797-15-94-980



Grójec dn. 2013.05.21

PZD 2-6740.02.2013

Jacobs Polska Sp. z o.o.
02-626 Warszawa
Al. Niepodległości 58

Dotyczy: Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójec”

W nawiązaniu do złożonego pisma JACOBS /S174/272/RS/495/2013 , dotyczącego powyższego tematu Powiatowy Zarząd Dróg w Grójcu informuje, że w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S-7 nie występują drogi powiatowe objęte naszą administracją .

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
w Grójcu
mgr inż. Tadeusz Juchotki

Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie

ul. Kościuszki 9
05-500 Piaseczno

tel./fax. (022) 756-24-80
tel. (022) 756-24-82

KDM.456.76.2013

Piaseczno, 2013-05-31

Jlk anie / M80106 / 000



JACOBS POLSKA Sp. z o.o.
Ul. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: *Koncepcji programowej dla zadania pn. „Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi S-7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.”*

W związku z Państwa wnioskiem z dnia 14.03.2013 r. L. dz. JACOBS /S174/ 272/ JS/ 415/ 2013 (data wpływu 06. 05. 2013 r.) informujemy że projektowana przez Państwa droga ekspresowa S - 7 przecina się z siecią dróg powiatowych będących w naszym zarządzie o następującej numeracji: 2851W , 2837W, 2847W, 2846W, 2839W, 2840W, 2843W, 2842W i 2841W. W/w numeracja została nadana uchwałą Zarządu Województwa Mazowieckiego Nr 1351/289/06 z dnia 27 czerwca 2006r.

Dla w/w dróg powiatowych prosimy w pracach projektowych przyjąć następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – Z
- kategoria ruchu – KR- 3
- szerokość jezdni – 6,00 m.
- szerokość pasów 3,00 m.
- szerokość chodników – 2,00 m.
- szerokość poboczy – 1,00 m.

W załączeniu przekazujemy załącznik mapowy określający lokalizację sieci dróg powiatowych na terenie powiatu piaseczyńskiego, jednocześnie informuję, iż na stronie biuletynu informacji publicznej powiatu piaseczyńskiego w zakładce Zarząd Dróg Powiatowych uwidocznioma jest mapa z siecią dróg publicznych powiatowych znajdujących się na terenie powiatu piaseczyńskiego (link poniżej).

http://bip.piaseczno.pl/public/pliki/piaseczno/Mapa_drog_powiatowych_2009.pdf

Z poważaniem

Otrzymują:
1. Adresat.
2. a/a.

DYREKTOR
[Signature]
inż. Antoni Chopus



Nr IZDK-505-195/2013/2014/HS

Warszawa 02.04.2014r.

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: Koncepcja programowa budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca.

Wydania warunków technicznych przekroczenia linii kolejowych kolidujących z przebiegiem drogi ekspresowej S-7

W odpowiedzi na wystąpienie znak pisma Jacobs/S174/272/MW/569/2012 z dn. 18.07.2013 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie podaje warunki techniczne dla w/w inwestycji drogowej:

1. Linia Kolejowa nr 8 Warszawa – Kraków w miejscu planowanego obiektu WD-1 w ul. Spornej jest w zarządzaniu IZ Warszawa, natomiast w dalszej części przebiegu obwodnicy w rejonie linii nr 12 Skierniewice - Pilawa w km 50,228 i 49,629 linia kolejowa jest w zarządzaniu IZ Siedlce.
2. Planowany wiadukt WD-1 w ul. Spornej nad torami linii kolejowej nr 8 powinien spełniać wymogi konstrukcyjne ujęte w: Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z 3 sierpnia 2000r)
3. W zakresie skrajni powinien spełniać wymogi ujęte w: Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr. 151 z 15.12.1998r.), Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych i Standardy techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200 \text{ km/h}$ (dla taboru konwencjonalnego)/250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem).
4. W miejscu skrzyżowania z przedmiotowym obiektem istniejąca linia nr 8 jest dwutorowa i zelektryfikowana - obiekt musi zapewnić wysokość zawieszenia sieci trakcyjnej zgodnej z „Wytocznymi projektowania i warunkami odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów dla linii interoperacyjnych” Warszawa 2006r. Obiekt powinien również uwzględniać przebiegający obok tor linii nr 937 będącej pod zarządem EC Siedlce.
5. Zgodnie z §6.1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 z 1996r. poz. 144 z późn. zm.) skrzyżowania dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego. W przypadku budowy wiaduktu drogowego w km 16,116 linii kolejowej nr 8 dotyczy to likwidacji przejazdów kolejowo – drogowych (IZ Warszawa):
 - Kategorii „B” w km 16,625 w ciągu ul. Baletowej (droga gminna)
 - kategorii „A” w km 18,538 w ciągu ul. Karczunkowskiej (droga powiatowa).

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027
O kapitale zakładowym w wysokości 14 237 469 000,00 zł. w całości wpłaconym.

6. Odpływ wód opadowych z jezdni i elementów konstrukcyjnych wiaduktu nie może być skierowany na teren kolejowy ani do kolejowych urządzeń odwadniających.
7. Modernizacja linii kolejowej nr 8 na obszarze LCS Warszawa Okęcie, obejmującym rejon ulic Spornej i Baletowej, jest na etapie postępowania przetargowego w ramach którego zostanie niebawem wyłoniony wykonawca robót. Ponadto, w dn. 12.03 2014r. została wydana decyzja nr 52/2014 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dla odcinka linii w km 11,800-18,149, gdzie linie rozgraniczające przedstawione w załącznikach do w/w decyzji zostały przystosowane do rozwiązań projektowych przewidzianych w ramach modernizacji linii kolejowej nr 8. Przejazd kolejowy w ciągu ul. Baletowej w km 16,625 przewidziany jest do przebudowy z dostosowaniem do kat „A” z obsługą z miejsca – planowana jest budowa strażnicy przejazdowej w km 16,602. Dojście do peronów przystanku osobowego Warszawa Dawidy przewidziane jest od w/w przejazdu kolejowego.
8. W zakresie projektowanego wiaduktu drogowego w ciągu ul. Spornej podpory wiaduktu przewidzianego do realizacji w ramach drogi S-7, sytuacyjnie pokrywają się z trasą kabli telekomunikacyjnych, trasą koordynacyjną oraz linią LPN oraz projektowaną rozbiórką kabli (działka nr 17 obr. 1-09-28).
W miejscu usytuowania wiaduktu drogowego zaprojektowane są słupy trakcyjne. Budowa wiaduktu wymagać będzie usunięcia wymienionych słupów i zaprojektowanie w ich miejscu odpowiednich podwieszek trakcji do konstrukcji wiaduktu lub przeprojektowania trakcji na odcinku ok. 1 km.
9. W zakresie przejazdu kolejowego w ciągu ul. Baletowej (km ok. 16,600 linii kolejowej nr 8). Na terenie objętym linią rozgraniczającą – działka ew. nr 24 obręb 1-09-36 oraz dz. ew. nr 29 obr. 1-09-47, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 8 na tym terenie przewidziano przebudowę przejazdu kolejowego w ciągu ul. Baletowej, linii kablowej energetycznej i telekomunikacyjnej.
10. Wszelkie kolizje z istniejącą i projektowaną infrastrukturą kolejową wynikające z budowy wiaduktu zostaną usunięte staraniem i na koszt Inwestora: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie.
11. W przypadku realizacji inwestycji drogowej przez teren kolejowy będący w zarządzaniu IZ Warszawa, projekty budowlane podlegają akceptacji przez PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji i uzgodnieniu z PKP PLK Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie.

