



Warszawa, dnia 30 grudnia 2008 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk

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

Na podstawie art. 46a ust. 9, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 zwanej dalej „Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku 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) oraz art. 104 i 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm. – zwanej dalej „Kpa”) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych z siedzibą przy ul. Chmielnej 120 w Warszawie reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek – Etap I

określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia według wariantu III.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie wschodniej części Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Rzeczej (od km 0+078 do km 2+660), częściowo w śladzie istniejącej jednojezdniowej ulicy Wiatracznej i z tego względu przedsięwzięcie określa się skrótowo jako „budowę ul. Nowo-Wiatracznej”. Projektowana ulica będzie drogą

wojewódzką klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego) o liczbie pasów ruchu w obu kierunkach zmiennej w zakresie od 4 do 6 oraz o całkowitej długości 2,58 km. Inwestycja zlokalizowana jest w m.st. Warszawa, w Dzielnicach: Praga Południe i Targówek.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.
2. Wybrany wykonawca Obwodnicy powinien dysponować sprzętem budowlanym spełniającym wymagania akustyczne określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005r Nr 263 poz. 2202 ze zmianami).
3. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową i służby zdrowia (szpital przy ul. Szaserów).
4. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren uporządkować. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
5. Ścieki opadowe z wiaduktów, estakad i ulic należy odprowadzić do kanalizacji lub innego odbiornika poprzez studzienki wpustowe z osadnikami, zbiorniki retencyjne oraz separatory substancji ropopochodnych,
6. Harmonogram robót budowlanych należy opracować tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i służby zdrowia prowadzić w porze dnia (6⁰⁰ – 22⁰⁰). Prowadzenie ww. prac w porze nocy w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów szpitala przy ul. Szaserów należy ograniczyć do niezbędnego minimum uwarunkowanego względami technologicznymi.
7. Wycinkę drzew (także owocowych) i krzewów konieczną do realizacji budowy wykonywać wyłącznie poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków, czyli w czasie od 1 września do końca lutego.
8. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum.
9. Prace w bliskim sąsiedztwie planowanych do pozostawienia drzew i krzewów znajdujących się w obrębie placu budowy prowadzić ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, zaś miejsca składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ich ochronę.

10. Przesadzone i posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.
11. Roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego, uciążliwość hałasową i wibracyjną,
12. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany, które będą powstawały trakcie realizacji przedsięwzięcia nie mogą być składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w szczególności w warszawskim obszarze chronionego krajobrazu oraz w obszarze specjalnej ochrony ptaków w sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.
13. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych oraz nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją
14. W trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń.
15. Zdejmowaną podczas robót ziemnych wierzchnią warstwę ziemi organicznej należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy.
16. Po zakończeniu prac teren inwestycji należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej.
17. Należy zapewnić prawidłowe utrzymanie zastosowanych przezroczystych ekranów akustycznych, zapewniające odpowiednią i stałą ich przezroczystość.

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

1. Budowa ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
 - tunel drogowy przeciwhałasowy od km 0+315 do km 1+184 (od Ronda Wiatraczna do ul. Dwernickiego / Szaserów),
 - wygłuszenie za pomocą wełny mineralnej ścian oporowych przy portalach wjazdowych do tunelu drogowego na całej długości konstrukcji oporowych,
 - ekran akustyczny nr EA-1 od km 0+182 do km 0+315, na ścianie oporowej, po lewej (zachodniej) stronie drogi, o długości 133 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren mieszkaniowy przy al. Stanów Zjednoczonych,
 - ekran akustyczny nr EA-2 od km 0+182 do km 0+315, na ścianie oporowej, w środkowym

- pasie dzielącym, o długości 133 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren mieszkaniowy przy al. Stanów Zjednoczonych,
- ekran akustyczny nr EA-3 od km 0+183 do km 0+315, na ścianie oporowej, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 132 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren mieszkaniowy przy al. Stanów Zjednoczonych,
 - ekran akustyczny nr EA-4 w km 0+315, nad wlotem/wylotem z tunelu, o długości 28 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący tereny mieszkaniowe przy al. Stanów Zjednoczonych,
 - ekran akustyczny nr EA-5 od km 0+610 do km 0+788, po lewej (zachodniej) stronie lewej jezdni lokalnej, o długości 170 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między Rondem Wiatraczna a ul. Kobielską),
 - ekran akustyczny nr EA-6 od km 0+592 do km 0+780, po prawej (wschodniej) stronie prawej jezdni lokalnej, o długości 200 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między Rondem Wiatraczna a ul. Kobielską),
 - ekran akustyczny nr EA-7A od km 0+800 do km 1+018, po lewej (zachodniej) stronie lewej jezdni lokalnej, o długości 218 m i wysokości 8 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Kobielską i Niziną),
 - ekran akustyczny nr EA-7B od km 1+043 do km 1+110, po lewej (zachodniej) stronie lewej jezdni lokalnej, o długości 65 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Niziną i Dwernickiego),
 - ekran akustyczny nr EA-8A od km 0+800 do km 0+940, po prawej (wschodniej) stronie prawej jezdni lokalnej, o długości 140 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Kobielską i Paca),
 - ekran akustyczny nr EA-8B od km 0+971 do km 1+022, po prawej (wschodniej) stronie prawej jezdni lokalnej, o długości 51 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Paca i Niziną),
 - ekran akustyczny nr EA-8C od km 1+054 do km 1+105, po prawej (wschodniej) stronie prawej jezdni lokalnej, o długości 51 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Niziną i Szaserów),
 - ekran akustyczny nr EA-9 od km 1+152 do km 1+543, po lewej (zachodniej) stronie lewej jezdni lokalnej, o długości 391 m i wysokości 6 m, przezroczysty odbijający, chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Dwernickiego i Makowską),
 - ekran akustyczny nr EA-10 w km 1+184, nad wlotem/wylotem z tunelu, o długości 28 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący tereny mieszkaniowe przy ul. Wiatracznej (między ulicami Dwernickiego i Chrzanowskiego),

- ekran akustyczny nr EA-11 od km 1+184 do km 1+362, na ścianie oporowej, po lewej (zachodniej) stronie drogi, o długości 178 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren mieszkaniowy przy ul. Wiatracznej (między ulicami Dwernickiego i Chrzanowskiego),
 - ekran akustyczny nr EA-12 od km 1+184 do km 1+526, na ścianie oporowej i na gruncie, w środkowym pasie dzielącym, o długości 342 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren mieszkaniowy przy ul. Wiatracznej (między ulicami Dwernickiego i Makowską) i teren szpitala przy ul. Szaserów (część południowa i północna),
 - ekran akustyczny nr EA-13 od km 1+184 do km 1+362, na ścianie oporowej, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 178 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (część południowa),
 - ekran akustyczny nr EA-14A od km 1+152 do km 1+215, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 63 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (za przystankiem autobusowym),
 - ekran akustyczny nr EA-14B od km 1+210 do km 1+440, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 230 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (część południowa),
 - ekran akustyczny nr EA-15 od km 1+435 do km 1+526, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 91 m i wysokości 6 m, metalowy pochłaniający (typu „zielona ściana”), chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (część północna),
 - ekran akustyczny nr EA-16 od km 1+526 do km 1+643, po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 117 m i wysokości 3 m, metalowy odbijający, chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (za przystankiem autobusowym),
 - ekran akustyczny nr EA-17 od km 1+642 do km 1+802 po prawej (wschodniej) stronie drogi, o długości 160 m i wysokości 3 m, metalowy odbijający, chroniący teren szpitala przy ul. Szaserów (część północna).
2. W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji ekranów akustycznych ± 8 m, przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem.
 3. W budynkach niedostatecznie chronionych przez ekrany akustyczne tj.
 - od 3 piętra włącznie dla odcinka trasy między ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna
 - od 2 piętra włącznie dla odcinka trasy między Rondem Wiatraczna a ul. Kobielską
 - od 3 piętra włącznie dla odcinka trasy między ul. Kobielską a ul. Dwernickiego/Szaserów,
 - od poziomu parteru dla odcinka trasy między ul. Dwernickiego/Szaserów a ul. Chrzanowskiego oraz dla innych budynków niedostatecznie chronionych przed hałasem w pomieszczeniach mieszkalnych znajdujących się od strony przedmiotowej Obwodnicy należy

wykonać wymianę okien na dźwiękoszczelne oraz zapewnić zgodną z przepisami wymianę powietrza. Ww. prace należy wykonać na koszt i staraniem inwestora Obwodnicy przed oddaniem trasy do użytkowania.

4. Ekran akustyczny winny być nieprzezroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań oraz w miejscach, gdzie pogorszyłyby się warunki oświetlenia pomieszczeń mieszkalnych. Tym samym dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych z wtopionymi czarnymi prążkami w przezroczyste panele ekranu.
5. Należy wykonać ciche nawierzchnie projektowanej drogi.
6. W celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi i awaryjnymi spływami toksycznych płynów, ochrony przeciwpowodziowej należy zaprojektować system urządzeń oczyszczających.
7. Wykonać przejście dolne dla małych zwierząt, zablokowane z estakadami nad terenami kolejowymi.
8. Wykonać obustronne ogrodzenie dla bezpieczeństwa ludzi i zwierząt na całej długości drogi. Zaleca się przyjęcie standardowego ogrodzenia siatkowego o następujących parametrach technicznych: minimalna wysokość siatki ponad gruntem: 1,5 m; minimalne zagłębienie siatki w gruncie: 0,3 m; wymiary oczek siatki: 2 x 2 cm. Rolę wyгородzenia drogi mogą pełnić liniowe urządzenia ochrony przeciwhałasowej (tunele, ekrany, ściany oporowe itp.).
9. Projektowane skarpy nasypów i wykopów drogowych nie powinny mieć pochyłeń większych niż 1:1,5; w celu skutecznego zazielenienia należy je pokryć warstwą ziemi urodzajnej o grubości nie mniejszej niż 15 cm.
10. Dla zabytkowego domu wielorodzinnego przy ul. Wiatracznej 28a należy sporządzić szczegółową dokumentację inwentaryzacyjną przed rozpoczęciem jego rozbiórki, a następnie przekazać ją do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
11. W celu ochrony ekspozycyjnej zabytkowego budynku dawnej piekarni Teodora Reicherta przy ul. Grochowskiej 224 należy zachować bez zmian istniejący układ chodników przylegających do obiektu zarówno od strony ul. Grochowskiej jak i od strony ul. Wiatracznej.
12. Wykonać projekt zagospodarowania zielenią. Zastosować w miarę możliwości obustronne pasy zwartej zieleni izolacyjnej o szerokości co najmniej 2 x 5 m z rzędami drzew i krzewów, lokalnie można dopuścić zmniejszenie szerokości tego pasa zieleni izolacyjnej do 2 x 3 m, a w przypadku ogródków działkowych wskazane jest poszerzenie pasa zieleni izolacyjnej do minimum 10 m. Wprowadzając zielen towarzyszącą należy brać pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa.

IV. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i ochrony powietrza, w której dokona się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze należy wykonać w punkcie pomiarowym zlokalizowanym przy jednym z odcinków obliczeniowych (poza odcinkiem przebiegającym w tunelu) serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla okresu roku kalendarzowego w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na powietrze z oddziaływaniem rzeczywistym. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu oraz dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń należy podjąć odpowiednie środki ochrony (np. wymiana stolarki okiennej, wyburzenia budynków). W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy utworzyć obszar ograniczonego użytkowania.

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 04 grudnia 2007 roku do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Zarządu Dróg Miejskich z siedzibą przy ul. Chmielnej 120 w Warszawie reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek – Etap I. Pismem z dnia 08 lipca 2008 roku Inwestor poinformował organ o tym, że uchwałą Rady Miasta Stołecznego Warszawy nr XXXIV /1024/2008 z 29 maja 2008 roku powołana została nowa jednostka organizacyjna tj. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, która kontynuuje prace związane z realizacją zadań inwestycyjnych prowadzonych wcześniej przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie.