Niniejsza opinia traci ważność z dniem 30 kwietnia 2016 r.

Za wydanie opinii branżowej pobrana zostanie opłata wg Cennika obowiązującego na terenie naszego Zakładu.

ZASTĘPCA WYKONAWCY
Tadeusz Wojdat
Tadeusz Wojdat

Do wiadomości :

1. Sekcja Eksploatacji Warszawa Odolany

2. Dział Ekonomiczny w/m

Sporządziła: Hanna Siudalska

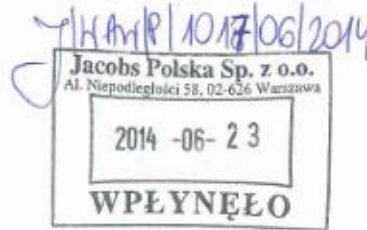
Tel. 22-47-32-814


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Region Centralny
ul. Minerska 16, 04-506
T: + 48 22 473 21 51
T: + 48 22 473 22 91
F: + 48 22 473 21 55
iro.warszawa@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Warszawa, 11/06/2014
Nr IRO1PIf-210-11-15/14

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa



W odpowiedzi na otrzymane pismo JACOBS/S174/272/JS/906/2014 nawiązując do załączonych pism IZIW1-505-90/1/2014 oraz IZIW1-505-90/2/2014 dotyczącego przekroczenia drogą ekspresowa S-7 linii kolejowej nr 12 relacji Skierniewice - Łuków PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Centralny opiniuje pozytywnie proponowaną lokalizację w km 50.228 linii nr 12 Skierniewice – Łuków w aspekcie prowadzonych inwestycji pod warunkiem spełnienia warunków wystawionych przez Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach w w/w pismach.

DYREKTOR PROJEKTU
ds. Projektów Kolejowych
Sławomira Wierzychowska

Do wiadomości: Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach
Ul. Zbrojna 39, 08-110 Siedlce

Opracował/a: Marcin Stańczak, t: +48 22 47-32-177

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037566, NIP: 113-20-16-427, REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 14 237 469 000,00 zł



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W SIEDLCACH
Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. Inwestycji

06-110 Siedlce, ul. Zbrojna 39, tel.: +48 (25) 644-73-51, +48 (25) 746 33 25, fax: +48 (25) 746-33-29, e-mail: krzysztof.bialowas@pik-sa.pl

Siedlce dnia 19 maja 2014 r.

IZIW1-505-90/1/2014

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa

Po rozpatrzeniu wniosku nr JACOBS/S174/272/JS/856/2014 z dnia 18.04.2014 r. w sprawie określenia warunków technicznych dla „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S 7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”: budowa dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 12 Skierniewice – Łuków w km 50,228 na działce ew. nr 101, ob. Komorniki, gm. Tarczyn, pow. piaseczyński, woj. mazowieckie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach przedstawia warunki na budowę wiaduktu kolejowego:

1. Nie wnosi się zastrzeżeń do lokalizacji dwupoziomowego skrzyżowania drogi ekspresowej S 7 z linią kolejową nr 12 Skierniewice – Łuków.
2. Projekt powinien być opracowany w myśl Rozporządzenia MTiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz. U. 2012.462 z dnia 27 kwietnia 2012 r. Kompletną dokumentację projektową należy przedłożyć celem uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach.
3. Projekty należy opracować na mapie sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych w skali 1:500 zgodnej z zasobami PKP S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
4. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja wiaduktu drogowego wymaga uzgodnienia ZUD w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
5. W ramach uzgodnienia ZUD należy uzyskać opinię:
 - PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Dystrybucja Energii Elektrycznej, Wschodni Rejon Dystrybucji, ul. Składowa 59, 08-110 Siedlce.
 - TK Telekom Sp. z o. o. Region Robót Telekomunikacyjnych w Warszawie, ul. Brzeska 2, 03-737 Warszawa.
6. Zgodę na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane należy uzyskać w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, ul. Armatnia 14, 01-246 Warszawa.

7. Projekt powinien zawierać:
 - a) Część opisową – należy w niej ująć: podstawę opracowania, przedmiot opracowania, zakres i cel opracowania, opis stanu istniejącego, opis stanu projektowanego, opis warunków gruntowo-wodnych, zalecenia i wytyczne dla Wykonawcy robót dotyczące warunków BHP, technologii wykonania i organizacji robót na terenie PKP S.A. oraz informację dotyczącą przestrzegania rozwiązań związanych z ochroną środowiska, wykaz obowiązujących przepisów i norm przy projektowaniu i realizacji inwestycji. Opis stanu projektowanego winien być dokładny i podawać wszystkie parametry i wielkości związane z budową wiaduktu kolejowego.
 - b) Część rysunkowa – składać się winna z planu orientacyjnego, planu sytuacyjno-wysokościowego, profilu podłużnego, przekroju konstrukcyjnego, przekroju poprzecznego, szczegółów charakterystycznych dla każdej branży.
8. Minimalna szerokość torowiska zgodnie z Dz.U. Nr 151 z dnia 15.12.1998 r. – Rozporządzenie MTiGM z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie: w przekroju normalnym toru dla linii pierwszorzędnej wynosi 11.00 mb (na prostej) oraz 11,50 mb (na łuku).
9. W projekcie należy uwzględnić w niezbędnym zakresie przebudowę torów, trakcji, usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą. W terenie objętym projektem występują kable teletechniczne, napowietrza linia energetyczna – usunięcie kolizji należy uzgodnić z ich właścicielami.
10. Zgodnie z § 6 ust. 1, 2 Rozporządzenia MTiGM z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. nr 33, poz. 144 z póź. zm.):
 - a) ust. 1 Skrzyżowanie dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego.
 - b) ust. 2 Zaniechanie likwidacji lub zamknięcia dla ruchu drogowego dotychczasowych przejazdów po wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego wymaga zgody zarządu kolei, wyrażonej w porozumieniu z zarządem drogi.
 - c) W rejonie projektowanego skrzyżowania dwupoziomowego zlokalizowane są następujące przejazdy kolejowo – drogowe:
 - km 49,669 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą gminną relacji Komorniki – Komorniki Kolonia.
 - km 51,622 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą powiatową relacji Pace Małe – Stefanówek.
 - km 52,650 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą gminną relacji Gąski – Gładków.
11. W projekcie należy zamieścić uprawnienia projektowe osób biorących udział w opracowaniu oraz zaświadczenie o zrzeczeniu w OIIB.
12. Z uwagi na przewidzianą modernizację/rewitalizację linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków należy uzyskać pozytywną opinię PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Warszawie, ul. Minerska 16, 04-506 Warszawa.
13. W projekcie należy zawrzeć informację o konieczności opracowania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na czas budowy skrzyżowania dwupoziomowego oraz zawarciu umowy cywilno-prawnej z Zakładem Linii Kolejowych w Siedlcach na opracowywanie warunków realizacji robót, nadzoru nad robotami, udostępnieniu terenu na czas realizacji robót budowlanych

oraz pobierania z tego tytułu opłat na rzecz PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach. Na szlaku Tarczyn – Czachówek Zach. gdzie planuje się budowę wiaduktu kolejowego prowadzony jest wyłącznie ruch pociągów towarowych, aby uzyskać zamknięcia torowe należy wystąpić do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na 105 dni przed planowanymi robotami mostowymi.