Zgodnie z Rozporządzeniem 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 sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami) przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56, dla których raport

może być wymagany. W związku z faktem, że przedsięwzięcie realizowane jest w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. 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 z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

1. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zaświadczenie dotyczące terenu zamkniętego.
2. Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego, polegającego na budowie Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek – Etap I sporządzony przez DHV Polska Sp.z.o.o, oraz Aneks Nr 1 do Raportu.
3. Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.
4. wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Targówka Przemysłowego wraz z zaświadczeniem o braku planu miejscowego w Dzielnicy Praga Południe

Powyższe dokumenty były podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie postępowania uzyskano wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie - opinia z dnia 11 lutego 2008 roku znak: ZNS-712/27/EC/08, w której Inspektor uznał za niezbędne sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wojewoda Mazowiecki na podstawie art. 51 ust. 2 Poś, kierując się kryteriami, o których mowa w art. 51 ust. 8 pkt 2 Poś, określonymi w § 5 rozporządzeniem 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 sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko i biorąc pod uwagę wskazane wyżej postanowienie opiniujące, dnia 14 lutego 2008 roku wydał postanowienie, którym nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa Obwodnicy Śródmiejskiej w Warszawie. Obwodnica ta będzie utworzona przy wykorzystaniu istniejących odcinków głównych ulic w mieście biegnących na skraju funkcjonalnego śródmieścia

Warszawy, a także przy założeniu realizacji nowych inwestycji drogowych takich jak budowa ul. Nowo-Wiatracznej, ul. Nowo-Zabranieckiej i Al. Tysiąclecia. Efektem tej większej inwestycji będzie stworzenie ważnego międzydzielnicowego ciągu drogowego, dostosowanego do przelotowego ruchu samochodowego osobowego i ciężarowego, budowanego z zamiarem odciążenia centrum miasta od ruchu tranzytowego.

Projektowana ulica ma na celu zamknięcie komunikacyjne Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku wschodnim, ułatwienie komunikacji drogowej między Grochowem a Targówkiem, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej, zapewniającego wysoki komfort międzydzielnicowego ruchu drogowego oraz duże przepustowości i prędkości ruchu, dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu przy założeniu całkowitego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej, w tym zwłaszcza funkcjonowania północnego odcinka tej obwodnicy między ul. Rzeczną a ul. Odrowąza, dostosowanie drogi do obowiązujących warunków technicznych przy przyjęciu drogi klasy „GP”, geometryczno-wysokościowe rozwiązanie węzłów i przejazdów z ulicami poprzecznymi, rozwiązanie obsługi przyległego terenu przy założeniu ograniczenia do niezbędnego minimum bezpośredniej dostępności do jezdni głównych.

W trakcie opracowywania docelowego przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej przeprowadzono analizę wariantów w zakresie przebiegu jej wschodniego zamknięcia. W 2004 roku opracowano koncepcję pięciu wariantów przebiegu na odcinku węzeł Żaba – Al. Stanów Zjednoczonych do włączenia w ul. Wał Miedzeszyński. Trasa na etapie wstępnych rozważań i założeń planistycznych nosiła nazwę Trasa Tysiąclecia. Rozpatrzono szereg uwarunkowań przebiegu poszczególnych wariantów m.in. uwarunkowania planistyczne (zaczerpnięte z obowiązujących i powstających mpzp), zobowiązania formalno prawne tj. wydane decyzje o wzizt, pozwolenia na budowę, waloryzację zabudowy istniejącej i jej wartości architektoniczne, przestrzenne, konserwatorskie oraz uwarunkowania środowiskowe. W procesie wyboru wariantu lokalizacyjnego przeprowadzono konsultacje społeczne oraz ocenę wstępną oddziaływania planowanej inwestycji poprzez analizę zagrożeń i zidentyfikowanie obiektów, które wymagają ochrony, oraz stopnia ewentualnych zagrożeń dla tych obiektów. Na ich podstawie dokonano wyboru wariantu inwestycyjnego do dalszych opracowań.

W toku oceny oddziaływania na środowisko organ analizował dwa warianty przedsięwzięcia tj, wariant zerowy oraz wariant inwestycyjny:

- Wariant zerowy - polegający na całkowitej rezygnacji z przedsięwzięcia, tzn. pozostawieniu istniejącej ul. Wiatracznej bez zmian (w stanie istniejącym). Rezygnacja z budowy wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej pociąga za sobą nasilenie się niekorzystnych zjawisk powstałych na skutek grożącego Warszawie paraliżu komunikacyjnego - rosnący ruch samochodowy oraz brak jego płynności wpływa na wzrost emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia będzie prowadzić do dalszego pogarszania obecnego stanu akustycznego i aerosanitarnego środowiska. W skali aglomeracji warszawskiej rezygnacja z budowy z budowy zamknięcia wschodniego i północnego Obwodnicy Śródmiejskiej spowoduje przeciążenie ulic zastępujących to zamknięcie, tzn, takich ciągów drogowych jak ulice: Jagiellońska / Targowa / Grochowska / Płowiecka, Solidarności / Radzymińska / Generalska, Trasa Toruńska, Kondratowicza / Łodygowa / Skorupki oraz Ostrobramska / Marsa / Żołnierska, przez co ruch relacji objazdowych będzie przechodził przez zabudowane obszary wzdłuż tych ulic, w tym również poza granicami Warszawy w mieście Ząbki. Po przekroczeniu pewnego poziomu ruchu skrzyżowania na tych ulicach staną się nieprzejezdne w godzinach szczytu, będą tworzyć się coraz dłuższe korki. Mogą także wystąpić bardzo duże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i zanieczyszczeń powietrza.

Zaletą rezygnacji, głównie dla środowiska przyrodniczego, w postaci nienaruszania istniejących terenów o pewnych walorach środowiskowych (zadrzewienia, ogródki działkowe, zespoły łąkowe), a ponadto dla ludzi – w postaci zachowania bardzo niskiego poziomu hałasu i zanieczyszczeń drogowych w najbliższym otoczeniu projektowanej drogi.

- Wariant inwestycyjny - zakładający budowę ul. Nowo-Wiatracznej jako wschodniej części Obwodnicy Śródmiejskiej, a następnie budowę pozostałych, brakujących fragmentów tej obwodnicy, w tym zwłaszcza ul. Nowo-Zabranieckiej jako północnego zamknięcia obwodnicy. Wariant ten nie przewiduje alternatyw dotyczących samego przebiegu analizowanej drogi z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu praktycznie uniemożliwiające inny przebieg drogi.