DYREKTOR
w/z
mgr inż. *Andrzej Akstus*
zastępca

Opracował:
Krzysztof Białowas
tel./fax. (25) 746 33 25

wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS 0000017568, NIP: 113-23-15-427, REGON: 017319027
Wysokość kapitału zakładowego: 14 237 489 000,00 zł w całości wpłacony

Strona 3 z 3



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W SIEDLCACH
Samodzielne Wielosobowe Stanowisko ds. Inwestycji

08-110 Siedlce, ul. Zbrojna 39, tel.: +48 (25) 644-73-51, +48 (25) 746 33 25, fax: +48 (25) 746-33-29, e-mail: krzysztof.bialowas@plk-sa.pl

Siedlce dnia 19 maja 2014 r.

IZIW1-505-90/2/2014

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Po rozpatrzeniu wniosku nr JACOBS/S174/272/JS/856/2014 z dnia 18.04.2014 r. w sprawie określenia warunków technicznych dla „Budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S 7 na odcinku od węzła lotnisko na południowej obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca”: budowa dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 12 Skierniewice – Łuków w km 50,228 na działce ew. nr 101, ob. Komorniki, gm. Tarczyn, pow. piaseczyński, woj. mazowieckie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach przedstawia warunki na budowę wiaduktu drogowego:

1. Nie wnosi się zastrzeżeń do lokalizacji dwupoziomowego skrzyżowania drogi ekspresowej S 7 z linią kolejową nr 12 Skierniewice – Łuków.
2. Rozpiętość i wysokość wiaduktu drogowego nad torami kolejowymi powinny być ustalone przez Inwestora na podstawie warunków technicznych, uzgodnień i opinii. Za niweletę wyjściową do projektu należy przyjąć niweletę projektowaną torów głównych zasadniczych (nie należy uwzględniać istniejących rzędnych niwelety). Aktualne rządne projektowe główki szyny do uzyskania w PKP S.A. Wydział Geodezji, 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.
3. Projekt powinien być opracowany w myśl Rozporządzenia MTiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz. U. 2012.462 z dnia 27 kwietnia 2012 r. Kompletną dokumentację projektową należy przedłożyć celem uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach.
4. Projekty należy opracować na mapie sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych w skali 1:500 zgodnej z zasobami PKP S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
5. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja wiaduktu drogowego wymaga uzgodnienia ZUD w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
6. W ramach uzgodnienia ZUD należy uzyskać opinię:
 - PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Dystrybucja Energii Elektrycznej, Wschodni Rejon Dystrybucji, ul. Składowa 59, 08-110 Siedlce.
 - TK Telekom Sp. z o. o. Region Robót Telekomunikacyjnych w Warszawie, ul. Brzeska 2, 03-737 Warszawa.
7. Zgodę na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane należy uzyskać w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, ul. Armatnia 14, 01-246 Warszawa.

8. Projekt powinien zawierać:
- Część opisową – należy w niej ująć: podstawę opracowania, przedmiot opracowania, zakres i cel opracowania, opis stanu istniejącego, opis stanu projektowanego, opis warunków gruntowo-wodnych, zalecenia i wytyczne dla Wykonawcy robót dotyczące warunków BHP, technologii wykonania i organizacji robót na terenie PKP S.A. oraz informację dotyczącą przestrzegania rozwiązań związanych z ochroną środowiska, wykaz obowiązujących przepisów i norm przy projektowaniu i realizacji inwestycji. Opis stanu projektowanego winien być dokładny i podawać wszystkie parametry i wielkości związane z budową wiaduktu drogowego.
 - Część rysunkowa – składać się winna z planu orientacyjnego, planu sytuacyjno-wysokościowego, profilu podłużnego, przekroju konstrukcyjnego, przekroju poprzecznego, szczegółów charakterystycznych dla każdej branży. Na profilu podłużnym należy zaznaczyć wszystkie urządzenia podziemne wraz z podaniem rzędnych.
9. Należy zastosować:
- Skrajnię zgodnie z Ir-10 (R-57) Załącznik nr 1 (skrajnia D) – Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych – wymagana skrajnia pod wiaduktem wynosi 7,1 m. Z uwagi na sieć trakcyjną: skrajnię oraz wysokość zawieszenia przewodu jezdowego pod projektowanym wiaduktem drogowym należy uzgodnić w PKP PLK S.A. Biurem Energetyki, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
 - Minimalna szerokość torowiska zgodnie z Dz.U. Nr 151 z dnia 15.12.1998 r. – Rozporządzenie MTiGM z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie: w przekroju normalnym toru dla linii pierwszorzędnej wynosi 11.00 mb (na prostej) oraz 11,50 mb (na łuku).
10. W projekcie należy uwzględnić usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą oraz przebudowę sieci trakcyjnej. W terenie objętym projektem występują kable teletechniczne, napowietrzna linia energetyczna – usunięcie kolizji należy uzgodnić z ich właścicielami.
11. Zgodnie z § 6 ust. 1, 2 Rozporządzenia MTiGM z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. nr 33, poz. 144 z póź. zm.):
- ust. 1 Skrzyżowanie dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego.
 - ust. 2 Zaniechanie likwidacji lub zamknięcia dla ruchu drogowego dotychczasowych przejazdów po wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego wymaga zgody zarządu kolei, wyrażonej w porozumieniu z zarządem drogi.
 - W rejonie projektowanego skrzyżowania dwupoziomowego zlokalizowane są następujące przejazdy kolejowo – drogowe:
 - km 49,669 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą gminną relacji Komorniki – Komorniki Kolonia.
 - km 51,622 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą powiatową relacji Pace Małe – Stefanówek.
 - km 52,650 linii kolejowej, kat. „D” – skrzyżowanie z drogą gminną relacji Gąski – Gładków.
12. Należy zaprojektować pod wiaduktem drogi serwisowe lub drogi dla ruchu lokalnego.
13. Wody opadowe i roztopowe z wiaduktu należy odprowadzić poza teren PKP S.A.