W wariantcie inwestycyjnym (rozpatrywanym w integralnym związku z całością zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej) nastąpi znaczna, skokowa poprawa warunków ruchu w istniejącym, śródmiejskim układzie ulicznym, a tym samym nastąpi znaczna poprawa stanu akustycznego i aerosanitarnego środowiska, zdecydowanie poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego. W odróżnieniu od wariantu zerowego w wariantcie inwestycyjnym wystąpi pogorszenie warunków akustycznych i aerosanitarnych dla osób mieszkających w sąsiedztwie nowej trasy drogowej, a także zajęcie terenów na cele drogowe, które spowoduje zmianę przeznaczenia istniejących gruntów (powierzchnia traconych gruntów wyniesie ogółem około 13 ha). Wystąpi potrzeba wycięcia niewielkich fragmentów ogrodów działkowych, zadrzewień grupowych i pojedynczych drzew. Wystąpią także utrudnienia w komunikacji pomiędzy drogą a gruntami i zabudowaniami, częściowo złagodzone przez budowę równoległych dróg dojazdowych gospodarczych. Pośrednio zajęcie terenu będzie wiązać się z pozytywnymi skutkami w postaci poprawy warunków ruchu w śródmiejskim układzie ulicznym Warszawy, a także w postaci umożliwienia bezkolizyjnego dostępu do dróg poprzecznych (w węzłach), zapewnieniem właściwej obsługi komunikacyjnej sąsiadujących terenów zabudowy miejskiej, co zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, wyposażeniem drogi w urządzenia ochrony środowiska, w tym zwłaszcza w ekrany

akustyczne i izolacyjne pasy zieleni, porządkowaniem przestrzeni urbanistycznej wzdłuż nowej drogi i częściowo wzdłuż dróg poprzecznych, aktywizacją inwestycyjną terenów po obu stronach drogi. Z tego względu najkorzystniejszym ekologicznie jest wariant inwestycyjny przedsięwzięcia. Dodatkowymi argumentami wskazującymi na znaczącą przewagę wariantu inwestycyjnego nad wariantem zerowym są aspekty społeczno-ekonomiczne przedsięwzięcia: znaczące zwiększenie przepustowości układu drogowego aglomeracji warszawskiej, ułatwienie ruchu drogowego w relacjach międzydzielnicowych i międzymiejskich, zwłaszcza w paśmie grochowskim wzdłuż ul. Grochowskiej, spadek uciążliwego ruchu tranzytowego na istniejącej sieci ulicznej w Śródmieściu Warszawy, zwiększenie komfortu jazdy i poziomu bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie czasów podróży na sieci drogowej miasta, poprawa jakości środowiska wskutek wprowadzenia urządzeń ochrony środowiska, ułatwienie ruchu tranzytowego, turystycznego i rekreacyjnego w regionie.

W ramach wariantu inwestycyjnego wyróżniono 3 warianty techniczne:

Wariant I: polegający na budowie krótkiego płytkiego tunelu dla jezdni głównych pod Rondem Wiatraczna i na budowie dwóch zespolonych węzłów „Rondo Wiatraczna” i „Szaserów”; na odcinku między węzłami jezdnie główne o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnące w wykopie obrzeżonym ścianami oporowymi, zdublowane byłyby jezdniami wydłużonych łącznic o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnącymi w poziomie terenu; jest to wariant pierwotny, opracowany w ramach studium techniczno - ekonomicznego trasy Obwodnicy Śródmiejskiej.

Wariant II: polegający na budowie estakady dla jezdni głównych nad Rondem Wiatraczna i na budowie dwóch zespolonych węzłów „Rondo Wiatraczna” i „Szaserów”; na odcinku między węzłami jezdnie główne o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnące na nasypie, zdublowane byłyby jezdniami wydłużonych łącznic o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnącymi w poziomie terenu; jest to wariant pierwotny, opracowany w ramach studium techniczno-ekonomicznego trasy Obwodnicy Śródmiejskiej.

Wariant III: (wnioskowany przez Inwestora) polegający na budowie długiego głębokiego tunelu dla jezdni głównych na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Dwernickiego/ Szaserów i na budowie dwóch zespolonych węzłów „Rondo Wiatraczna” i „Szaserów”; na odcinku między węzłami jezdnie główne o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnące w tunelu, zdublowane byłyby jezdniami wydłużonych łącznic o przekroju 2 x 2 pasy ruchu, biegnącymi w poziomie terenu; jest to wariant wtórny, opracowany na etapie projektu koncepcyjnego ul. Nowo-Wiatracznej jako reakcja na istotną wadę wariantu I polegającą na masowych kolizjach z istniejącym uzbrojeniem terenu.

Wyboru wariantu przedsięwzięcia dokonano na podstawie szczegółowej analizy porównawczej wariantów przedsięwzięcia, w której wykorzystano informacje i ustalenia dotyczące oddziaływania wariantów na środowisko. Analizę wykonano metodą punktową, gdzie przyjęto 17 ekologicznych kryteriów porównania wariantu zerowego z wariantami inwestycyjnymi:

oddziaływanie drogi na tereny prawnie chronione, zmiany krajobrazie i roślinności, zmiany powierzchni ziemi, zmiany stosunków gruntowo-wodnych, uciążliwość robót budowlanych, powstawanie odpadów, skażenie powietrza, skażenie wód, zmiany stosunków wodnych, skażenie gleb i ziemi, hałas drogowy, wibracje, oddziaływanie na zwierzęta, bezpieczeństwo ruchu drogowego, uciążliwość ruchu drogowego dla ludzi, jakość obsługi komunikacyjnej, oddziaływanie na zabytki, dobra materialne i krajobraz kulturowy.

Z analizy na podstawie ww. kryteriów wynika, że najkorzystniejszym ekologicznie wariantem jest wariant III (techniczny, zakładający budowę tunelu drogowego między Rondem Wiatraczna a ul. Szaserów) – głównie z powodu niskiej uciążliwości ul. Nowo-Wiatracznej dla ludzi, a także z powodu stosunkowo małej kolizyjności z przyrodą i roślinnością oraz uporządkowania przestrzeni wokół nowo-wybudowanej ulicy przelotowej.

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

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

Ad 1), 2).

Projektowana ulica Nowo-Wiatraczna będzie położona w województwie mazowieckim, w m. st. Warszawa w dzielnicach: Praga Południe i Targówek, w częściach tych dzielnic znanych jako Grochów i Targówek Przemysłowy. Projektowana budowa nowej trasy drogowej będzie obejmować: istniejący pas drogowy ul. Wiatracznej (w całości), krótkie odcinki istniejących pasów drogowych innych dróg w rejonie ich skrzyżowań z nową trasą drogową, w tym fragmenty pasów drogowych al. Stanów Zjednoczonych, ul. Waszyngtona, Grochowskiej, Dwernickiego, Szaserów, Zabranieckiej, Księżnej Anny i Rzecznej, tereny kolejowe wzdłuż linii kolejowych Warszawa – Otwock (linia otwocka) oraz Warszawa – Mińsk Mazowiecki (linia mińska) oraz tereny pracowniczych ogródków działkowych położone między układem torowym, grunty budowlane, które znajdują się w projektowanym pasie drogowym przewidzianym dla przeprowadzenia nowej drogi przy spełnieniu niezbędnych wymagań technicznych i ekologicznych.