14. W projekcie należy zamieścić uprawnienia projektowe osób biorących udział w opracowaniu oraz zaświadczenie o zrzeszeniu w OIIB.
15. Z uwagi na przewidzianą modernizację/rewitalizację linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków należy uzyskać pozytywną opinię PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Warszawie, ul. Minerska 16, 04-506 Warszawa.
16. W projekcie należy zawrzeć informację o konieczności opracowania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na czas budowy skrzyżowania dwupoziomowego oraz zawarcia umowy cywilno-prawnej z Zakładem Linii Kolejowych w Siedlcach na opracowywania warunków realizacji robót, nadzoru nad robotami, udostępnieniu terenu na czas realizacji robót budowlanych oraz pobierania z tego tytułu opłat na rzecz PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach. Na szlaku Tarczyn – Czachówek Zach. gdzie planuje się budowę wiaduktu drogowego prowadzony jest wyłącznie ruch pociągów towarowych, aby uzyskać zamknięcia torowe należy wystąpić do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na 105 dni przed planowanymi robotami mostowymi.

DYREKTOR
w/z
mgr inż. Andrzej Aleksandrowicz

Opracował:
Krzysztof Białowas
tel./fax. (25) 746 33 25

8. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA Z IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



sygn. akt. MAZ/7131/448/06/D

Warszawa, dnia 29 grudnia 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) w związku z art. 5 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 163 poz. 1364) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 86 poz. 578), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

Pan Jerzy Ślabik

inżynier

urodzony 13 kwietnia 1973 roku w m. Ryki, syn Józefa

uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr MAZ/0395/POOD/06

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1/ droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2/ droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.



Otrzymują:

1. Pan Jerzy Słabik
ul. Starej Gruszy 1 m. 7
03-289 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-9CQ-HJ4-98X *

Pan JERZY SŁABIK o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0318/07
adres zamieszkania ul. STAREJ GRUSZY 1/7, 03-289 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-05-01 do 2015-04-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-07-23 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





sygn. akt. MAZ/7131/66/07/D

Warszawa, dnia 30 czerwca 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578), **Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:**

Pani Katarzyna Wójcicka
magister inżynier
urodzona 17 marca 1976 roku w m. Płońsk, córka Witolda

uzyskała

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr MAZ/0006/POOD/07

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwozie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek
2/ mgr inż. Irena Churska
3/ mgr inż. Krzysztof Booss



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1/ droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2/ droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.



Otrzymują:

1. Pani Katarzyna Wójcicka
ul. Lasek Brzozowy 12 m. 64
02-792 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-SHY-U57-EMG *

Pani KATARZYNA WÓJCICKA o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/0800/07
adres zamieszkania ul. LA SEK BRZOZOWY 12 M 64, 02-792 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-09-01 do 2015-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-08-08 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



sygn. akt. MAZ/7131/363/04/D

Warszawa, dnia 22.12.2004 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 5 oraz ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt. 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 4 ust. 2 i ust. 4, § 4a ust. 1, § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 1995 r. nr 8 poz. 38, z późn. zm.), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa działająca w składzie orzekającym: 1/Zygmunt Garwoliński, 2/Irena Churska, 3/Marek Karpiński stwierdza, że:

Pan Robert Szczepanik
inżynier

urodzony dnia 6 czerwca 1972 roku w Łukowie, syn Tadeusza

uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr MAZ/0279/POOD/04

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Zygmunt Garwoliński

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Marek Karpiński

.....

.....

.....

Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
p. o. mgr inż. Ryszard Chaciński

.....



Przewodniczący
Mazowieckiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa
mgr inż. Wiesław Olechnowicz

.....

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 5 oraz art. 13 ust. 1 pkt. 1 i ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

II. Na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r., w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia:

1. Zgodnie z § 4a ust. 1, stanowią podstawę do projektowania wszystkich dróg kołowych oraz dróg przeznaczonych do ruchu i postoju statków powietrznych, łącznie z typowymi lub powtarzalnymi mostami o długości całkowitej do 10 m i przepustami;

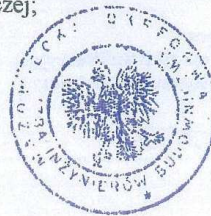
2. Zgodnie z § 4 ust. 4 stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w wyżej wymienionej specjalności, zgodnie z art. 34 ust. 3b ustawy – Prawo budowlane (jeżeli całość problematyki jest przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu).

3. Zgodnie z § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1, uprawniają do projektowania w specjalności konstrukcyjno - budowlanej w ograniczonym zakresie obejmującym projektowanie budowli oraz budynków o kubaturze mniejszej niż 1000 m³, takich jak domy jednorodzinne, obiekty gospodarcze, inwentarskie, składowe, handlowe lub usługowe:

- 1/ nie wyższych niż 12 m nad poziomem terenu lub o wysokości do 3 kondygnacji nadziemnych w odniesieniu do budynków mieszkalnych;
- 2/ zagłębionych nie więcej niż 3 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym;
- 3/ zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 6 m, wysięgu do 2 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 4,8 m;
- 4/ mających konstrukcję, dla której jest właściwy schemat obliczeniowy statycznie wyznaczalny, lub zawierających prostoliniowe belki i płyty ciągłe obliczane jednokierunkowo;
- 5/ nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 5 kN/m², a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntu, materiałów sypkich albo cieczy, sił sprężających oraz wpływów dynamicznych, termicznych lub przemieszczeń podpór;
- 6/ nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej;

Otrzymują:

1. Pan Robert Szczepanik
ul. Korzona T. 113 m. 68
03-571 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-BZF-FX6-ZKD *

Pan ROBERT SZCZEPANIK o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0065/05
adres zamieszkania ul. BŁOTNA 25, 03-599 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-02-01 do 2016-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-01-13 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1430) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
URBANISTYKI, ARCHITEKTURY I NADZORU BUDOWLANEGO
Nr ewidencyjny St-128/06

**STWIERDZENIE POSIADANIA PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie**

Na podstawie art. 18 ust. 5 i art. 57 ust. 3 ustawy z dnia 24 października 1974 r.
- Prawo budowlane (Dz. U. Nr 38, poz. 229) oraz §
2 ust.1 pkt 1, § 4 ust.2, § 7, § 13 ust.1 pkt 3 lit.b
rozp. Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46):

STWIERDZAM

że Ob. TADEUSZ MASIĄK s.Jana
magister inżynier budownictwa drogowego
urodzony(a) dnia 25.07.1946 r. Gawroniec
posiada przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnej funkcji
projektanta
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i
lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych:
1/ do sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg
startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i prze-
puszców,
2/ w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie
osób fizycznych - do kierowania, nadzorowania i kontrolowa-
nia budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania kon-
strukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania
stanu technicznego budowli.-



ZASTĘPCA
Naczelnego Architekta Warszawy
[Signature]
mgr inż. arch. Krzysztof Rabczewski

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

92.08.0003r. Stanisław Rojcz



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-VI5-QTE-249 *

Pan TADEUSZ MASIĄK o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0487/01
adres zamieszkania ul. SADOWA 46, 05-520 KONSTANCIN JEZIORNA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-01-01 do 2015-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-04-15 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-177/2007/07

Wrocław, 20 grudnia 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) i § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIB n a d a j e

Panu
Zbigniew Stawinoga
magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 5 lutego 1977 r. w Wałbrzychu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny 263/DOŚ/07

**w specjalności mostowej
do projektowania bez ograniczeń**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Zbigniew Stawinoga posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie niniejszej decyzji.

Pouczenie

- Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
- Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

- Pan Zbigniew Stawinoga
Ul. Lubawska 29/10
58-420 Chelmsko Śląskie
- Okręgowa Rada Izby
- Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
- a/a



Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Mgr inż. Bronisław Wośiek

Przewodniczący

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wośiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski

3. mgr inż. Małgorzata
Mikołajewska-Janiaczyk

Pan Zbigniew Stawinoga jest uprawniony:

W specjalności mostowej - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - b) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.
- 2) obliczenia światła mostów i przepustów,
- 3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności mostowej.

Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Bronisław Wośiek
Przewodniczący

Obrogovej Komisje Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wośiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapiński

3. mgr inż. Małgorzata
Mikołajewska-Janiaczyk





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-YP2-SYC-NQU *

Pan Zbigniew Stawinoga o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0221/08
adres zamieszkania ul. Krzycka 86B/12, 53-020 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-04-01 do 2016-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-03-18 roku przez:

Eugeniusz Hotała, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





WOJEWODA MAŁOPOLSKI

AB.III.7131/5/2001

Kraków, dnia 28 lutego 2001 r.

DECYZJA O NADANIU UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH Nr ewid. 16/2001

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. Nr 106 z 2000 r., poz. 1126), w związku z art. 104 § 1 k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr inż. Waldemara Trojnar - na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją Egzaminacyjną,

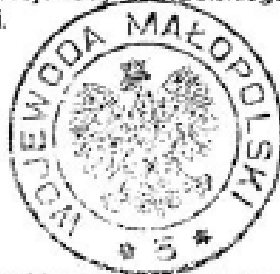
n a d a j ę

Panu mgr inż. Waldemarowi TROJNAR
kierunek studiów: „budownictwo”
urodzonemu dnia 1 sierpnia 1970 r. w Jarosławiu,

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

*do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej*

Od decyzji niniejszej służy Panu prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.



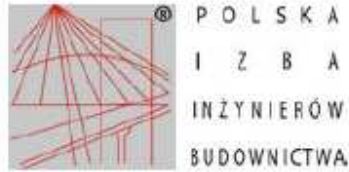
Z ep. Wojewody Małopolskiego

mgr inż. Andrzej Bielecki
Zastępca Dyrektora
Wydziału Aparatury Budowlanej
i Gospodarki Przemysłowej

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Waldemar Trojnar, ul. Por. Halszki 37/9, 30-611 Kraków
2. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. a.a.

31-156 Kraków, ul. Baszewska 13 * tel. (12) 61 60 360 * fax (12) 421 72 68



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-LIX-2SW-C7N *

Pan Waldemar Trojnar o numerze ewidencyjnym MAP/BO/2507/01
adres zamieszkania ul. Ligustowa 22, 30-444 Libertów
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-12-02 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





WOJEWODA MAŁOPOLSKI

AB.III.7342/28/2000

Kraków, dnia 27 kwietnia 2000 r.

DECYZJA O NADANIU UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH Nr ewid. 120/2000

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89 z dnia 25 sierpnia 1994 r., poz. 414 z późn. zm.), w związku z art. 104 § 1 k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr inż. Andrzeja Mika - na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją Egzaminacyjną,

n a d a j ę

Panu mgr inż. Andrzejowi MIKA
kierunek studiów: „budownictwo”
urodzonemu dnia 7 stycznia 1968 r. w Bochni,

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

*do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej*

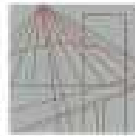
Od decyzji niniejszej służy Panu prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.



2 up. Wojewody Małopolskiego
mgr inż. Andrzej Grzybowski
Wydziału Inżynierii, Budownictwa
i Gospodarki Przestrzennej

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Andrzej Mika, ul. św. Wawrzyńca 39/6, 31-052 Kraków
2. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. a.a.



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



29 grudnia 2014 r.

Kraków,

Zaświadczenie

Andrzej Mika

Pan/Pani.....

ul. Św. Wawrzyńca 39/6

miejsce zamieszkania.....

31-052 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BO/2526/01

o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 stycznia 2015 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

31 grudnia 2015 r.

do dnia

PRZEWODNICZĄCY RĄDY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie
[Signature]
dr inż. Stanisław Kuczmarski
[adres] [telefon] [e-mail]

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

53 14 14 14

31-052 Kraków, ul. Cieszkowska 10, tel. +48 12 620 90 00, 420 90 01, fax +48 12 620 20 20, www.mibp.krakow.pl, e-mail: mibp@izba.org.pl

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Poznaniu
Nr przepr. spec. 514
Prot. nr administr. 68-607

Poznań, dnia 28.06. 19 84.

(pieczęć)

Nr 148/84/PW

**DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie**

Na podstawie § 4 ust. 2, § 7 i § 13 ust. 1 pkt 4 lit. d
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 3, poz. 49) stwierdza się, że:

Obywatel (ka) Renata Maria KURKA
(imię i nazwisko)
magister inżynier elektryk
(tytuł naukowy - zawodowy)

urodzony (a) dnia 4 lipca 1954 r. w Poznaniu

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji

projektanta
(rodzaj funkcji)

w specjalności instalacyjno - inżynierskiej
(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie instalacji elektrycznych

(specjalizacja zawodowa)

MA-BUAM
CWD MA-BUA-14 zam. 15087-KW-W-79 WDA zam. 216-KI 80.006 pism. 71g

MkP-A, 17/79-800

Obywatel (ka) Renata Kurka jest upoważniony(a) do:
(imię i nazwisko)

- 1/ sporządzania projektów instalacji elektrycznych,
- 2/ w budownictwie osób fizycznych - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania stanu technicznego instalacji elektrycznych. - - - - -



p.o. Z-ca Głównego Architekta
Województwa
mgr inż. inż. Jarosław Kaszuba
p.o. Z-ca Dyrektora
(signature)
(podpis i pieczęć)

Geopoz 206/84 1000



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-VCX-GAG-JZR *

Pani Renata Kurka o numerze ewidencyjnym WKP/IE/2667/01
adres zamieszkania os. B. Śmiałego 22c/23, 60-682 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-12-18 roku przez:

Włodzimierz Draber, Zastępca Przewodniczącego Okręgowej Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 15 czerwca 2009 r.

MAP OIIB/KK/0054-0039/09

DECYZJA

Na podstawie art.24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.*), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 24 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.*) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*).

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna stwierdza, że

Pan mgr inż. **Michał Zygmunt Kosturek**
urodzony dnia 27.01.1979 r. w Niepołomicach
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0039/POOE/09

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
elektrycznych i elektroenergetycznych.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Michał Kosturek posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarczyk
2. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. arch. Elżbieta Gabryś
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Tadeusz Sułkowski






Otrzymują:

1. Pan Michał Kosturek
ul. Pionierów 14a
32-005 Niepołomice
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. n/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

**w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
elektrycznych i elektroenergetycznych**

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 24 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak: sieci, instalacje i urządzenia elektryczne i elektroenergetyczne, w tym kolejowe, trolejbusowe i tramwajowe sieci trakcyjne wraz z urządzeniami do zasilania i sterowania.

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



21 lipca 2014 r.
Kraków,

Zaświadczenie

Michał Kosturek

Pan/Pani.....

ul. Pionierów 14 A
miejsce zamieszkania.....