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi nie znajdują się obszary wchodzące w skład Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Dolina Środkowej Wisły” (PLB140004) znajduje się w odległości 2,3 km, Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) „Łęgi Czarnej Strugi”(PLH 140009) w odległości

10 km, Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) i Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) "Puszcza Kampinoska" (PLC 140001) w odległości 14 km.

Nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie miało jakikolwiek negatywny wpływ zarówno na same obszary NATURA 2000 jak i na powiązania między nimi, ponieważ strefa potencjalnych znacząco podwyższonych stężeń zanieczyszczeń powietrza, szkodliwych dla roślinności, nie sięgnie dalej niż 200 m, licząc od osi drogi, a całkowita strefa podwyższonych stężeń substancji zanieczyszczających powietrze pochodzących od ruchu drogowego na projektowanej drodze nie sięgnie dalej niż 500 m. Potencjalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze szkodliwych dla roślinności zostaną poza pasem drogowym znacznie obniżone w skutek zastosowania izolacyjnych pasów zieleni. Zanieczyszczone spływy opadowe z drogi nie będą przenikać na obszary sieci NATURA 2000 ani drogą filtracji w gruncie ani drogą powierzchniową poprzez ciekły wodne, dlatego że spływy opadowe z drogi zostaną odprowadzone z jezdni szczelną kanalizacją deszczową, a następnie oczyszczone przez zastosowanie zbiorników retencyjnych i separatorów substancji ropopochodnych. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje utraty, fragmentacji, zakłócenia oraz zmian kluczowych elementów obszarów sieci NATURA 2000 i nie naruszy spójności tej sieci. Barrierowe działanie projektowanej ul. Nowo-Wiatracznej na zwierzęta duże i średnie praktycznie nie wystąpi, gdyż z uwagi na rozległe tereny zabudowy miejskiej nie istnieją szlaki migracji tych zwierząt w poprzek projektowanej drogi. Estakady będą skutecznie pełnić funkcje przejść dla zwierząt małych, ponieważ zapewnią im swobodne przejście w pasach terenu położonych pod estakadami między przyczółkami a skrajem torowiska kolejowego (powierzchnia torowiska jest w zasadzie wyłączona ze szlaku migracyjnego, gdyż zwierzęta unikają chodzenia po torowisku, zwłaszcza wzdłuż torów, a w poprzek torów przechodzą tylko w nadzwyczajnych sytuacjach). W celu całkowitego wyeliminowania wypadków drogowych ze zwierzętami projektowana ulica powinna być obustronnie ogrodzona na całej swojej długości, przy czym projektowane liniowe urządzenia ochrony przeciwhałasowej mogą pełnić rolę wygrozdzenia drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych, uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, zastosowany sprzęt powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W okresie eksploatacji, dla prognozowanych na rok 2030 natężeń ruchu

przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wokół drogi. Poziomy stężen drogowych zanieczyszczeń powietrza nie przekroczą wartości normatywnych, ale wystąpi strefa podwyższonych stężeń. W celu maksymalnego ograniczenia strefy podwyższonych skażeń powietrza poza projektowanym pasem drogowym należy zastosować, w miarę możliwości, wykonanie obustronnych pasów zwartej zieleni izolacyjnej. Można zrezygnować z pasów zieleni na odcinkach drogi przebiegających przez zwartą zabudowę chronioną ekranami akustycznymi. Po zastosowaniu takich zabezpieczeń prognozowana strefa podwyższonych zanieczyszczeń nie powinna objąć terenów sąsiadujących z projektowaną drogą.

W okresie realizacji przedsięwzięcia podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian i ustaną z chwila zakończenia budowy. Jednak w celu zminimalizowania uciążliwości w czasie prowadzenia robót budowlanych zastosowany będzie sprzęt budowlany spełniający prawne wymagania akustyczne, a czas jego pracy zostanie tak zoptymalizowany, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Harmonogram robót budowlanych będzie ograniczony do niezbędnego minimum i opracowany tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i służby zdrowia prowadzić w porze dnia (6⁰⁰ – 22⁰⁰). Prowadzenie ww. prac w porze nocy w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów szpitala przy ul. Szaserów będzie ograniczone do niezbędnego minimum uwarunkowanego względami technologicznymi. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej i służby zdrowia, zlokalizowanych na terenach sąsiadujących z projektowaną drogą. Na etapie użytkowania przedsięwzięcia wewnątrz prognozowanej strefy ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego, będą znajdować się budynki mieszkalne i szpitalne, które powinny podlegać ochronie akustycznej. W celu zabezpieczenia przed ponadnormatywnym hałasem zaproponowano rozwiązania mające na celu poprawę (prognozowanego) klimatu akustycznego w sąsiedztwie projektowanej drogi. Propozycje zabezpieczeń wykonano dla wariantu najbardziej niekorzystnego czyli pory nocy w roku 2030. Wykonane prognozy hałasu, przy uwzględnieniu zaproponowanych zabezpieczeń, wykazały, że wzdłuż ulicy Nowo-Wiatracznej praktycznie wszystkie budynki sąsiadujące z tą ulicą nie będą dostatecznie chronione przed hałasem. Dotyczy to najwyższych pięter budynków. Dla budynków niedostatecznie chronionych przed hałasem proponuje się zastosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych zabezpieczających przed oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu w postaci wymiany okien na dźwiękoszczelne w pomieszczeniach mieszkalnych od strony źródła hałasu drogowego oraz zainstalowania indywidualnych klimatyzatorów w w/w pomieszczeniach mieszkalnych celem zapewnienia zgodnej z przepisami wentylacji. W uzasadnionych technicznie

warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji ekranów akustycznych ± 8 m, przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem.