32-005 Niepołomice
.....

Jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/IE/0524/09
o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 sierpnia 2014 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

31 lipca 2015 r.
do dnia

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

Stanisław Karczmarski
dr inż. Stanisław Karczmarski

(pieczęć i podpis przewodniczącego OIB)

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

28.12.14a

e-mail: mapi@map.pilb.org.pl www.map.pilb.org.pl tel. + 48 12 630 90 80, 630 90 61, fax +48 12 632 35 59 30-054 Kraków, ul. Czarnowiejska 80.

URZĄD WOJEWODZKI
w Poznaniu
Wydział Gospodarki Przestrzennej
Al. Niepodległości 18
60-967 Poznań

Nr 533/PW/94

Poznań, dnia 30 grudnia 1994 r.

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO

do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust.1 pkt 1, § 4 ust.2, § 7 i § 13 ust.1 pkt 4 lit."d" rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.nr 8 poz.46) stwierdza się, że:

Pan Krzysztof W O J C I E S Z A K
magister inżynier elektryk

urodzony 28 lipca 1962 r. w Poznaniu posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych funkcji

p r o j e k t a n t a

w specjalności instalacyjno-inżynieryjnej
w zakresie sieci i instalacji elektrycznych

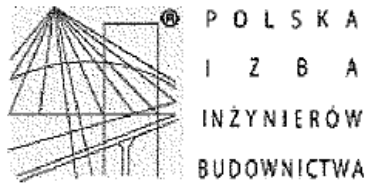
Pan Krzysztof W O J C I E S Z A K

jest upoważniony do:

- 1/ sporządzania projektów sieci i instalacji elektrycznych,
- 2/ w budownictwie jednorodzinym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000 m³
- do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania stanu technicznego instalacji elektrycznych.



[Handwritten signature]
mgr inż. Krzysztof Wojcieszak
ul. Główna 10
60-100 Poznań



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-KEC-336-HQK *

Pan Krzysztof Wojcieszak o numerze ewidencyjnym WKP/IE/5646/01
adres zamieszkania ul. Strzałowa 7/11, 61-847 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-12-18 roku przez:

Włodzimierz Draber, Zastępca Przewodniczącego Okręgowej Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pliib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa



BIURO PLANOWANIA PRZEDSIĘWZIEM
ARCHITECTURY I WYKONAWCZEGO
31-547 Kraków, tel. c. 120-22
ul. Przy Rondzie 12
Nr.BPP.Upr.66/80

Kraków, dnia 9 lutego 1980 r.

DECYZJA O STWORZENIU PRZYKOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 4 ust.2, § 7 i § 13 ust.1 pkt.4 lit.d
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska
z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych
w budownictwie /Dz.U.Nr.8, poz.46 / stwierdza się, że :
Obywatel KAZIMIERZ WYGODA inżynier elektryk urodzony dnia 25 listo-
pada 1950 r. w Krakowie posiada przygotowanie zawodowe upoważniają-
ce do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta w specjalności
instalacyjno - inżynierskiej w zakresie instalacji elektrycznych.

Obywatel KAZIMIERZ WYGODA jest upoważniony do :

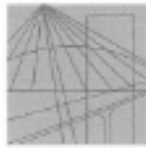
- 1/ sporządzania projektów instalacji elektrycznych,
- 2/ w budownictwie osób fizycznych - do kierowania, nadzorowania i
kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania
konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania
stanu technicznego instalacji elektrycznych.

z up. Prezydenta


mgr inż. Witold Romaniuk
I-ci Głównego Architekta w. Krakowa

Otrzymuje :

- 1.inż.Kazimierz Wygoda
- 2.a/a



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



15 grudnia 2014 r.
Kraków,

e-mail: map@map.plb.org.pl

www.map.plb.org.pl

tel. +48 12 630 90 60, 630 90 61, fax +48 12 632 36 69

30-054 Kraków, ul. Czarnowiejska 80,

Zaświadczenie

Pan/Pani..... **Kazimierz Wygoda**

miejsce zamieszkania..... **ul. Na Wirach 1**

..... **30-244 Kraków**

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym **MAP/IE/4332/01**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **1 stycznia 2015 r.**

do dnia **31 grudnia 2015 r.**

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie
[Signature]
dr inż. Stanisław Korczmarczyk
(pieczęć i podpis przewodniczącego IZB)

21 1 10 10



sygn. akt. MAZ/7131/ 10 /05/S

Warszawa, dnia 30.06.2005 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z póź. zm.), art. 12 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 5 oraz ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt. 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 4 ust. 2 i ust. 4, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 1995 r. nr 8 poz. 38, z późn. zm.), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa działająca w składzie orzekającym: 1/Ryszard Chaciński, 2/ Krzysztof Latoszek, 3/ Irena Churska stwierdza, że:

Pani Ewa Maria Wilhelmi
magister inżynier inżynierii środowiska
urodzona dnia 2 stycznia 1952 roku w Warszawie , córka Tadeusza

uzyskała
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr MAZ/0164 /POOS/05

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych,
wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1.Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

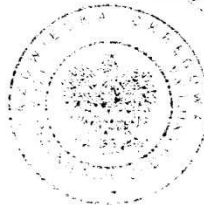
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Ryszard Chaciński

2/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

3/ mgr inż. Irena Churska



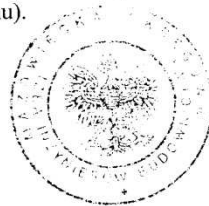
**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

**w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych,
wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych**

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w wymienionym zakresie, objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, z zastrzeżeniem art. 62 ust. 5 i ust. 6.

II. Na mocy § 4 ust. 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia stanowią również podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w powyższej specjalności, zgodnie z art. 34 ust. 3b ustawy – Prawo budowlane (jeżeli całość problematyki jest przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu).



Otrzymują:
1. Pani Ewa Maria Wilhelmi
ul. Grenadierów 15 m. 21
04-052 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-1JI-15T-SL9 *

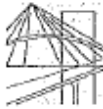
Pani EWA MARIA WILHELMI o numerze ewidencyjnym MAZ/IS/4239/01
adres zamieszkania ul. GRENADIERÓW 15/21, 04-052 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-01-01 do 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-11-25 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

[Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.]