Po zakończeniu projektowanych drogowych robót ziemnych i kanalizacyjno-odwodnieniowych nie nastąpią trwałe zmiany w stosunkach gruntowo-wodnych. Projektowane głębokie tunele i wykopy po zakończeniu budowy nie spowodują trwałej zmiany aktualnego poziomu wód gruntowych, ponieważ będą miały konstrukcję całkowicie szczelną (typu „szczelna wanna”). Projektowana ul. Nowo-Wiatraczna będzie odwadniana kanalizacją deszczową. W celu zabezpieczenia przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na wody powierzchniowe zastosowany będzie system zbierania wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty uliczne, transport przewodami rurowymi do urządzeń podczyszczających i retencyjnych, odprowadzenie do sieci kanalizacyjnej miejskiej lub innego odbiornika. Dno zbiorników retencyjnych i wnętrza separatorów będą okresowo oczyszczane z zatrzymanych osadów, przy czym ich usuwanie, transport i składowanie powinno być zgodne z przepisami. Ponadto wszelkie działania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej w trakcie poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia muszą być zgodne z wymogami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne. Natomiast na wprowadzanie wody opadowej do wód lub do ziemi, wykonywanie związanych z tym urządzeń wodnych należy uzyskać pozwolenie wodno- prawne zgodnie przepisami ww. ustawy prawo wodne. Oczyszczone ścieki wprowadzane do wód i gruntów muszą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szkodliwych dla środowiska wodnego.

Z uwagi na projektowane szczelne tunele i wykopy oraz szczelny system kanalizacji deszczowej na całej długości drogi, nie zachodzi niebezpieczeństwo liniowego zanieczyszczenia wód gruntowych. Natomiast z uwagi na gruby nadkład głębiej położonych gruntów nieprzepuszczalnych nie zaznaczy się wpływ przedsięwzięcia na głębiej położone poziomy wodonośne (w tym na wody oligocenijskie).

Realizacja drogi wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowaną drogą. Zostanie ona przeprowadzona poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków i ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką, zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Do nowych nasadzeń należy wykorzystać wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z projektowaną budową ulicy. Zdejmowana podczas

robót ziemnych wierzchnia warstwa ziemi organicznej będzie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy. Szczegółowy projekt uzupełnienia zieleni w projektowanym pasie drogowym powinien stanowić osobny tom dokumentacji projektowej.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany nie będą składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Podczas eksploatacji drogi powstaną typowe odpady stałe i ciekłe wynikające z użytkowania tej drogi tj. odpady bytowo-gospodarcze, zanieczyszczenia pochodzące z pojazdów oraz odpady niebezpieczne. Odpady będą usuwane przez przeznaczone do tego celu jednostki.

W otoczeniu ul. Nowo-Wiatracznej nie występują zinwentaryzowane stanowiska archeologiczne. W trakcie prac drogowych mogą jednak zostać ujawnione zabytki archeologiczne, dlatego też zaleca się, aby na etapie budowy wszelkie prace ziemne prowadzić tak, żeby w razie odkrycia zabytków archeologii przeprowadzić ratunkowe prace wykopaliskowe.

W odniesieniu do zagrożonych architektonicznych obiektów chronionych na podstawie ustawy o ochronie dóbr kultury należy zastosować następujące środki łagodzące zagrożenia. W stosunku do domu wielorodzinnego przy ul. Wiatracznej 28a, kolidującego z projektowaną ulicą i przewidywanego do rozbiórki zostanie sporządzona na koszt Inwestora szczegółowa dokumentacja inwentaryzacyjna budynku i przekazana do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W stosunku do dawnej piekarni Teodora Reicherta przy ul. Grochowskiej 224 będzie zachowany bez zmian istniejący układ chodników przylegających do obiektu zarówno od strony ul. Grochowskiej jak i od strony ul. Wiatracznej.

Ad.3)

Stosownie do art. 56 ust. 4 pkt 1 Poś na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i ochrony powietrza, w której dokona się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań

zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze należy wykonać w punkcie pomiarowym zlokalizowanym przy jednym z odcinków obliczeniowych (poza odcinkiem przebiegającym w tunelu) serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu jednej godziny i dla okresu roku kalendarzowego w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na powietrze z oddziaływaniem rzeczywistym. Analiza będzie wykonana po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu oraz dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń zostaną podjęte odpowiednie środki ochrony. (np. wymiana stolarki okiennej, wyburzenia budynków). W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostanie utworzony obszar ograniczonego użytkowania.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1a Poś, Wojewoda Mazowiecki dokonał wymaganego przepisami prawa uzgodnienia. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Warszawie – postanowienie z dnia 09 września 2008 roku znak: ZNS-713/41/EC/08.

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 oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o opinię w sprawie obowiązku sporządzenia raportu, zawiadomienie o obowiązku sporządzenia raportu, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienia, zawiadomienie o obowiązku uzupełnienia raportu, zawiadomienie o przekazaniu Aneksu nr 1 do raportu, zawiadomienia o wydanym uzgodnieniu, zawiadomienie o zakończeniu postępowania). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie, Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Praga Południe; Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Targówek, w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący

postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organie właściwymi do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu tj. Wojewody Mazowieckiego, w urzędach: Urzędzie Dzielnicy Praga Południe m. st. Warszawy; Urzędzie Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy oraz w siedzibie Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie.

W terminie na składanie uwag i wniosków tj.: od 30.09.2008 do 22.10.2008 r. uwagi i wnioski złożyło:

1. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji w Warszawie (pismo z dnia 19.10.2008 r.), które wniosło o:
 - 1) Zaprojektowanie linii tramwajowej lub pozostawienie rezerwy pod linię tramwajową w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ul. Księżnej Anny oraz w ciągu ul. Noworzecznej w pasie dzielącym lub po wschodniej stronie ciągu.
 - 2) Wyburzenie od 2 do 4 budynków po wschodniej stronie projektowanej Obwodnicy, przy ul. Kozielskiej (1 budynek), ul. Prochowej (2 budynki) i ul. Paca (1 budynek) celem poszerzenia pasa drogowego na odcinku od Ronda Wiatraczna do ul. Szaserów.
2. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki (pismo z dnia 20.10.2008 r.), które wniosło o zamieszczenie w decyzji zapisów iż:
 - 1) Wycinka drzew (także owocowych) i krzewów konieczna do realizacji budowy, będzie wykonana wyłącznie poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków, czyli w czasie od 1 września do końca lutego.
 - 2) Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany, które będą powstawały trakcie realizacji przedsięwzięcia nie mogą być składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w szczególności w warszawskim obszarze chronionego krajobrazu oraz w obszarze specjalnej ochrony ptaków w sieci Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”.
 - 3) Ekrany akustyczne (dźwiękochłonne) przewidziane do realizacji w raporcie oddziaływania na środowisko omawianego przedsięwzięcia muszą być nieprzeźroczyste (drewniane lub betonowe)

– z wyjątkiem planowanej lokalizacji w najbliższym sąsiedztwie skrzyżowań drogowych i tych przypadków, w których odnośnie zastosowania ekranów przezroczystych zostały zgłoszone w trakcie wyłożenia raportu uzasadnione wnioski.