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



PODKARPACKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20



Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
PDK OIIB/KK/0054/0051/08

Rzeszów, 2008- 12 - 31

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz.42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art.13 ust.1 pkt 1, art.14 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz.1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust 1 pkt 1, § 15 i § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), w związku z art.104 § 1i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r., Nr 98 poz.1071 z późn. zm.)

stwierdzamy , że

Pan JANUSZ SKIBA
magister inżynier
/kierunek studiów- inżynieria środowiska /
ur. 07 stycznia 1977 r., miejsce urodzenia –Stalowa Wola
otrzymał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny PDK/0111/POOS/08

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.).odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

- Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
- Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymując:
1. Pan Janusz Skiba
ul. Czarnieckiego 12/22
37-450 Stalowa Wola
2.Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/n



Skład orzekający PDK OIIB

dr inż. Zbigniew Plewako
mgr inż. Andrzej Hliniak
inż. Stanisław Dołęgowski

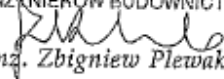
B/19

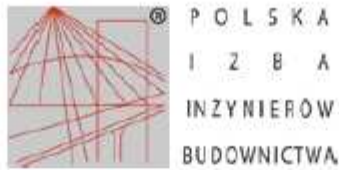
**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych**

Pan Janusz Skiba

- I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
- 1. projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,**
 - 2. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych z zastrzeżeniem art. 62 ust 5 ustawy**
- II. Na mocy § 15 i § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), uprawnienia budowlane uprawniają do:
- projektowania obiektu budowlanego takiego jak: sieci i instalacje ciepłe, wentylacyjne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne, z doborem właściwych urządzeń w projekcie budowlanym.
 - oraz do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami,

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA


dr inż. Zbigniew Plewako



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-S3D-C99-UIZ *

Pan Janusz Zygmunt Skiba o numerze ewidencyjnym PDK/IS/0087/07
adres zamieszkania ul. Czarnieckiego 12/22, 37-450 Stalowa Wola
jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2016-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-02-25 roku przez:

Zbigniew Detyna, Przewodniczący Rady Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym [Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450] dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





Warszawa, dnia 19 lipca 2004 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

ŚWIADECTWO

Na podstawie art. 2 ust. 5 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne
(Dz. U. z 2001 r., Nr 115 poz. 1229 z późn. zm.) stwierdzam, że:

Pani mgr inż. Hanna FIEDLER-KRUKOWICZ

córka Krzysztofa, urodzona 16 marca 1954 r. w Warszawie

**posiada kwalifikacje
do wykonywania dokumentacji hydrologicznych**



Jerzy Swatoń

Nr 07/2004



PODKARPACKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20



Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
PDK OIIB/KK/0054/0029/08

Rzeszów, 2008-06-23

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz.42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art.13 ust.1 pkt 1, art.14 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz.1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust 1 pkt 1, § 15 i § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), w związku z art.104 § 1i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r., Nr 98 poz.1071 z późn. zm.)

stwierdzamy, że

Pan KRZYSZTOF PAJURA
magister inżynier
/kierunek studiów- inżynieria środowiska /
ur. 27 maja 1974 r., miejsce urodzenia – Stalowa Wola
otrzymał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny PDK/0007/POOS/08

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający PDK OIIB

dr inż. Zbigniew Plewako
mgr inż. Andrzej Hliniak
mgr inż. Lech Krapiński.....

Orzeczają:
1. Pan Krzysztof Pajura
ul. Siedlankowskiego 8/82
37-450 Stalowa Wola
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych**

Pan Krzysztof Pajura

- I. Na mocy art. 12 ust.1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
- 1. projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,**
 - 2. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych z zastrzeżeniem art.62 ust 5 ustawy**
- II. Na mocy § 15 i § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), uprawnienia budowlane uprawniają do:
- projektowania obiektu budowlanego takiego jak: sieci i instalacje ciepłe, wentylacyjne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne, z doбором właściwych urządzeń w projekcie budowlanym.
 - oraz do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami,

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zbigniew Plewako
dr inż. Zbigniew Plewako



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-R3S-QIC-L1G *

Pan Krzysztof Janusz Pajura o numerze ewidencyjnym PDK/IS/0228/08
adres zamieszkania ul. Siedlanowskiego 8/82, 37-450 Stalowa Wola
jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-07-17 roku przez:

Zbigniew Detyna, Przewodniczący Rady Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



URZĄD MIASTA KRAKOWA
Wydział Gospodarki Przestrzennej
i Ochrony Środowiska

Nr GP.IV-8388/285/77

Kraków, dnia 22 listopada 1977 r.

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych
w budownictwie.
=====

Na podstawie § 4 ust.2, § 7 i § 13 ust.1 pkt 4 lit.a
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska
z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji
technicznych w budownictwie /Dz.U.Nr 8, poz.46/ stwierdza się,
że Obywatelka Elżbieta STOJAK, magister inżynier urządzeń
sanitarnych, urodzona dnia 25 maja 1948 r. w Kazimierzy Wielkiej
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-
inżynieryjnej w zakresie sieci sanitarnych.

Obywatelka Elżbieta STOJAK jest upoważniona do:

- 1/ sporządzania projektów sieci wodociągowych, kanalizacyjnych
i ciepłych uzbrojenia terenu,
- 2/ w budownictwie osób fizycznych - do kierowania, nadzorowania
i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarza-
nia konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania
i badania stanu technicznego sieci wodociągowych, kanaliza-
cyjnych i ciepłych

Otrzymują:

- 1 x mgr inż. Elżbieta Stojak
1 x a/a



Z Ur. Prezydenta Miasta
mgr Lidia Konieczek
Pracownik Urzędniczy

URZĄD MIASTA KRAKOWA
Wydział Planowania Przestrzennego
Urbanistyczny, Architektury i Nadzoru Budowl.
31-547 Kraków, tel. 0-11-20-22
ul. Przy Rondzie 12
UAN-Upr. 513/87

Kraków, dnia 29 września 1987 r.

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 4 ust. 2 oraz § 7 i § 13 ust. 1 pkt 4 lit. b rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz.U. Nr 8, poz. 46/ stwierdza się, że Obywatelka ELŻBIETA S T O J A K magister inżynier urządzeń sanitarnych urodzona dnia 25 maja 1948 r. w Kazimierzy Wielkiej posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie instalacji sanitarnych.

Obywatelka ELŻBIETA S T O J A K jest upoważniona do:

- 1/ sporządzania projektów instalacji sanitarnych,
- 2/ w budownictwie osób fizycznych - kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania stanu technicznego instalacji sanitarnych.

Otrzymują:

1. mgr inż. Elżbieta Stojak
2. a/a



mgr inż. Elżbieta Stojak
mgr inż. arch. Andrzej Tęczyński



Warszawa, dnia 2r stycznia 2012 r.

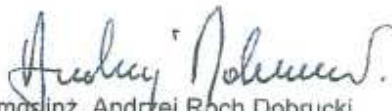
Przewodniczący Okręgowych Rad
Izb Inżynierów Budownictwa
wszyscy
Przewodniczący Okręgowych
Komisji Kwalifikacyjnej
wszyscy
Przewodniczący Krajowej
Komisji Kwalifikacyjnej

Szanowni Państwo,

W związku z powstałymi wątpliwościami dotyczącymi treści uprawnień budowlanych wydawanych w latach 1975 – 1988 w specjalności instalacyjno – inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych, na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr.8, poz.46 z późn.zm.) po przeprowadzonych konsultacjach z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego stwierdzam co następuje.

Mając na uwadze fakt niekwestionowania na przestrzeni ponad 20 lat od wprowadzenia zmiany w przepisach, zakresu uprawnień budowlanych w specjalności instalacyjno -inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych (w tym sieci gazowych), nadanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, **nie ma podstaw do kwestionowania ich zakresu obecnie**. Należy bowiem zaznaczyć, że zgodnie z art.104 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo budowlane (Dz.U.z 2010 r. Nr.243, poz.1623 z późn.zm.) osoby, które przed wejściem w życie tejże ustawy uzyskały uprawnienia budowlane lub stwierdzenie posiadania przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, zachowują uprawnienia do pełnienia tych funkcji w dotychczasowym zakresie.

Z poważaniem


mgr inż. Andrzej Roch Dobrucki
Prezes Krajowej Rady PIIB

styczeń 12 (91)

11



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE

Kraków, 26 stycznia 2015 r.

e-mail: map@map-pib.org.pl

www.map-pib.org.pl

tel. +48 12 630 90 60, 630 90 61, fax +48 12 632 35 59

ul. Czarnowiejska 80.

30-054 Kraków.

30-054 Kraków, ul. Czarnowiejska 80.

Zaświadczenie

Pan/Pani..... **Elżbieta Stojak**

miejsce zamieszkania..... **ul. Przydworska 7, Libertów**

.....
30-444 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym **MAP/IS/4336/01**

I posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **1 marca 2015 r.**

do dnia **31 sierpnia 2015 r.**

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie


dr inż. Stanisław Karczmarszyle
(pieczęć i podpis przewodniczącego OIB)

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**



PREZES URZĘDU REGULACJI
TELEKOMUNIKACJI
I POCZTY

Witold Graboś

DTK-WSB-6120-3199/04 (3)

DECYZJA Nr DTK-WSB/02477/04/U

z dnia 26 kwietnia 2004 r.

Na podstawie § 11 rozporządzenia Ministra Łączności z dnia 10 października 1995 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie telekomunikacyjnym (Dz.U. z 1995 r. Nr120, poz 581 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.- Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071), po rozpatrzeniu wniosku Pana Grzegorza Marka Giermakowskiego z dnia 26.02.2004 r., w sprawie nadania uprawnień budowlanych w telekomunikacji

Nadaję Panu **mgr inż. Grzegorzowi Markowi Giermakowskiemu**
urodzonemu **09.05.1970 r. w Sanoku**

uprawnienia budowlane w telekomunikacji

do **Projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalnościach instalacyjnych
w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą
bez ograniczeń**

UZASADNIENIE

Na podstawie złożonych dokumentów, przez ubiegającego się o uprawnienia budowlane w telekomunikacji Komisja Egzaminacyjna w postępowaniu kwalifikacyjnym stwierdziła, że spełnił on warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień we wnioskowanym zakresie. Jednocześnie ubiegający się złożył egzamin przed Komisją Egzaminacyjną z pozytywnym wynikiem. Wobec powyższego należało orzec jak na wstępie.

Decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji.

POUCZENIE

Od decyzji odwołanie nie przysługuje, jednak stronie niezadowolonej z rozstrzygnięcia służy prawo złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy do Prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty (ul. Kasprzaka 18/20, 01-211 Warszawa) w terminie 14 dni od otrzymania decyzji (art.127 § 3 i 129 § 2 Kpa).



Witold Graboś
PREZES



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-J5A-Q8E-6SZ *

Pan GRZEGORZ MAREK GIERMAKOWSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/IE/0639/04
adres zamieszkania DROGOMILSKA 20/22 m. 40, 01-365 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-05-01 do 2015-04-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-03-27 roku przez:

Jerzy Kotowski, Zastępca Przewodniczącego Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1430) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW ŁĄCZNOŚĆ
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE
00-238 Warszawa, ul. Okępa 23/25
000137612 tel. Centr. (0-22) 831-01-91
NIP 525-000-27-12 Fax (0-22) 831-01-79
Nr. Op. Prawil./266/2/94

ODPIS

Warszawa, 1995.05.09

DECYZJA
o stwierdzeniu przygotowania
zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji
technicznych w budownictwie :

Na podstawie & 13 ust.3 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 roku w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dziennik Ustaw Nr 8/75, poz.46 z późn. zmianami/ stwierdza się, że:

Grzesiak Wojciech
urodzony 1955.04.24
posiada przygotowanie zawodowe do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta

Pan Grzesiak Wojciech upoważniony jest do sporządzania projektów w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych.

Otrzymują:
- zainteresowany
- s/a

DYREKTOR
mgr Michał Bartak

Potwierdzam zgodność
z oryginałem

KIEROWNIK DZIAŁU
Kadr, Zatrudnienia i Płac
mgr Halina Górecka
mgr Halina Górecka



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-PFF-5U3-CQV *

Pan WOJCIECH GRZESIAK o numerze ewidencyjnym MAZ/IE/2484/02
adres zamieszkania ul. DŁUGA 27 m.14, 00-238 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-01-01 do 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-12-23 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pilb.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





WOJEWODA MAŁOPOLSKI

AB.III.7131/11/2000

Kraków, dnia 8 marca 2000 r.

DECYZJA O NADANIU UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH Nr ewid. 44/2000

Na podstawie art.13 ust. 1, pkt 1, art. 14 ust. 1, pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89 z dnia 25 sierpnia 1994 r., poz. 414 z późn. zm.), oraz § 4 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8 z 31 stycznia 1995 r., poz. 38) w związku z art. 104 § 1 i § 2 k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr inż. arch. Przemysława Flaga – na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją Egzaminacyjną,

n a d a j ę

Panu mgr inż. arch. Przemysławowi FLAGA
urodzonemu dnia 17 sierpnia 1969 r. w Krakowie,

UPRAWNIENIA BUDOWLANE do projektowania bez ograniczeń w specjalności architektonicznej

Od decyzji niniejszej służy Panu prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. arch. Przemysław Flaga
ul. Łepkowskiego 18, 31-423 Kraków
2. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego
ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. a.a.



Z up. Wojewody Małopolskiego

mgr inż. arch. Elżbieta Gabryś
Dyrektor
Wydziału Architektury, Budownictwa
i Gospodarki Przestrzennej



IZBA ARCHITEKTÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Małopolska Okręgowa Rada Izby Architektów RP

ZAŚWIADCZENIE - ORYGINAŁ

(wypis z listy architektów)

Małopolska Okręgowa Rada Izby Architektów RP zaświadcza, że:

mgr inż. arch. PRZEMYSŁAW FLAGA

posiadający kwalifikacje zawodowe do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w specjalności architektonicznej i w zakresie posiadanych uprawnień nr **44/2000**, jest wpisany na listę członków Małopolskiej Okręgowej Izby Architektów RP pod numerem: **MP-0171**.

Członek czynny od: 20-02-2002 r.

Data i miejsce wygenerowania zaświadczenia: 09-09-2014 r. Kraków.

Zaświadczenie jest ważne do dnia: **30-06-2015 r.**

Podpisano elektronicznie w systemie informatycznym Izby Architektów RP przez:
Grzegorz Lechowicz, Sekretarz Okręgowej Rady Izby Architektów RP.

Nr weryfikacyjny zaświadczenia:

MP-0171-2872-E45A-Y949-8986

Dane zawarte w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić podając nr weryfikacyjny zaświadczenia w publicznym serwisie internetowym Izby Architektów: www.izbaarchitektow.pl lub kontaktując się bezpośrednio z właściwą Okręgową Izbą Architektów RP.