Stowarzyszenia te brały udział w postępowaniu na prawach strony.

Sposób rozpatrzenia uwag i wniosków złożonych przez „społeczeństwo w terminie „21 dni”:

Ad 1.

- 1) Nie ma technicznej możliwości pozostawienie rezerwy pod linię tramwajową. Pas drogowy Obwodnicy, którego szerokość w okolicy ulicy Prochowej wynosi ok. 49 m, nie może zostać poszerzony ze względu na istniejącą zabudowę. Dodatkowo, wprowadzenie linii tramwajowej zwiększyłoby emisję hałasu, co spowodowałoby konieczność zaprojektowania dodatkowych urządzeń ochrony akustycznej (np. zwiększenie wysokości ekranów).
- 2) Wyburzenie czterech budynków po stronie wschodniej, wskazanych przez SISKOM, umożliwiłoby odsunięcie trasy od budynków usytuowanych po przeciwnej stronie i mogłoby spowodować tylko nieznaczną poprawę warunków akustycznych. Uzyskany efekt akustyczny byłby niewspółmiernie mały w stosunku do nakładów (budynki do wyburzenia znacznej wartości). W związku z tym dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek – Etap I” w zakresie określonym przez Inwestora, wyburzenie czterech budynków po wschodniej stronie projektowanego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej uznano za nieuzasadnione. Ponadto należy dodać, że na inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu oraz dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń Inwestor winien podjąć odpowiednie, mające uzasadnienie ekonomiczne środki ochrony (np. wymiana stolarki okiennej, wyburzenia budynków). W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostanie utworzony obszar ograniczonego użytkowania.

Ad 2.

Wnioski uwzględniono w sentencji decyzji w pkt II.7, II.12, III. 4. Jednocześnie należy nadmienić, że ekrany akustyczne będą nieprzezroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań oraz w miejscach, gdzie pogorszyłyby się warunki oświetlenia pomieszczeń mieszkalnych. Dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych z wtopionymi czarnymi prążkami w przezroczyste panele ekranu.

Poza terminem wniosków i uwag nie złożono.

Inwestor pismem z dnia 28 sierpnia 2008 r. wniósł stosownie do art. 108 Kpa o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny jakim jest budowa w/w inwestycji. Inwestycja znajduje się na liście priorytetowych zadań związanych

z przygotowaniem do organizacji piłkarskich Mistrzostw Europy – Euro 2012, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008 roku (Dz. U. z dnia 17 lipca 2008r.). Budowa obwodnicy śródmiejskiej będzie finansowana z funduszy unijnych. Opóźnienia w założonym harmonogramie poszczególnych etapów realizacji inwestycji mogą skutkować utratą przyznania powyższych środków. Ponadto budowa obwodnicy śródmiejskiej przyczyni się do poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu, oszczędności czasu użytkowników drogi oraz oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów. Do najważniejszych rezultatów jakie zostaną osiągnięte w wyniku realizacji tej inwestycji należy zwiększenie przepustowości w sieci ulicznej miasta oraz zmniejszenie kosztów społecznych związanych z ruchem drogowym. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi wykonywanie zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony. W związku z powyższym, uznając wniosek strony za zasadny organ prowadzący postępowanie w punkcie V decyzji wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

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



[Signature]
REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

Otrzymują:

1. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
ul. Chmielna 120,
00-801 Warszawa
- ② Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
ul. Kochanowskiego 21
01-864 Warszawa
2. DHV Polska Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa.

Warszawa, dnia 30 grudnia 2008 r.

Załącznik Nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 30 grudnia 2008 r. (znak: RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek – Etap I.

CEL I PROGRAM INWESTYCJI

Projektowana ulica ma na celu:

- zamknięcie komunikacyjne Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku wschodnim,
- ułatwienie komunikacji drogowej między Grochowem a Targówkiem,
- stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej, zapewniającego wysoki komfort międzydzielnicowego ruchu drogowego oraz duże przepustowości i prędkości ruchu,
- dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu przy założeniu całkowitego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej, w tym zwłaszcza funkcjonowania północnego odcinka tej obwodnicy między ul. Rzeczną a ul. Odrowąża,
- dostosowanie drogi do obowiązujących warunków technicznych przy przyjęciu drogi klasy „GP”,
- geometryczno-wysokościowe rozwiązanie węzłów i przejazdów z ulicami poprzecznymi,
- rozwiązanie obsługi przyległego terenu przy założeniu ograniczenia do niezbędnego minimum bezpośredniej dostępności do jezdni głównych.

Planowana budowa ul. Nowo-Wiatracznej jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa Obwodnicy Śródmiejskiej w Warszawie. Obwodnica ta będzie utworzona przy wykorzystaniu istniejących odcinków głównych ulic w mieście biegnących na skaju funkcjonalnego śródmieścia Warszawy, a także przy założeniu realizacji nowych inwestycji drogowych takich jak budowa ul. Nowo-Wiatracznej, ul. Nowo-Zabranickiej i Al. Tysiąclecia.

Projektowana ul. Nowo-Wiatraczna będzie pełnić ważną rolę w układzie ulicznym Warszawy, ponieważ zapewni przedłużenie istniejącej Trasy Łazienkowskiej w kierunku północnym aż do połączenia z ul. Radzywińską (tj. drogą wylotową z Warszawy w kierunku Białegostoku), a więc przedsięwzięcie będzie miało duże znaczenie w rozprowadzeniu ruchu na kierunku Śródmieście Południowe – Saska Kępa – Grochów – Targówek – Marki.

Efektem tej większej inwestycji będzie stworzenie ważnego międzydzielnicowego ciągu drogowego, dostosowanego do przelotowego ruchu samochodowego osobowego i ciężarowego, budowanego z zamiarem odciążenia centrum miasta od ruchu tranzytowego.

Analizowane przedsięwzięcie obejmuje tylko krótki odcinek projektowanej Obwodnicy Śródmiejskiej w jej części wschodniej. Pełny efekt komunikacyjny przedsięwzięcia nastąpi dopiero po dobudowaniu północnego fragmentu obwodnicy między ul. Rzeczną i ul. Księżnej Anny a ul. Odrowąża, zwanego w skrócie „ulicą Nowo-Zabraniecką”. Do czasu wybudowania tej ulicy efekt komunikacyjny wynikający z wybudowania ul. Nowo-Wiatracznej będzie silnie ograniczony niedostateczną przepustowością układu ulicznego istniejącego obecnie w dzielnicy Targówek, w tym zwłaszcza przepustowością jednojezdniowych ulic Rzeczej, Ks. Anny, Zabranieckiej i Naczelnikowskiej.

OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie wschodniej części Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Rzeczej, częściowo w śladzie istniejącej jednojezdniowej ulicy Wiatracznej i z tego względu przedsięwzięcie określa się skrótowo jako „budowę ul. Nowo-Wiatracznej”. Projektowana ulica będzie drogą wojewódzką klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego) o liczbie pasów ruchu w obu kierunkach zmiennej w zakresie od 4 do 6 oraz o całkowitej długości 2,58 km.

Przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych robót budowlanych ujętych w projekcie koncepcyjnym drogi: budowa nowych, asfaltowych nawierzchni drogowych oraz przebudowa nawierzchni istniejących, budowa węzłów i skrzyżowań, budowa nowych obiektów inżynierskich, budowa systemu odwodnienia drogi, przebudowa sieci infrastrukturalnych, budowa urządzeń ochrony środowiska.

W ramach budowy ul. Nowo-Wiatracznej przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych obiektów budowlanych i urządzeń, które zostały ujęte w projekcie koncepcyjnym drogi:

- 1) Obiekty drogowe: jezdnie główne z betonu asfaltowego wraz z opaskami o szerokości 8,00 m lub 15,00 m, jezdnie pomocnicze (łącznice) z betonu asfaltowego wraz z opaskami o szerokościach 6,00 m lub 8,00 m, jezdnie dróg poprzecznych z betonu asfaltowego o szerokościach zmiennych od 5,00 m do 7,00 m, zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej wraz z przystankami, chodniki i ścieżki rowerowe z kostki betonowej o szerokościach zmiennych od 1,50 m do 8,00 m, zjazdy publiczne i indywidualne (z jezdni pomocniczych), *wykopy i nasypy drogowe*, urządzenia odwodnienia drogi (ścieki przykrawężnikowe i korytkowe), urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu (znaki poziome i pionowe oraz bariery ochronne i inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu);
- 2) Obiekty inżynierskie: tunel głęboki pod Rondem Wiatraczna i pod ul. Dwernickiego/Szaserów o długości około 800 m (wariant III), tunel kolejowy o długości około 40 m pod trasą główną w ciągu bocznic kolejowej, estakada o długości około 200 m w ciągu trasy głównej nad układem torowym

linii otwockiej i nad ul. Kozia Górka, estakada zachodnia o długości około 350 m w ciągu jezdni zachodniej trasy głównej nad układem torowym linii mińskiej i nad ul. Zabraniecką, estakada wschodnia o długości około 360 m w ciągu jezdni zachodniej trasy głównej nad układem torowym linii mińskiej i nad ul. Zabraniecką, ściany oporowe;

3) Obiekty kanalizacyjne: studzienki wpustowe, przykanaliki, kolektory deszczowe, zbiorniki retencyjne, separatory, zbiorniki infiltracyjne,

4) Urządzenia oświetlenia drogowego: linie elektroenergetyczne oświetleniowe (kablowe), słupy oświetleniowe z urządzeniami elektrycznymi, urządzenia sterowania i zabezpieczenia;

5) Urządzenia obce: torowiska tramwajowe (na Rondzie Wiatraczna), gazociągi, wodociągi, kanalizacja sanitarna, linie telefoniczne (kablowe), linie elektroenergetyczne NN i SN do 15 kV (napowietrzne i kablowe), trakcja elektryczna tramwajowa i kolejowa.

Przyjęto następujące, podstawowe parametry techniczne przy projektowaniu ul. Nowo-Wiatracznej:

1) Trasa główna:

- klasa drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h
- szerokości jezdni głównych: 2 x 7,00 m lub 2 x 14,00 m
- szerokości opasek zewnętrznych: 2 x 0,50 m
- łuki poziome: min. $R=900$ m (pochylenie poprzeczne: 2%)
- pochylenie skarp drogowych: 1:1
- skrajnia pionowa: 4,70 m
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR6

2) Łącznice w węzłach:

- typy łącznic: P2 (dwupasowa jednokierunkowa)
- prędkość projektowa: $V_p = 40-50$ km/h
- szerokość jezdni wraz z opaskami: 8,00 m
- łuki poziome: min. $R=300$ m (pochylenie poprzeczne: 2%)
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR6

3) Al. Stanów Zjednoczonych:

- klasa drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h
- szerokości jezdni głównych: 2 x 10,50 m lub 14 m
- łuki poziome: nie występują
- skrajnia pionowa: 4,70 m

- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś

3) Ul. Rzeczna:

- klasa drogi: G (droga główna)
- prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h
- szerokość jezdni: 7,00 m (docelowo: 2 x 7,00 m)
- łuki poziome: nie występują
- skrajnia pionowa: 4,70 m
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś

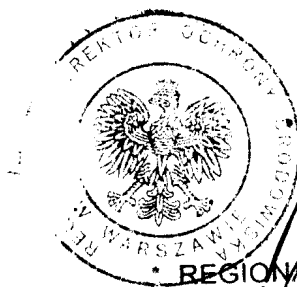
4) Drogi powiatowe (ulice Grenadierów, Dwernickiego, Szaserów)

- klasa drogi: Z (droga zbiorcza)
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h
- szerokości jezdni głównej: 7,00 m
- łuki poziome: nie występują
- skrajnia pionowa: 4,60 m
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś
- kategoria ruchu: KR4

6) Drogi gminne

- klasa drogi: L (droga lokalna)
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h
- szerokości jezdni głównej: 5,00 m (2 x 2,50 m)
- łuki poziome: min. $R=50$ m (pochylenie poprzeczne: 7%)
- skrajnia pionowa: 4,50 m
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś
- kategoria ruchu: KR2

Przedsięwzięcie obejmuje ogółem około 24 ha powierzchni, w tym istniejące pasy dróg publicznych około 11 ha. Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie zajęcia około 9 ha gruntów budowlanych oraz 4 ha ogródków działkowych.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska